



الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

البند ٨ من جدول الأعمال: الطائرات المدنية الموجودة بالسجل وجمع البيانات عن الطاقم والمعدات الأرضية

الطائرات المدنية الموجودة بالسجل

(ورقة مقدمة من الأمانة العامة)

الموجز

وافق المجلس في كانون الثاني/ديسمبر ٢٠٠٦ من حيث المبدأ على قواعد تقديم البيانات الهامة بشأن الطائرات المسجلة في الدول وفقاً للمادة ٢١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، وبالتالي وتحديد الشروط اللازمة لإعداد قاعدة بيانات جديدة في الإيكاو ستغطي المعلومات المتعلقة بفرادى الطائرات المدنية الموجودة بالسجل حسب جنسيتها وعلامات التسجيل. ويمكن أن تستخدم الإيكاو قاعدة البيانات هذه لاستخراج المعلومات الإجمالية عن الطائرات المدنية الموجودة بسجل شبيه بتلك المجمع حالياً بواسطة النموذج (ح). وبناء على ما تقدم، يطلب من الشعبة النظر في الشروط التي قد يُتوقف بموجبها عن جمع بيانات الطائرات المدنية الموجودة بالسجل بواسطة النموذج (ح).
يرد الإجراء المطلوب من الاجتماع في الفقرة ٤.

١- المقدمة

١-١ ظهر ملخص الإحصاءات بشأن الطائرات المدنية الموجودة بالسجل لأول مرة في عام ١٩٦١. وتُجمع هذه البيانات باستخدام النموذج (ح) للإبلاغ عن النقل الجوي، الذي يطرأ عليه أي تغيير منذ أول استخدام (التذييل (أ)). وفي البداية، شاركت نحو ٧٠ دولة متعاقدة في جمع البيانات، غير أن هذا العدد عرف تراجعاً إلى أكثر من النصف خلال العقد الأخير ويعزى ذلك بشكل كبير إلى الصعوبة التي واجهتها بعض الدول التي لديها طائرات كثيرة في تعبئة هذا النموذج بشكله الحالي الذي يتطلب تمييز البيانات المبلغ عنها بين المشغلين التجاريين والمشغلين الآخرين وينبغي أن تقوم معظم الدول المتعاقدة بتعبئته يدوياً.

٢-١ ومصادر البيانات التي ينبغي تقديمها على النموذج (ح) هي الطائرات المدنية الوطنية. وترد المعلومات التي تحتويها شهادة التسجيل في الملحق السابع - جنسية الطائرات وعلامات التسجيل، باتفاقية الطيران المدني الدولي (انظر التذييل (ب) بهذه الورقة)، مع أن بعض الدول قد تحافظ على المعلومات الإضافية. وأهم مشكلة ينطوي عليها النموذج (ح) هي الحاجة إلى تعريف الطائرة من جانب المشغلين التجاريين والمشغلين الآخرين لأن هذه المعلومات غير ضرورية لتسجيل الطائرة.

٣-١ وترمي هذه الورقة إلى استعراض مصدر بديل من مصادر البيانات التي ينبغي إعدادها في ضوء التعاون مع هيئة خارجية ستقدم في المستقبل القريب (إلى جانب ملف مرجعي شامل عن خصائص الطائرة يودع في قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة) معظم المعلومات الواردة في النموذج (ج) وبالتالي إلغاء حاجة الدول إلى مواصلة تقديم نموذج الإبلاغ كجزء من برنامج الإيكاو للإحصاءات.

٢-٢ خلفية الموضوع

١-٢ في آذار/مارس ٢٠٠١، وبالرغم من تبادل الرسائل، اتخذت الإيكاو ترتيبات مع السجل الدولي للطائرات المدنية (IRCA)^١ الذي حافظ بالفعل على قاعدة بيانات تتضمن نحو سبعين في المائة من الطائرات المسجلة في العالم. وفي إطار هذا الاتفاق، التزم السجل الدولي للطائرات المدنية بتطوير نظامه للوفاء باحتياجات الإيكاو وتقديم بياناتها إلى جميع الدول المتعاقدة لديه بالمجان. ويبيع هذا السجل أيضا هذه المعلومات إلى الأطراف غير الدول المتعاقدة لدى الإيكاو ويقدم الأنوات إلى الإيكاو. أما الإيكاو فحثت الدول على الانتفاع بهذه الخدمة (كتاب المنظمة رقم EC 7/4.1-01/54 المؤرخ ١٥/٦/٢٠٠١).

٢-٢ الشروط الجديدة للبيانات

١-٢-٢ اقترح رئيس المجلس، خلال كلمته الافتتاحية في الدورة ١٦٩ للجنة الملاحة الجوية (أبريل ٢٠٠٥) أن تدرس اللجنة، بدعم من الأمانة العامة، المادة ٢١ (تقرير التسجيل) من اتفاقية الطيران المدني الدولي (انظر النص الوارد في التذييل (ج)) لصياغة مبادئ توجيهية وإجراءات ينبغي أن تتبعها الدول التي ستعزز مستوى الشفافية تحقيقا للسلامة الجوية.

٢-٢-٢ وأشار الرئيس أيضا إلى تقرير الخبراء الموجه إلى اللجنة المنشأة وفقا للقرار ١٣٤٣ (عام ٢٠٠١)، الفقرة ١٩ بخصوص ليبيريا، والذي عُرض على مجلس الأمن في الأمم المتحدة. ووجد الفريق "أن مشكلة الطائرات المسجلة بصورة غير قانونية تمثل مشكلة مستعصية" وأوصى الدول المتعاقدة لدى الإيكاو بعدة أمور من ضمنها استخدام أجهزة الكمبيوتر في إعداد قوائمها للتسجيل وتركيزها في إحدى مواقع الإيكاو كي يتسنى للمستخدمين التدقيق في حالة كل طائرة ووضعها.

٣-٢-٢ إن استحداث نظام قادر على توفير الوصول المباشر إلى البيانات الهامة عن تسجيل الطائرات من الدول وفقا للمادة ٢١، سيتماشى مع قرار الجمعية العمومية رقم ٣٦-٢ (الاستراتيجية الموحدة لحل أوجه القصور المرتبطة بالسلامة)، حيث تكلف الجمعية العمومية بموجبه المجلس بزيادة تطوير وسائل عملية لتيسير تبادل معلومات السلامة هذه بين الدول المتعاقدة.

٤-٢-٢ ووافق المجلس في ديسمبر ٢٠٠٦ من حيث المبدأ على قواعد تقديم البيانات الهامة للطائرات المسجلة في الدول وفقا للمادة ٢١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي، شريطة إجراء استعراض قبل استحداث موقع جديد لضمان عدم وجود تضارب بين هذه القواعد والتطبيق بالصيغة التي أعدت.

٣-٢ التنفيذ

١-٣-٢ لتنفيذ قاعدة البيانات الجديدة، درست الأمانة العامة عدة خيارات من بينها إمكانية التعاون مع كيان خارجي لديه بالفعل قاعدة بيانات تحتوي على معلومات مشابهة. ولوحظ أن لدى الإيكاو منذ عام ٢٠٠١ اتفاق تعاوني مع السجل الدولي للطائرات المدنية. وطبق هذا السجل بالفعل جمع وإعادة بناء البيانات الواردة من السجلات الوطنية للدول كل على حدة. وتحتوي قاعدة بيانات السجل الدولي على جميع الطائرات المدنية الموجودة بسجل وطني لإحدى الدول المتعاقدة، ولا يجعل إدراجها ينحصر في الحجم (أو الوزن) أو نظام الدفع أو نوع الأجنحة.

^١ - نشره مكتب فيريتاس (في فرنسا)، وسلطة الطيران المدني (في المملكة المتحدة) وهيئة Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (في إيطاليا). ويمكن الاطلاع على البيانات التي ينشرها السجل الدولي للطائرات المدنية على الموقع التالي: <http://www.aviation-register.com/english/>. ويمكن أن تطلب الدول المتعاقدة لدى الإيكاو الوصول إلى هذا الموقع بالمجان بالاتصال بمكتب فيريتاس.

٢-٣-٢ ووافق السجل الدولي في يولييه ٢٠٠٦ على توسيع نطاق التعاون بين مؤسستين في نطاق الترتيب القائم من خلال تطوير التكنولوجيا الضرورية لصياغة البيانات التي يتلقاها من الدول وتقديم هذه المعلومات (انظر التذييل (د)) إلى الإيكاو مرة كل ثلاثة أشهر. وستواصل عملية تبادل المعلومات مع جميع الدول المتعاقدة لدى الإيكاو بالمجان، ويمكن الوصول إليها مباشرة على أحد مواقع الإيكاو الآمنة. وفيما يخص موضوع بيع السجل الدولي للبيانات إلى أطراف ثالثة، فإنه يخضع حاليا لاتفاقات فردية بين السجل الدولي للطائرات المدنية والدول المعنية.

٣-٣-٢ إن قاعدة البيانات الجديدة التي تُعد في الإيكاو لتلقي البيانات من السجل الدولي للطائرات المدنية والدول المتعاقدة غير الراضية في الإبلاغ عن البيانات بواسطة السجل الدولي للطائرات المدنية يجري اختبارها حاليا ويتوقع إعدادها في نهاية عام ٢٠٠٩. وقاعدة البيانات هذه تطبيق قائم بذاته يقوم على الموقع الشبكي وموجه بحيث يمكن أن يستفيد من الملفات المرجعية الواردة من قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة. وبمجرد تقييم الآثار على الميزانية والموافقة على التمويل، يمكن الشروع في إدراج بيانات التطبيق القائم بذاته وخصائص الطائرات في قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة. وفي الوقت الحالي تتضمن هذه الأخيرة في المقام الأول الخصائص المادية للطائرة التجارية. وكي تتمكن الإيكاو من إعادة بناء بيانات النموذج (ح) انطلاقا من قاعدة البيانات، سيتعين عليها وضع ملف شامل عن خصائص الطائرات يشمل جميع الطائرات المدنية ذات الأجنحة الدوارة والثابتة المذكورة في السجلات الوطنية.

٤-٣-٢ وستمكن عملية الإدراج هذه الإيكاو من توسيع نطاق استخدام البيانات المجمعة بإدماج هذه العناصر مثل عدد المحركات ونوع نظام الدفع ونوع الأجنحة (الدوارة والثابتة) والأوزان التشغيلية المرتبطة بكل نوع من أنواع الطائرة. وستعزز هذه البيانات استخدام بيانات الأسطول لأغراض أخرى مثل تحاليل حوادث الطائرات والدراسات عن أثر الطيران على البيئة.

٥-٣-٢ ولن تتاح معلومات الطائرة حسب رقم ذيل الطائرة وكذلك المعلومات عن ملكيتها ومراقبتها إلا للدول المتعاقدة لدى الإيكاو، ولأغراض الاستخدام الداخلي للأمانة العامة للإيكاو. ومع ذلك، لن تخضع البيانات الموجزة، مثل تلك الواردة في النموذج (ح)، لقيود السرية ويمكن أن تصبح جزءا من المعلومات عن الطيران المدني التي تنشرها الإيكاو على مواقعها العامة أو بواسطة مواقع شركائها التجاريين. وبالرغم من أن الإيكاو لا تعرف هوية الجهة التي قد تستخدم هذه البيانات، إلا أنه من المعروف عموما أنه لا يمكن لأي مؤسسة أو جهة من جهات القطاع العام أو الخاص^٢ تقديم نظرة شاملة عن أسطول الطيران المدني برمته.

٦-٣-٢ ولن تقتصر قاعدة البيانات الجديدة على تمكين الأمانة العامة من تقديم بيانات مشابهة لتلك المجمعة بواسطة النموذج (ح) فحسب، بل ستوفر المرونة الإضافية للقدرة على تجميع البيانات حسب نقاط الوزن^٣. وكيلا تبذل الدول جهودا متكررة وبلا فائدة، قد ترغب الشعبة في النظر ما إذا كان ينبغي للإيكاو في المستقبل القريب النظر في التوقف عن جمع البيانات عن الطائرات المدنية الموجودة بالسجل بواسطة النموذج (ح).

٧-٣-٢ توصية الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات (STAP/14-5): أوصى فريق الخبراء بأنه كي تتوصل الدول إلى قرار مستنير، ينبغي للأمانة العامة أن تقارن بين مجموعتي البيانات من حيث بنود البيانات والتغطية الجغرافية.

² بالرغم من وجود عدد قليل من قواعد البيانات عن أسطول الطيران المدني المتاحة في الأسواق، (على سبيل المثال المطالبات الجوية، المرشد الرسمي لشركات الطيران، وجهاز تقادي التصادم المحمول على متن الطائرات)، وجميعها يتضمن فقط مجموعة فرعية من الكل مثل الطائرات النفاثة ذات الأجنحة الثابتة التي تتجاوز كتلتها الإقلاعية المسموح بها مستوى معين.

³ للإبلاغ عن وقوع الحوادث مثلا، تُقسّم الطائرات إلى الطائرات التي لديها كتلة إقلاعية مسموح بها تعادل أو تتجاوز ٢٢٥٠ كغ أو ٥٧٠٠ كغ.

٣- مقارنة البيانات

١-٣ كما جاء في التذييل (أ)، يتكون النموذج (ح) من جزأين. الجزء الأول الذي يشير بإيجاز إلى عدد الطائرات التي تنتم ببعض الخصائص فيما يتعلق بأنواع الأجنحة ونظام الدفع، وعدد المحركات والكتلة الإقلاعية القصوى المسموح بها. أما الجزء الثاني فيحتوي على قوائم حسب نوع عدد الطائرات التي تتجاوز قدراتها الإقلاعية المسموح بها ٩٠٠٠ كلغ في السجل.

٢-٣ ويتضمن التذييل (د) بنود البيانات حسب رقم ذيل الطائرة. وكما يوضح ذلك التذييل (د)، فإنه لا يتضمن أي معلومات عن خصائص الطائرة ما عدا جهة تصنيعها ونموذجها وسلسلتها. وهكذا، ولإعادة استحداث المعلومات الواردة في النموذج (ح)، سيتعين على الأمانة العامة ربط كل اسم من أسماء الطائرة (الصانع/النموذج/السلسلة) بالخصائص المادية التي توجد بالفعل، جزئياً، في الملف المرجعي للطائرة في قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة.

٣-٣ بالنسبة لتغطية البيانات، يوضح التذييل (هـ) مقارنة بين التغطية التي حققها في الوقت الراهن النموذج (ح) وتغطية السجل الدولي للطائرات المدنية. ويبرز هذا التذييل أنه، في الوقت الراهن، مع إبلاغ بعض الدول الأخرى عن بيانات في النموذج (ح)، فإن السجل الدولي للطائرات المدنية لديه تغطية أفضل من حيث عدد الطائرات لأن بعض البلدان الكبيرة المتاحة في هذا السجل لا تبلغ عن البيانات في النموذج (ح) إلى الإيكاو^٤. وتجدر الإشارة إلى أنه نظراً لوجود نحو ١٩ دولة فقط تشترك في قاعدتي البيانات، يمكن الحصول على تمثيل كلي أفضل باستخدام البيانات من المصدرين معا.

٤-٣ غير أنه ولضمان المواعمة بين مجموعتي المعلومات، لا بد من تعديل وتبسيط تعليمات الإبلاغ في النموذج (ح). ويمكن أن تشجع عملية التبسيط أيضاً دولاً أخرى على المشاركة مباشرة في النموذج (ح) وبالتالي الاستغناء عن الحاجة إلى محاولة استخدام البيانات السارية بواسطة السجل المذكور.

٥-٣ يكتسي التقسيم الحالي للأسطول إلى مشغلين تجاريين ومشغلين آخرين أهمية بالنسبة لدول عديدة، وبالتالي هناك اقتراح بتحصيل المجاميع الواردة في الجزء الأول (العمود (و) والعمود (ز)) والجزء الثاني (العمود (د)). وينبغي أيضاً تبسيط تعليمات الإبلاغ من خلال جعل الإحصاءات تقتصر على الإحصاءات التي ينبغي الإبلاغ عنها للطائرات المدنية الموجودة في السجل الوطني الذي يحمل شهادة الصلاحية للطيران في ٣١ ديسمبر من السنة المبلغ عنها.

٤- الإجراءات المطلوب من الشعبة

١-٤ يطلب من الشعبة القيام بما يلي:

(أ) ضرورة تبسيط الموافقة على نموذج الإبلاغ والتعليمات المرتبطة به على النحو الوارد في الفقرة ٣-٥ أعلاه والتذييل (و)، لحث الدول على الإبلاغ عن الطائرات المدنية المسجلة في السجل بواسطة النموذج (ح)؛

(ب) الموافقة قدر الإمكان على ضرورة قيام الإيكاو بإكمال البيانات التي تتسلمها بواسطة النموذج (ح) وذلك بالاستفادة من المعلومات الواردة من قاعدة بيانات سجل الطائرات المدنية المطبقة في الإيكاو وفقاً للمادة ٢١ من اتفاقية شيكاغو؛

(ج) توصية المجلس بالنظر في مسألة التوقف عن استخدام النموذج (ح) بعدما تتأكد الأمانة العامة أنه يمكن تحقيق التغطية الشاملة للنموذج (ح) بواسطة جمع البيانات الجديدة.

⁴ مثلاً، لم تبلغ الولايات المتحدة منذ عدة سنوات الإيكاو في النموذج (ح) لأنها لم تستطع تقسيم الأسطول إلى مشغلين تجاريين ومشغلين آخرين على أساس فحوى قاعدة البيانات لديها.

APPENDIX A
CIVIL AIRCRAFT ON REGISTER

Form H

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
AIR TRANSPORT REPORTING FORM
CIVIL AIRCRAFT ON REGISTER

Contact person: _____
 Organization: _____
 Tel.: _____
 Fax: _____
 E-mail: _____

State _____
 At 31 December: _____

PART I: SUMMARY OF ALL AIRCRAFT ON REGISTER

AIRCRAFT CATEGORY	NUMBER OF AIRCRAFT						
	Commercial Air Transport operators		Other Operators			Total	
	9 000 kg (20 000 lb) and over	Under 9 000 kg (20 000 lb)	9 000 kg (20 000 lb) and over	Under 9 000 kg (20 000 lb)	9 000 kg (20 000 lb) and over	Under 9 000 kg (20 000 lb)	9 000 kg (20 000 lb) and over
a	b	c	d	e	f	g	
FIXED-WING AIRCRAFT							
<i>Turbo-jet</i>							
4 engines							
3 engines							
2 engines							
1 engine							
<i>Propeller-driven (turbine)</i>							
4 engines							
3 engines							
2 engines							
1 engine							
<i>Propeller-driven (piston)</i>							
4 engines							
3 engines							
2 engines							
1 engine							
ROTARY-WING AIRCRAFT							
<i>Turbine engines</i>							
2 engines							
1 engine							
<i>Piston engines</i>							
2 engines							
1 engine							

PART II - NUMBER OF LARGE AIRCRAFT BY TYPE

List all aircraft with a maximum certificated maximum take-off mass of 9 000 kg (20 000 lb) and over, which were included in the figures reported for columns b, d and f of Part I.

TYPE OF AIRCRAFT	NUMBER OF AIRCRAFT		
	Commercial Air Transport operators	Other Operators	Total
	a	b	c
Remarks (including a description of any unavoidable deviation from the instructions):			

Please use additional sheets as required.

APPENDIX B

CERTIFICATE OF REGISTRATION

*	State or Common mark registering authority Ministry Department or Service	*
CERTIFICATE OF REGISTRATION		
1. Nationality or common mark and registration mark 	2. Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft 	3. Aircraft serial no.
4. Name of owner		
5. Address of owner		
6. It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the in accordance with the Convention on International Civil (name of register) Aviation dated 7 December 1944 and with the (†)		
(Signature)		
Date of issue		
(†) Insert reference to applicable regulations.		
*		

* For use by the State of Registry or common mark registering authority.

التذييل (ج)

اتفاقية الطيران المدني الدولي المادة الحادية والعشرون — تقارير التسجيل

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم، بناء على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي، معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة. وبالإضافة إلى ذلك، تقدم كل دولة متعاقدة إلى منظمة الطيران المدني الدولي، طبقاً للقواعد التي قد تقررها هذه المنظمة، تقارير تحتوي على البيانات الملائمة التي يمكن توفيرها فيما يتعلق بملكية وإدارة الطائرات المسجلة في تلك الدولة والمستخدمه عادة في الملاحة الجوية الدولية. وتضع منظمة الطيران المدني الدولي البيانات التي حصلت عليها بهذه الطريقة تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناء على طلبها.

APPENDIX D

DATA FIELDS COVERED UNDER THE NEW DATABASE ON CIVIL AIRCRAFT ON REGISTER

Make
Model
Series
Manufacturer
Serial number
State
Nationality mark or common mark
Registration mark
Registering authority
Registering officer
Certificate number
Certificate issuance date
National regulation
Owner's name
Ownership start date
Ownership end date
Owner's address
Owner's State
Operator's name
Operator's address
Operator's State

APPENDIX E

DATA COMPARISON: FORM H VERSUS IRCA

The tables below compare the reported data for Form H for 2008, and the current data from IRCA available through their website (<http://www.aviation-register.com/>).

Table E1: Number of States by statistical region

Region	Form H (2008)	IRCA (current)	Number of common States
Europe	24	22	10
Africa	5	8	1
Middle East	1	4	0
Asia/Pacific	15	8	3
North America	1	2	1
Latin America/Caribbean	5	3	0
Total	51	47	15

Table E2: Number of aircraft*

Region	Form H (2008)	IRCA (current)
Europe	40 596	44 004
Africa	761	4 408
Middle East	32	278
Asia/Pacific	5 377	14 830
North America	25 556	354 498
Latin America/Caribbean	786	1 181
Total	73 108	419 199

Note: * Powered aircraft only, excluding motorised gliders, ultra lights, and gyrocopters

APPENDIX F

PROPOSED CHANGES TO THE REPORTING INSTRUCTIONS OF FORM H

STATISTICS TO BE REPORTED

- a) **include** in the statistics all civil aircraft on the national register holding a valid certificate of airworthiness at 31 December of the year being reported; **and**
- b) **exclude** from the statistics all registered vehicles lighter than air, experimental aircraft, glides with auxiliary motors intended for spot or training purposes, ultra lights and gyrocopters.

— انتھی —