



الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات

مونتريال، من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩

مشروع التقرير عن البند ١ من جدول الأعمال

وافقت الجلسة العامة، في ٢٤/١١/٢٠٠٩، على مشروع التقرير عن البند ١ من جدول الأعمال.

البند ١ من جدول الأعمال: احصاءات الطيران المدني – تصنيفات وتعريف الايكاو

نطاق برنامج الايكاو للاحصاءات والأنشطة المتصلة به (WP/3)

١-١ الوثائق

١-١-١ قدمت ورقة العمل WP/3 وصفا لبرنامج الايكاو الحالي للاحصاءات واستخدامه لتحقيق أنشطة المنظمة في مجال التنبؤات والتحليلات الاقتصادية. وذكرت المشاركون باقتضاء تقديم الدول تقارير احصائية وفقا للمواد ٥٤ (ط) و٥٥ (ج) و٦٧ من اتفاقية الطيران المدني الدولي والمرفق (ب) بقرار الجمعية العمومية ٣٦-١٥. وقد طلب المجلس في القرار المذكور أخيرا القيام بعدة أمور من ضمنها دراسة البيانات الاحصائية بصورة منتظمة (الاشارة الى "الاحصاءات عن عمليات شركات الطيران") التي تجمعها الايكاو من أجل الوفاء باحتياجات المنظمة والدول المتعاقدة لديها على نحو أكثر فعالية ووضع المقاييس الضرورية لرصد أداء المنظمة في سياق بلوغ أهدافها الاستراتيجية. وفي حين بينت الورقة بالتفصيل ما يجعل برنامج الايكاو للاحصاءات أداة ضرورية لأنشطتها في مجال التحليلات الاقتصادية والتنبؤات، أوضحت أيضا المساعدة التي تقدمها المنظمة الى الدول المتعاقدة بهدف تعريف العاملين في الادارات الوطنية على التقنيات الاحصائية وتحسين نوعية المعلومات المقدمة.

٢-١ الاستنتاج

١-٢-١ أحاطت الشعبة علما بالمعلومات المقدمة في هذه الورقة.

التطورات التي جرت منذ انعقاد الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات (WP/4)

٣-١ الوثائق

١-٣-١ استعرضت ورقة العمل WP/4 المستوى الذي بلغه تنفيذ التوصيات التي اعتمدها الدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات، فضلا عن الأحداث التي جرت داخل نطاق المنظمة وخارجه والتي كانت هي المحرك الأساسي في تحديد الحاجة لانعقاد هذه الدورة لشعبة الاحصاءات لاستعراض متطلبات البيانات الجديدة الخاصة بالمنظمة، مع الاشارة بشكل خاص الى حاجة المنظمة لأن تكون قادرة على قياس ورصد تقدمها في سبيل تحقيق أهدافها الاستراتيجية.

٤-١ المناقشة

١-٤-١ ردا على سؤال من أحد ممثلي الدول، لاحظت الشعبة أن الايكاو وقعت عقودا تجارية لبيع بيانات احصائية مع Air Transport Intelligence (ATI) و OAG Aviation. ولوحظ كذلك أنه باستثناء قيود النشر التي طبقت على البيانات عن منشأ ومقصد الرحلة الجوية (OFOD)، كانت جميع البيانات الاحصائية التي جمعت من خلال برنامج الاحصاءات العادي متوافرة في الملك العام وبيعت لأطراف ثالثة (مثل الأكاديميين وشركات الطيران والخبراء الاستشاريين). غير أنه فيما يتعلق بالبيانات التي جمعت عن طريق خطاب للمنظمة من أجل الدراسة عن تكلفة وإيرادات الناقلين الجويين الدوليين، كانت هذه تعتبر سرية للغاية ولم تنتشر إلا بطريقة مجمعة حتى لا يمكن التعرف على ناقل جوي منفرد.

٥-١ الاستنتاج

١-٥-١ أحاطت الشعبة علما بالمعلومات المقدمة في هذه الورقة.

نتائج الاستبيان بشأن برنامج الايكاو للاحصاء (IP/2)

٦-١ الوثائق

١-٦-١ كان الغرض من ورقة المعلومات IP/2 هو عرض نتائج الاستقصاءات التي أجريت في عام ٢٠٠٩، لدى كل من المستعملين الداخليين والخارجيين لبرنامج الايكاو للاحصاء، بهدف تقييم مدى ملاءمته، وتحديد التحسين الممكن من أجل تطبيقه مستقبلا. ولوحظ أن المستعملين اعترفوا بهذا البرنامج كمصدر وحيد وفريد وجدير بالثقة لمجموعة من البيانات.

٧-١ المناقشة

١-٧-١ ردا على سؤال من أحد المشاركين يتعلق بالتغيير في العلاقة بين الناتج المحلي الاجمالي ونمو الحركة، لاحظ الشعبة أنه تجري اعادة هيكلة أنشطة الايكاو للتنبؤ، من أجل ابراز النماذج المحددة المرتبطة بكل سوق للسفر الجوي. وقد يقتضي الأمر استعراض جوانب المرونة التقليدية للناتج المحلي الاجمالي في اعداد نماذج الحركة في ضوء التأثير الأكبر للأجور الأقل على نمو الحركة الذي يسببه الظهور القوي لناقلين بتكلفة منخفضة. وعلاوة على ذلك، لوحظ أنه كما كان في الماضي، عند مواجهة أزمة وحالات ركود اقتصادي مثل تلك التي حدثت في السنوات ١٩٩١ و ٢٠٠٢-٢٠٠٣، تغيرت المرونة بين الناتج المحلي الاجمالي ونمو الحركة بحيث أدى ذلك لانخفاضات في الحركة على الرغم من أن الناتج المحلي الاجمالي سجل مكاسب ايجابية صغيرة.

٢-٧-١ على غرار التعليقات التي تم الحصول عليها عن طريق الاستقصاءات، أشارت دول قليلة الى الحاجة لأن تُدرج في موقع الايكاو على الانترنت بيانات احصائية مجمعة على المستوى الوطني والاقليمي والعالمي حسبما نُشرت في احصاءات الطيران المدني للعالم.

٨-١ الاستنتاج

١-٨-١ أحاطت الشعبة علما بمحتويات ورقة المعلومات IP/2 دون مزيد من المناقشة.

السعة المتاحة ومتوسط وزن الراكب (IP/5)

٩-١ الوثائق

١-٩-١ ناقشت ورقة العمل WP/5 أهمية قدرة الناقلين الجويين على حساب انتاجهم من حيث الأطنان الكيلومترية المتاحة. وهذا ليس مهما بالنسبة للناقلين الجويين في إطار ادارتهم فحسب بل هو مفيد أيضا لجميع أصحاب المصلحة الآخرين المعنيين الذين قد يرغبون في اجراء تحليلات مقارنة بين مختلف الناقلين الجويين. وإن أحد العناصر المستخدمة في هذا الحساب هو متوسط وزن الراكب (بما في ذلك الأمتعة). وبينما يشجع الناقلون الجويون على استخدام الأرقام الخاصة بهم، لاحظت الورقة أن متوسط وزن الراكب الموصى به والمنفق عليه دوليا قد بقي في معدل ٩٠ كيلوجراما لمدة تفوق ٧٠ سنة. وقد اقترح الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات (STAP/14) أن الاياتا قد تود اجراء دراسة استقصائية فيما بين أعضائها للتحقق مما اذا كانت القيمة الموصى بها لازالت ذات صلة بالبيئة الحالية. وقد وردت في الورقة نتائج هذا الاستقصاء، التي شملت أيضا متوسط كثافة الشحنة المستخدم للتوصل الى حساب السعة المتاحة (المعبر عنها بالأطنان الكيلومترية).

١٠-١ المناقشة

١-١٠-١ لاحظت الشعبة أن القيم المقترحة لوزن الراكب، بما في ذلك الوزن المسموح به عادة للأمتعة ووزنها الزائد، وكثافة الشحن الجوية، طُبقت فقط إذا لم يكن لدى الناقل الجوي قيم خاصة به. وبناء عليه، لا تؤثر القيم الموصى بها على الناقلين الذين يطبقون أرقاماً تتعلق بعملياتهم الخاصة. وفي هذا الإطار، فإن أي تغيير على مستوى عالمي للقيم الموصى بها من غير المحتمل أن يكون له تأثير يذكر على اتجاهات الحركة في المدى الطويل. ونتيجة لذلك، لا توجد حاجة لاستعراض السلسلات التاريخية.

٢-١٠-١ اعتمدت الشعبة التوصية التالية دون إثارة أي مسائل.

التوصية ١/١

لأغراض احصائية:

(أ) يوصى باستخدام ١٠٠ كيلوجرام عندما لا يستخدم ناقل جوي عاملاً يمثل متوسط وزن الراكب بالإضافة إلى الأمتعة العادية المسموح بنقلها والأمتعة الزائدة لتحويلها إلى وزن.

(ب) ينبغي استخدام كثافة قدرها ١٦١ كيلوجراماً للمتر المكعب عندما لا يستخدم ناقل جوي كثافة البضائع لتحويل حجم البضائع المشحونة جواً أو الأمتعة المسجلة إلى وزن. ويمكن استخدام هذه الكثافة لخدمات البضائع الصرّف والعمليات المختلطة.

مراجعة لتعاريف الخدمات الجوية المحلية وخدمات الكابوتاج (خدمات النقل الداخلي بواسطة شركة طيران أجنبية) (WP/6)

١١-١ الوثائق

١-١١-١ شرحت ورقة العمل WP/6 أن الإيكاو تستخدم حالياً تعريفين مختلفين لقطاعي الحركة الجوية الداخلية للرحلات الدولية، ويستند التعريف الذي يستخدمه برنامج الإحصاءات إلى طبيعة مرحلة الطيران في حين يقوم التعريف الذي تستخدمه الدراسات الاقتصادية للنقل الجوي على منشأ ومقصد الرحلة النهائي (في مرحلة طيران واحدة أو أكثر). ولوحظ أن لكل من التعريفين عيوباً خاصة به قد تؤثر على التنبؤات بالحركة التي تصدرها الإيكاو للعمليات المحلية. وتبرز حالة مماثلة هي إدراج خدمات النقل الداخلي بواسطة شركة طيران أجنبية (الكابوتاج) حالياً في إطار العمليات الدولية. ولاحظت الورقة أنه بعد مراجعة هاتين المسألتين، وافق الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الإحصاءات على أن يوصي بعدم إجراء أي تغيير في التعاريف والتعليمات الحالية. ومع ذلك، أشارت الأمانة العامة إلى أنه بعدم تحديد هذه الحركة في إطارها الصحيح، ستكون تنبؤات الحركة لأوروبا مضطربة، وطلبت أنه في النموذجين B – منشأ ومقصد الرحلة النهائي و C – قطاع الحركة للرحلة، ينبغي أن تغطي الدول جميع الرحلات الجوية الدولية بما في ذلك خدمات النقل الداخلي بواسطة شركة طيران أجنبية.

١٢-١ المناقشة

١-١٢-١ اقترح بعض المشاركين أن البيانات بشأن خدمات الكابوتاج ينبغي طلبها صراحة وبيانها بصفة منفصلة عن البيانات الأخرى. غير أن مثل هذا الطلب سبق رفضه في الماضي في الاجتماع الثالث عشر لفريق خبراء الإحصاءات

والدورة التاسعة لشعبة الاحصاءات ومنذ وقت قريب في الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات. ولاحظت الشعبة أنه يقبل هذه التوصية، سيستمر الناقل المبلّغ في اعتبار حركة الكابوتاج حركة دولية. وهذا يعني أن أي حركة كابوتاج سيتعين الإبلاغ عنها في نموذجي الإبلاغ ب (منشأ ومقصد الرحلة النهائي) و ج (قطاع الحركة للرحلة) الذي سيسمح للأمانة العامة والمستعملين الآخرين بتقييم مقدار الحركة المعنية وإجراء التصويبات اللازمة للحركة الداخلية والدولية المستعملة لأغراض التنبؤ.

١-١٢-٢ مع وضع هذا النص في الاعتبار، خلصت الشعبة الى أنه بالنسبة لاصحاءات الناقلين الجويين والدراسات الاقتصادية، يمكن وجود تعريفي الخدمات الجوية الداخلية جنبا الى جنب نظرا لأنهما يخدمان أغراضا مختلفة، واعتمدت التوصية التالية.

التوصية ٢/١

توصي الشعبة بما يلي:

ينبغي تذكير الدول بأنه بموجب التعاريف الحالية، تشمل الحركة الدولية بيانات خدمات الكابوتاج وبأنه ينبغي الإبلاغ عن هذه البيانات متى طلبت بيانات للحركة الدولية من أجل نماذج الإبلاغ عن النقل الجوي ذات الصلة، وبالأخص النماذج (A) – الحركة الجوية، الناقلون الجويون التجاريون، و (B) – منشأ ومقصد الرحلات الجوية، و (C) – الحركة وفقا لمراحل الطيران.

استعراض التصنيفات والتعاريف المستخدمة في أنشطة الطيران المدني (WP/7)

١٣-١ الوثائق

١-١٣-١ أحيط الاجتماع علما بأنه على مدى السنوات، أعدت الايكاو نظام تعاريف لدعم عملية اعداد وتحديث مختلف ملاحق اتفاقية شيكاغو والوثائق ذات الصلة، مثل الأدلة والدوريات. وتم تقديم التعاريف أيضا في اطار برنامج الايكاو لاصحاءات. وأحيط الاجتماع أيضا بأنه لوحظ في مختلف التحليلات المتعلقة باستخدام تصنيف أنشطة الطيران المدني (التجارية، النقل الجوي، الطيران العام، الى غير ذلك) أن هناك حاجة الى استعراض وتحديث واستكمال التصنيفات والتعاريف الحالية.

١-١٣-٢ تستعرض ورقة العمل WP/7 التعاريف الحالية والتصنيف غير الرسمي و، مع ادراج التغييرات التي أوصى بها الاجتماع الرابع عشر لفريق خبراء الاحصاءات، توصي بتصنيف أكثر شمولية مع التعاريف المماثلة.

١٤-١ المناقشة

١-١٤-١ أوضحت وكالة السلامة الجوية الأوروبية أنه لأغراض تحليلات الحوادث، كان التاكسي الجوي يعتبر دائما جزءا من الطيران العام. وإذا كانت الايكاو، حسبما توجي به ورقة ستنتظر فيها الشعبة لاحقا، تعتمزم تحقيق الاتساق بين التعاريف المستخدمة لأغراض احصائية وبين تلك المستخدمة في تحليلات السلامة، فإن مثل هذا التغيير سيؤدي الى تغيير كبير في التحليلات السابقة حيث لم يُدرج التاكسي الجوي في اطار العمليات غير المنتظمة.

١-١٤-٢ أوضحت دول أخرى أيضا أنها ستواجه مشكلة في قبول التصنيف كما هو مقترح واقترحت أن حلا سيكون فصل الطيران العام الى أنشطة تجارية وغير تجارية، حيث تشمل الأنشطة التجارية التاكسي الجوي ورحلات الأعمال

التجارية. ونظرا الى عدد الدول التي أيدت هذا الاقتراح، قرر الرئيس إنشاء فريق عامل ومخصص يتألف من ممثلين من البحرين والبرازيل والصين وفرنسا وألمانيا والمملكة العربية السعودية وسويسرا والولايات المتحدة لاستعراض هذه المسألة وتقديم اقتراح متفق عليه لكي تنتظر فيه الشعبة.

— انتهى —