



Doc 9770

وثائق لدورة الجمعية العمومية
لعام ٢٠٠١

التقرير السنوي للمجلس

٢٠٠٠

منظمة الطيران
المدني الدولي



تصدر منظمة الطيران المدني الدولي هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والانجليزية والفرنسية والاسبانية والروسية . وينبغي توجيه جميع المراسلات ، باستثناء طلبات الشراء والاشتراكات ، الى الأمين العام.

ينبغي ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى أحد العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملائم (اما شيك مصرفي أو حوالة بريدية) بالدولار الأمريكي أو عملة البلد الذي ترسل اليه طلبات الشراء . ويقبل مقر المنظمة الطلبات ببطاقات الائتمان (American Express و MasterCard و Visa) .:

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit
999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8022; Telex: 05-24513; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA;
E-mail: sales_unit@icao.int

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

France. Directeur régional de l OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Télécopieur: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001
or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: +52 (5) 250-3211; Facsimile: +52 (5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Russian Federation. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351
Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 8-23-54-52; Télécopieur: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic
Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. C Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo electrónico: sssc.ventasoci@aena.es

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

United Kingdom. Westward Documedia, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG
Telephone: +44 (1242) 235-151; Facsimile: +44 (1242) 584-139

2/01

كتالوج مطبوعات الايكاو

والمساعدات التدريبية السمعية والبصرية

يصدر هذا الكتالوج سنويا ويشتمل على جميع المطبوعات والمساعدات السمعية والبصرية التدريبية المتوفرة حاليا .

وتصدر لهذا الكتالوج ملاحق شهرية تعلن عن المطبوعات الجديدة والتعديلات والاضافات والمطبوعات التي يعاد إصدارها .

يمكن الحصول على الكتالوج مجانا من وحدة بيع المطبوعات في الايكاو .

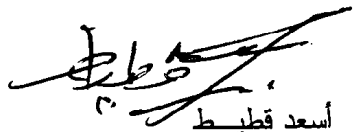
الى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

أتشرف بناء على طلب المجلس بأن أرفع الى الجمعية العمومية التقرير السنوي للمجلس لعام ٢٠٠٠ ، الذي أعد وفقا لحكم الفقرة (أ) من المادة الرابعة والخمسين لاتفاقية الطيران المدني الدولي . ويشكل التقرير ، مع تقريرى المجلس لعامي ١٩٩٨ (Doc 9732) و ١٩٩٩ (Doc 9752) ، الوثائق المساندة للبند ٧ من جدول الأعمال المؤقت للدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية ، وسوف يلحق به استعراض موجز لأعمال المنظمة خلال الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠٠١ . ويوزع التقرير الآن على الدول المتعاقدة للاحاطة به علما ، وسوف يرسل أيضا الى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة عملا بالفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الايكاو والأمم المتحدة .

أعدت أمانة المنظمة التقرير ، ووزعته في شكل مسودة على ممثلي الدول الأعضاء في المجلس للحصول على مقترحاتهم بشأنه . ولم ينظر المجلس في التقرير ولم يعتمد رسميا - بكامل هيئته - وإنما فوض رئيسه ، كما في الماضي ، سلطة إقرار النص النهائي مع مراعاة جميع المقترحات المقدمة .

يحتوي الفصل الأول على ملخص الاتجاهات والتطور الرئيسية في مجال الطيران المدني ونشاط المنظمة خلال الستة . ويرد وصف أعمال المنظمة في الفصول من الثاني الى العاشر .

عقد المجلس خلال عام ٢٠٠٠ ثلاث دورات هي : الدورة ١٥٩ من ١٧ يناير الى ١٧ مارس ، وكان مجموع جلساتها ١٣ جلسة ، والدورة ١٦٠ من ١٧ ابريل الى ١٦ يونيو ، وكان مجموع جلساتها ١٤ جلسة ، والدورة ١٦١ من ١٠ أكتوبر الى ٨ ديسمبر ، وكان مجموع جلساتها ١٨ جلسة ، عقدت جلستان منها خارج فترة انعقاد المجلس . وقد فوض المجلس الى رئيسه سلطة التصرف حسب الضرورة في عدد من الموضوعات ، خارج فترة انعقاد الدورات .


أسعد قطيط
رئيس المجلس

الفهرس

الصفحة

الفصل الأول - ملخص السنة	1
الاقتصاد العالمي	1
حركة النقل	2
النتائج المالية	3
التطورات التجارية	4
التنظيم الاقتصادي	5
نظم الاتصالات والملاحة	
والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية	7
المطارات	9
الأرصاء الجوية لخدمة الطيران	10
البحث والانقاذ	10
الازدحام	10
السلامة	11
مراقبة السلامة الجوية	12
التخطيط للطوارئ بشأن مشكلة	
تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠	12
العوامل البشرية	13
التدريب	13
نظام وارسو	13
الأمن	13
حماية البيئة	14
قيود التدخين	15
اساءة استعمال العقاقير	15
التعاون الفني	15
المنظمة	16

الأنشطة والتطورات في الايكاف خلال عام ٢٠٠٠

الفصل الثاني - الملاحة الجوية	18
١- مقدمة	18
٢- المشروعات التي أوليت اهتماما خاصا	
خلال عام ٢٠٠٠	18
٣- الاجتماعات	25
٤- القواعد والتوصيات الدولية	
واجراءات خدمات الملاحة الجوية	25

الفصل الثالث - النقل الجوي

١- مقدمة	30
٢- الاجتماعات	30
٣- التحليل الاقتصادي	31
٤- السياسة الاقتصادية	31
٥- التنبؤ والتخطيط الاقتصادي	32

الصفحة

٦- الاحصاءات	32
٧- ادارة المطارات وتجهيزات الطرق الجوية	33
٨- حماية البيئة	34
٩- التسهيلات	35
الفصل الرابع - التمويل المشترك	36
١- عام	36
٢- البيانات المالية لاتفاقي التمويل	
المشترك الدانمركي والايسلندي	36
٣- تعديل طريقة حساب رسوم الانتفاع وفقا	
لاتفاقي التمويل المشترك الدانمركي والايسلندي	36
٤- المشاريع المرتبطة بتشغيل الخدمات وفقا	
لاتفاق التمويل المشترك الايسلندي	36
٥- بيانات مالية لترتيب التمويل المشترك	
لنظام مراقبة الارتفاعات في شمال الأطلسي	37
الفصل الخامس - التعاون الفني	39
١- مرجز	39
٢- الشؤون المالية	44
٣- العاملون	45
٤- المنح التدريبية	45
٥- المعدات والعقود من الباطن	45
٦- برنامج الأمم المتحدة الانمائي والصناديق الائتمانية	48
الفصل السادس - المسائل الدستورية والقانونية	62
١- مقدمة	62
٢- التصديق والانضمام والقبول	62
٣- برنامج عمل اللجنة القانونية والاجتماعات القانونية	62
٤- تسوية النزاعات	63
٥- المزايا والحصانات والتسهيلات	64
٦- تسجيل الاتفاقات والترتيبات	64
٧- تجميع القوانين واللوائح الوطنية الخاصة بالطيران	64
الفصل السابع - أمن الطيران	65
١- مقدمة	65
٢- اللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع	
في الطيران المدني الدولي وتجهيزاته	65
٣- آلية أمن الطيران	65
٤- التعاون الفني	66
٥- الاتصال بالدول	67
٦- الجوانب الفنية والقانونية لأمن الطيران	67

الصفحة

٥-	مشاركة الدول والمنظمات الدولية في الاجتماعات الرئيسية التي عقدتها الإيكاو في عام ٢٠٠٠	A-15
٦-	هيكل الأمانة العامة للإيكاو	A-18
٧-	التوزيع القطري للموظفين المسؤولين	A-19
٨-	توزيع العاملين الميدانيين في التعاون الفني حسب الجنسية والدرجة والبرنامج في عام ٢٠٠٠	A-23
٩-	تعيين الموظفين الميدانيين - ٢٠٠٠	A-24
١٠-	المنح التدريبية المقدمة خلال عام ٢٠٠٠	A-32
١١-	شراء المعدات والتعاقد من الباطن	A-37
١٢-	الجدول المتعلقة بالفصل الأول من التقرير	A-39
١٣-	زيارات مسؤولي المكاتب الإقليمية إلى الدول والأقاليم لأغراض الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني	A-51
١٤-	تواتر حضور الدول في اجتماعات مكاتب الإيكاو الإقليمية وموضوعات المناقشة	A-55
١٥-	الأنشطة النوعية للمكاتب الإقليمية في مجالات الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني	A-61
١٦-	موضوعات بحث المكاتب الإقليمية في مجالات الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني	A-77
١٧-	استعراض الإجراءات المتخذة حتى ٢٠٠٠/١٢/٣١ بشأن قرارات الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية	A-83

الصفحة

٦٩	الفصل الثامن - النشاطات الإقليمية
٦٩	القسم الأول - المكاتب الإقليمية
٦٩	١- معلومات عامة
٦٩	٢- الأنشطة الشاملة للمكاتب الإقليمية
٧١	٣- أنشطة وإنجازات المكاتب الإقليمية
٧٧	القسم الثاني - اللجان الإقليمية
٧٧	١- معلومات عامة
٧٧	٢- اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك)
٧٨	٣- اللجنة الأوروبية للطيران المدني (لجنة إيكاك)
٨٠	٤- لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لجنة لأكاك)
٨١	الفصل التاسع - العلاقات مع المنظمات الدولية الأخرى
٨١	١- منظمة الأمم المتحدة
٨٢	٢- الهيئات المشتركة بين الوكالات
٨٢	٣- الوكالات المتخصصة
٨٣	٤- المنظمات الدولية الأخرى
٨٧	الفصل العاشر - المنظمة
٨٧	١- الجمعية العمومية والمجلس والهيئات الفرعية
٩٠	٢- هيكل المنظمة
٩١	٣- الموظفون
٩٢	٤- دورة التعريف بالمنظمة
٩٢	٥- أنشطة الاعلام
٩٤	٦- أنشطة تكنولوجيا المعلومات
٩٧	٧- الخدمات اللغوية والمطبوعات وأنشطة الشبكة والمكتبة والمحفوظات بالمنظمة
١٠٠	٨- المالية
١٠٢	٩- أنشطة المراقبة والمراجعة الإدارية

المرفقات

١-	وثائق قانون الجو الدولي - التصديق والانضمام خلال عام ٢٠٠٠	A-1
٢-	ملاحق الاتفاقية	A-5
٣-	المجلس ولجنة الملاحة الجوية ولجان المجلس	A-10
٤-	الاجتماعات التي عقدت في عام ٢٠٠٠	A-13

الفصل الأول

ملخص السنة

يلخص هذا الفصل الاتجاهات والتطورات الرئيسية التي طرأت على الطيران المدني وعلى نشاط الايكار خلال عام ٢٠٠٠ . وتقدم الجداول الواردة في المرفق (١٢) احصاءات تفصيلية عن البيانات المقدمة في هذا الفصل .

حقق اقتصاد أفريقيا زيادة في الناتج المحلي الاجمالي بنسبة ٣,٦ في المائة . أما الاقليم الذي يحظى بأكبر حصة من الاقتصاد العالمي ، وهو اقليم آسيا والمحيط الهادئ ، فقد واصل استعادة بعض قوته الاقتصادية بتحقيق نمو في الناتج المحلي الاجمالي بنسبة ٤,٣ في المائة تقريبا عام ٢٠٠٠ وهو ما يقترب من المتوسط العالمي . وأسهمت البلدان النامية في اقليم آسيا والمحيط الهادئ اسهاما كبيرا ، اذ نما ناتجها المحلي الاجمالي في المتوسط بنسبة ٦,٧ في المائة . وأظهر الناتج المحلي الاجمالي في الصين نموا قويا مرة أخرى بنسبة ٧,٧ في المائة . واصلت اقتصادات عديدة في جنوب شرق آسيا نموها القوي عام ٢٠٠٠ . واستمر نمو الناتج المحلي الاجمالي في اليابان في الاستقرار بنسبة ٢ في المائة تقريبا في عام ٢٠٠٠ ، بينما وصل متوسط نمو الناتج المحلي الاجمالي في الاقتصادات الصناعية الجديدة الأربعة في آسيا الى نسبة ٨ في المائة تقريبا . ونما اقتصاد أستراليا ونيوزيلندا بنسبة ٤,٠ في المائة تقريبا وكان أقرب الى المتوسط العالمي .

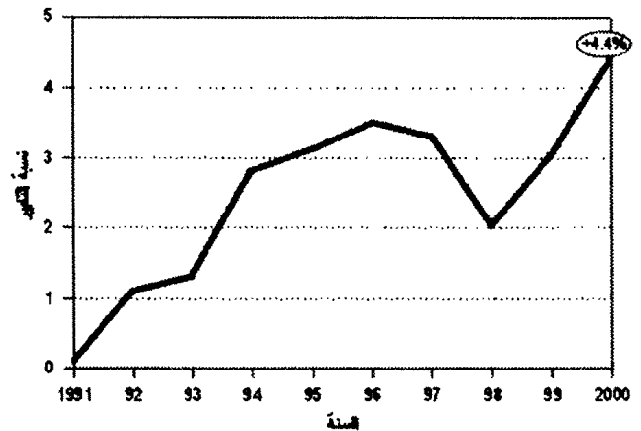
حققت أوروبا نموا في الناتج المحلي الاجمالي بنسبة ٣,٥ في المائة في المتوسط ، وهي أعلى بنسبة ١ في المائة من العام الماضي كما أنها نسبة عامة في بلدان الاتحاد الأوروبي . ونمت اقتصادات بلدان أوروبا الوسطى والشرقية بنسبة ٣,٨ في المائة تقريبا . وأظهرت بلدان كمنولث الدول المستقلة نموا كبيرا في ناتجها المحلي الاجمالي بنسبة ٥,٠ في المائة في المتوسط ، عقب فترة نمو معقول في العام السابق .

انتعش اقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي من وضع اقتصادي ضعيف وسجل نسبة ٤,٣ في المائة في الناتج المحلي الاجمالي وهو قريب من المتوسط العالمي كما شهد الشرق الأوسط أيضا نموا عاليا بنسبة تزيد عن ٦ في المائة وهي أعلى بكثير من العام السابق .

الاقتصاد العالمي



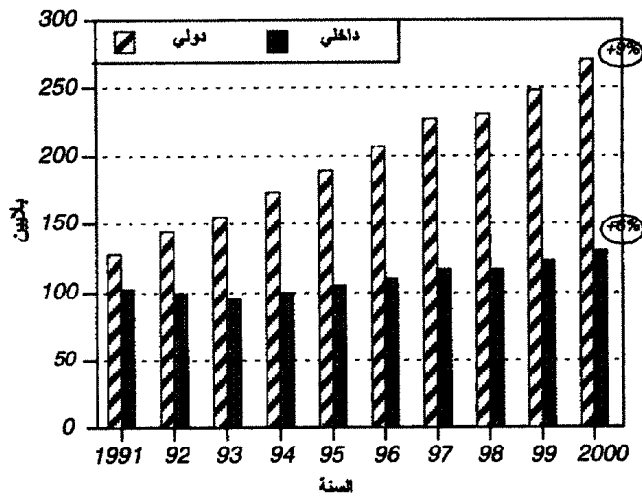
في عام ٢٠٠٠ ، نما الناتج المحلي الاجمالي العالمي بنسبة ٤,٤ في المائة تقريبا بالقيمة الحقيقية (الشكل ١) . وفي حالة الدول الصناعية ، نما الناتج المحلي بنسبة ٤,٠ في المائة وهو أقل بعض الشيء من المتوسط العالمي ، ولكن شهدت أمريكا الشمالية نموا اقتصاديا كبيرا بنسبة ٥,٣ في المائة تقريبا . ووصل نمو الناتج المحلي الاجمالي في الدول النامية الى ٥,٦ في المائة ، أي حوالي ١ في المائة أعلى من العام السابق .



الشكل ١ - تطور الناتج المحلي الاجمالي العالمي بالأسعار الثابتة
التغيرات من سنة إلى أخرى ، ٢٠٠٠ - ١٩٩١

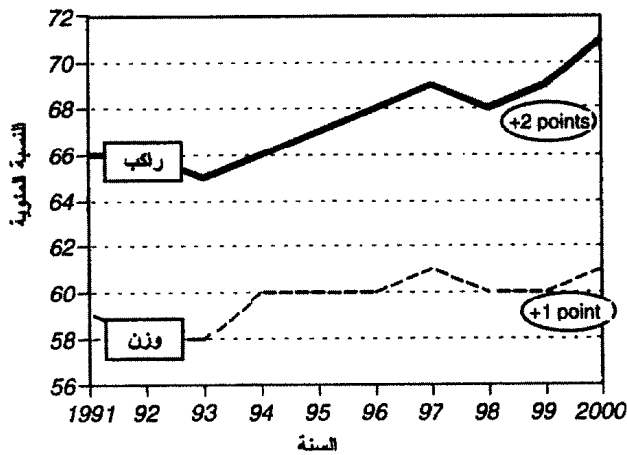
وفي عام ٢٠٠٠ ، سجلت السعة الاجمالية زيادة بمعدل أدنى بقليل من الحركة (الشكل ٤) . بالتالي زاد متوسط معامل حمولة الركاب لمجموع الخطوط المنتظمة (الداخلية والدولية) الى نسبة ٧١ في المائة في عام ٢٠٠٠ ، وزاد متوسط معامل حمولة الوزن الى نسبة ٦١ في المائة (الجدول ٣) .

وعلى المستوى الاقليمي ، نقلت شركات الطيران في أمريكا الشمالية ٣٦ في المائة تقريبا من حجم الحركة الكلية (الركاب والبضائع والبريد) . ونقلت شركات الطيران الأوروبية ٢٨ في المائة ، وشركات طيران آسيا والمحيط الهادئ ٢٧ في المائة ، وشركات طيران أمريكا اللاتينية والكاريبي ٤ في المائة ، وشركات طيران الشرق الأوسط ٣ في المائة ، وشركات الطيران الأفريقية ٢ في المائة (الجدول ٤) .



الشكل ٣ - حركة النقل المنتظم

الأطنان الكيلومترية المنقولة ، ١٩٩١ - ٢٠٠٠

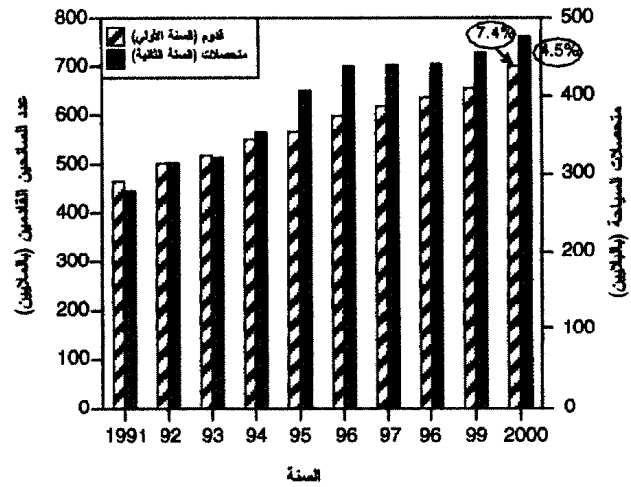


الشكل ٤ - حركة النقل المنتظم

معاملات الحمولة المنقولة ، ١٩٩١ - ٢٠٠٠

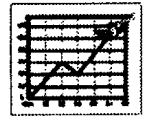
ويقدر نمو حجم التجارة العالمية للسلع والخدمات بحوالي ١٠ في المائة في عام ٢٠٠٠ وهي أعلى نسبة تحققت خلال العقد الماضي وأعلى بمرتين عما شهدته العام السابق .

شهدت السياحة الدولية نموا كبيرا في عام ٢٠٠٠ بلغ نسبة ٧,٤ في المائة وهي زيادة تبلغ حوالي ضعف زيادة عام ١٩٩٩ . وتقدر منظمة السياحة العالمية أن حوالي ٧٠٠ مليون سائح قد سافروا الى بلدان أجنبية وأنفقوا ما يقرب من ٤٧٥ بليون دولار أمريكي وهي زيادة تقدر بنسبة ٤,٥ في المائة عن العام السابق .



الشكل ٢ - متحصلات السياحة الدولية وعدد السائحون الدوليين القادمين بالدولارات الأمريكية ، ١٩٩١ - ٢٠٠٠

حركة النقل



العمليات المنتظمة

في عام ٢٠٠٠ ، بلغ مجموع حركة النقل المنتظم على طائرات شركات الطيران التابعة للدول المتعاقدة لدى الايكاو - وعددها ١٨٥ دولة - حوالي ١ ٦٤٧ مليون راكب و ٣٠,٢ مليون طن من البضائع . وزاد مجموع حركة نقل الركاب والبضائع والبريد ، محسوبة بالأطنان الكيلومترية المنقولة ، بنسبة ٨ في المائة تقريبا على مجموعها لعام ١٩٩٩ ، وزادت حركة النقل الدولي ، محسوبة بالأطنان الكيلومترية ، بنسبة ٩ في المائة (الجدولان ١ و ٢) . ويظهر الشكل (٣) اتجاه الحركة في الفترة من عام ١٩٩١ الى عام ٢٠٠٠ .

النتائج المالية



شركات الطيران

تشير التقديرات الأولية لعام ٢٠٠٠ الى أن شركات الطيران المنتظمة في العالم حققت في مجموعها أرباحاً تشغيلية للعام الثامن على التوالي (الجدول ٩ والشكل ٦) .

وتشير التقديرات المبدئية الى أن الإيرادات التشغيلية لشركات الطيران المنتظمة التابعة للدول المتعاقدة لدى الإيكوا بلغت ٣٢٨ ٧٠٠ مليون دولار أمريكي في عام ٢٠٠٠ ، وتقدر مصروفات التشغيل لهذه الشركات بحوالي ٣١٧ ٧٠٠ مليون دولار أمريكي ، مما يمثل أرباحاً تشغيلية بنسبة ٣,٣ في المائة من الإيرادات التشغيلية . ويأتي ذلك عقب تحقيق نسبة ٤,٠ في المائة في الأرباح التشغيلية عام ١٩٩٩ .

وانخفضت الإيرادات التشغيلية بالطن الكيلومتري ، من ٧٧,٩ سنت أمريكي في عام ١٩٩٩ الى ما يقدر بنحو ٧٧,٦ سنت أمريكي عام ٢٠٠٠ بينما زادت مصروفات التشغيل من ٧٤,٧ سنت أمريكي الى نحو ٧٥,٠ سنت أمريكي .

المطارات وخدمات الملاحة الجوية

على الرغم من عدم توافر البيانات حتى الآن ، إلا أن الوضع المالي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية قد واصل

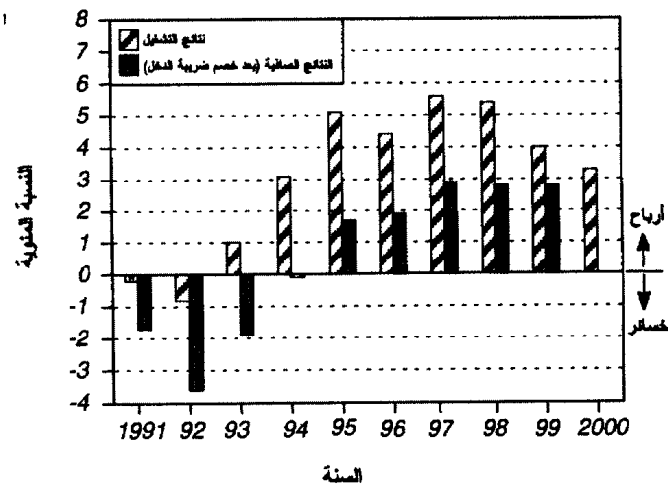
وتدل بيانات البلدان كل على حدة (الجدولان ٥ و ٦) على أن نصيب شركات الطيران في الولايات المتحدة واليابان والمملكة المتحدة من الحجم الكلي للنقل المنتظم للركاب والبضائع والبريد في عام ٢٠٠٠ كان ٤٥ في المائة (٣٤ في المائة و ٦ في المائة و ٥ في المائة على التوالي) . وكان نصيب شركات طيران الولايات المتحدة والمملكة المتحدة واليابان من إجمالي الرحلات الجوية الدولية حوالي ٣٩ في المائة (١٨ في المائة و ٨ في المائة و ٧ في المائة و ٦ في المائة على التوالي) .

العمليات التجارية غير المنتظمة

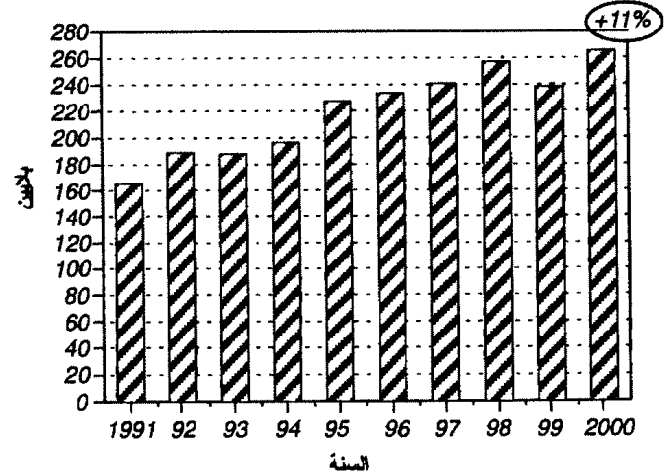
تشير التقديرات الى أن مجموع الركاب الكيلومترين على الرحلات الدولية غير المنتظمة ارتفع خلال عام ٢٠٠٠ بنحو ١١ في المائة ، وبذلك ظل نصيب الرحلات غير المنتظمة من إجمالي حركة النقل الجوي الدولي للركاب بنسبة ١٣ في المائة (الشكل ٥ والجدول ٧) . أما حركة النقل الداخلي غير المنتظم للركاب ، فقد مثلت حوالي ٨ في المائة فقط من مجموع حركة النقل غير المنتظم للركاب وحوالي ٢ في المائة من مجموع حركة النقل الداخلي للركاب على المستوى العالمي .

عمليات المطارات

في عام ٢٠٠٠ ، استقبل أكبر ٢٥ مطاراً في العالم نحو ١ ٠٩٦ مليون راكب ، وذلك حسب التقديرات الأولية (الجدول ٨) . وخلال الفترة نفسها ، قدمت المطارات المعنية (١٦ مطاراً في أمريكا الشمالية و ٦ مطارات في أوروبا و ٣ مطارات في آسيا) خدماتها الى نحو ١١,٥ مليون عملية نقل جوي تجاري .



الشكل ٦ - شركات الطيران المنتظمة
النتائج التشغيلية والصافية ، ١٩٩١ - ٢٠٠٠

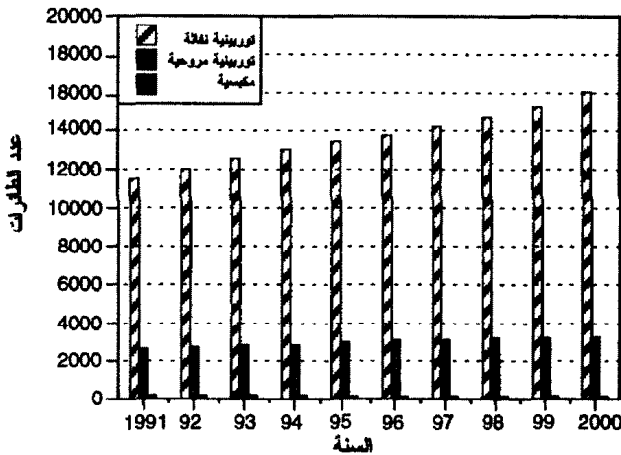


الشكل ٥ - حركة النقل الدولي غير المنتظم
عدد الركاب الكيلومترين المنقولين ، ١٩٩١ - ٢٠٠٠

★ حضر مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (ANSCConf 2000)، الذي انعقد في يونيو، أكثر من ٦٠٠ مشارك من ١١٣ دولة متعاقدة لدى الايكاو و ٢٢ منظمة دولية للطيران الدولي، وشمل ذلك مسؤولين حكوميين ومديرين عموميين لسلطات الطيران المدني ومديري مطارات ومقدمي خدمات ومستخدمين. وبحلول نهاية العام، كان المجلس قد اتخذ اجراءات بشأن كل توصيات المؤتمر واعتمد سياسات جديدة للايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082/6) لتحل محل بياني المجلس السابقين الى الدول المتعاقدة بشأن رسوم المطارات ورسوم خدمات الملاحة الجوية (Doc 9082/5). وتتناول المواد الارشادية الجديدة مسائل مثل الآليات المستقلة للتنظيم الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية ووضع وتطبيق معايير الأداء وتطبيق أفضل الممارسات التجارية والتحصيل المشترك للرسوم ومشروعات التمويل المسبق من خلال الرسوم في ظروف محددة واستخدام آليات "الملجأ الأول" لتسوية الخلافات.

الطائرات

في الفترة من عام ١٩٩١ الى عام ٢٠٠٠، ارتفع عدد الطائرات العاملة في النقل الجوي التجاري المبلغ عنه بحوالي ٥ في المائة، من ١٨ ٥٤٤ طائرة الى ١٩ ٤٦٩ طائرة (باستثناء الطائرات التي نقل كتلتها القصوى عند الاقلاع عن ٩٠٠٠ كيلوجرام). ومن بين هذه الطائرات ارتفع عدد الطائرات التوربينية النفاثة خلال الفترة نفسها بنسبة ٦ في المائة تقريبا، من ١٥ ١٩٢ طائرة الى ١٦ ٠٤٥ طائرة، (الشكل ٧ والجدول ١٠).



الشكل ٧ - أسطول النقل الجوي التجاري

٢٠٠٠ - ١٩٩١

تحسنه في عام ٢٠٠٠ وتمتع المستثمرون الجويون الكبار بقوة مالية بشكل عام. الا أنه من الواضح بالنسبة لمطارات عديدة في أنحاء العالم لا تدرج كليا أو تدرج جزئيا فقط في حساباتها تكاليف رأس المال كما يحدث كثيرا مع التكاليف الأخرى. وبالنسبة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية ينطبق نفس الشيء على تكاليف انخفاض قيمة العملة وصادات الديون والأرصاء الجوية التي لا تدرج في الحسابات أيضا. وبناء على ذلك لا تسترد المطارات ولا مقدمو خدمات الملاحة الجوية كل التكاليف التي ينفقونها.

التطورات التجارية



الناقلون الجويون

يقدر عدد الناقلين الجويين في جميع أنحاء العالم في نهاية عام ٢٠٠٠، وفقا لجدول المواعيد المنشورة في الأدلة متعددة الأطراف لجدول مواعيد شركات الطيران، بحوالي ٧١٦ ناقلا جويا يوفران خطوطا جوية (دولية و/أو داخلية) منتظمة لنقل الركاب، ونحو ٩١ ناقلا يشغلون خطوطا جوية منتظمة لنقل جميع أنواع البضائع. ويمثل ذلك زيادة اجمالية قدرها ناقلا جويا واحدا فقط بالمقارنة مع نفس الفترة في عام ١٩٩٩.

استمر في عام ٢٠٠٠ الاتجاه نحو نقل ملكية شركات الطيران التي تملكها الحكومات الى القطاع الخاص. وحقت أربع شركات طيران أهداف انتقالها الجزئي الى القطاع الخاص وقلصت شركتان أخريان أسهم الحكومة فيهما. وردت تقارير خلال السنة عن التحضيرات لنقل ملكية ٢٩ ناقلا تملكهم الحكومات الى القطاع الخاص. وزادت حكومة ماليزيا حد الملكية الأجنبية في ناقلها الوطنيين من ٣٠ في المائة الى ٤٥ في المائة. وكانت الحكومة الهندية تفكر أيضا في زيادة الحد لديها بالارتباط مع الخصخصة المقترحة لناقلها الوطنيين.

المطارات وخدمات الملاحة الجوية

استمر النمو القوي لاستقلال المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية. وزاد أيضا تدخل المصالح الخاصة ولكن في قطاع المطارات بصورة رئيسية. وفي حالات كثيرة لم يحدث ذلك من خلال الشراء المباشر للمطارات بل من خلال العديد من الأشكال الأخرى للمشاركة الخاصة مثل الملكية الجزئية والعقود الادارية. وكان أحد التطورات الجديرة بالملاحظة هو توسع تحالفات المطارات ونمو نشاطها.

في السنوات الثلاث الأخيرة) بين ٦٠ دولة تقريبا . ولم تشمل هذه الاتفاقات بلدانا متقدمة فحسب ، بل أيضا عددا متزايدا من البلدان النامية (حوالي ٦٠ في المائة من الاتفاقات) .

استمر نشاط تحرير النقل الجوي على المستوى الاقليمي . وفي أفريقيا ، صدق رؤساء وحكومات الدول الأعضاء في منظمة الوحدة الأفريقية في أغسطس على اتفاق الطيران الاقليمي المؤقت الذي توصل اليه وزراء النقل الأفارقة في عام ١٩٩٩ (والمعروف باسم قرار ياموسوكرو ٢) . وسيحرر هذا الاتفاق الأجواء الأفريقية بالتدريج بهدف تحقيق التكامل التام بحلول عام ٢٠٠٢ . وفي ديسمبر ، قرر مجلس وزراء السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية (كوميسا) تعليق تنفيذ المرحلة الثانية من برنامج تحرير النقل الجوي (أي الدخول الكامل الى الأسواق) انتظارا لتشكيل مجلس الكوميسا التنظيمي للنقل الجوي وصياغة وتنفيذ قواعد المنافسة في مجال النقل الجوي الصادرة عن الكوميسا . الا أن الدول الأعضاء في الكوميسا ، الذين يمكنهم وضعهم من تنفيذ البرنامج ، يمكن أن يفعلوا ذلك .

في اقليم آسيا والمحيط الهادئ ، أبرم خمسة أعضاء في منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (بروني دار السلام وشيلي ونيوزيلندا وسنغافورة والولايات المتحدة) " اتفاق متعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي " في نوفمبر . ويتشابه هذا الاتفاق مع اتفاقات " الأجواء المفتوحة " الثنائية التي عقبتها الولايات المتحدة ولكنه يزيد من تحرير شروط الملكية التقليدية لتعزيز الاستثمار عبر الحدود بين الناقلين الأجانب .

وفي أوروبا أقر استفتاء أجري في سويسرا في مايو اتفاقا ثنائيا واسع النطاق مع الاتحاد الأوروبي ، تندمج بمقتضاه سويسرا بصورة كاملة في منطقة الطيران الأوروبية المشتركة (ECAA) . واعتمد وزراء النقل في المجلس الأوروبي في ديسمبر اتفاقا بشأن معاهدة جديدة للاتحاد الأوروبي تتناول عمليات المؤسسات في اتحاد أوروبي أوسع نطاقا . وسوف يشمل التوسيع ١٢ دولة إضافية ، عشرة منها من وسط وشرق أوروبا ، ومن المقرر اتمام اندماجها بحلول يناير ٢٠٠٤ . وواصلت المفوضية الأوروبية تنفيذ اقتراح بالتفاوض نيابة عن الاتحاد الأوروبي مع الولايات المتحدة بشأن منطقة الطيران المشتركة عبر الأطلنطي (TCAA) . ويحدد الاقتراح ، الذي وضعه اتحاد شركات الطيران الأوروبية (AEA) في سبتمبر ١٩٩٩ ، المجالات الأساسية للتحرير بما فيها ملكية شركات الطيران وحق انشائها وحرية تقديم الخدمات والسياسة التنافسية وتأجير

في عام ٢٠٠٠ ، صدرت أوامر لشراء ١٥٥٣ طائرة نفائثة (مقابل ٩٨٧ طائرة في عام ١٩٩٩) وسلمت ١٠٠٩ طائرة (مقابل ١٠٧٤ طائرة في عام ١٩٩٩) . وبلغ عدد الطائرات التي طلبت ولم تسلم ٣٦٤٩ طائرة في نهاية عام ٢٠٠٠ مقابل ٣٣٠٦ طائرة في نهاية عام ١٩٩٩ .

تقدر الالتزامات المالية المتمثلة في أوامر الشراء المقدمة لشركات تصنيع الطائرات الرئيسية عام ٢٠٠٠ لشراء الطائرات النفائثة بحوالي ٨٠ بليون دولار أمريكي .

وصل عدد الطائرات التوربينية المروحية المطلوب شراؤها في عام ٢٠٠٠ الى ٦٨ طائرة ، وسلمت ٥٧ طائرة من هذا النوع خلال العام .

صفات الطائرات الأكثر رواجاً في عام ٢٠٠٠

الطراز	الطلبات	التسليم	المتبقي
بوينج ٧٣٧	٣٧٩	٢٧١	٩٦٣
ايرباص A 319/320/321	٣٢٤	٢٣٦	١٠٨٣
كنداير RJ	٢٥٩	٩٤	٥٠٥
امبراير EMB-145	٢٥٢	١٠٩	٢٥٢
بوينج ٧٧٧	١١١	٥٥	٢٤٣

التنظيم الاقتصادي



واصلت الدول توسيع شبكة النقل الجوي الدولية . وأشارت التقارير خلال العام الى أن الدول قد أبرمت أو عدلت ما مجموعه ٧٣ اتفاقا للخطوط الجوية الثنائية بالمقارنة بعام ١٩٩٩ الذي عقد فيه ٦٧ اتفاقا وهي زيادة طفيفة بعد انخفاض استمر ثلاث سنوات . واستمرارا للاتجاه الجديد ، شمل أكثر من ٧٠ في المائة من هذه التعديلات والاتفاقات شكلا ما لترتيبات تنظيمية للتحرير . فمثلا من بين الاتفاقات السبعة عشر المبرمة بشأن " الأجواء المفتوحة " والتي تنص على حقوق غير مقيدة للطريق ودخول غير مقيد للأسواق ، كانت هناك سبعة اتفاقات للتطبيق الفوري وثمانية للتطبيق التدريجي ، بينما ينطبق الاثنان الباقيان على كل خدمات الشحنات . ومنذ ١٩٩٥ أبرم حوالي ٨٠ اتفاقا ثنائيا بشأن " الأجواء المفتوحة " بحلول ديسمبر ٢٠٠٠ (٣٦ منها

وواصلت حكومة الصين تشجيع إعادة تنظيم هيكل صناعة النقل الجوي لديها وشمل ذلك دمج الناقلين الوطنيين في مجموعات شركات طيران عديدة من أجل التكيف على البيئة التنافسية . وأعلنت حكومة كمبوديا ولبنان في مارس ونوفمبر على التوالي سياسات الطيران التحررية والتي سمحت للناقلين الجويين بدخول مطاراتهما الدولية بحرية أكثر .

بالإضافة إلى نشاط التحرر فقد استخدمت قوانين المنافسة في التعامل مع النقل الجوي بصورة أكثر تكراراً . وفي كندا أصدرت لجنة المنافسة أمراً مؤقتاً ، استجابة لشكوى شركة كانجيت ، يطلب من شركة طيران إير كندا التوقف عن بيع تذكرة بأسعار منخفضة في خمس طرق جوية . وفي أمريكا اللاتينية أمرت لجنة المنافسة الفيدرالية المكسيكية بتفكيك شركة سينترا التي كانت الشركة القابضة التي تسيطر على شركتي إيرومكسيكو ومكسيكانا . كما بدأت سلطات مكافحة التزح في شيلي تحقيقاً في التهم التي أثارها كل من شركتي أفنت للطيران والاتحاد الوطني للحافلات ضد شركة إيروكونتننت شيلي بسبب المنافسة غير الشريفة . ورفعت وزارة العدل في البرازيل قضية ضد شركات فساريج وفياكاو إيريا وساوابولو و S.A. (VASP) و ترانسبورتييس إيربوس ريخيونيس S.A. (TAM) وترانس برازيل مدعية أنها شكلت تحالفا لرفع أسعار السفر الداخلي بصورة متزامنة . وفي أوروبا حكمت المفوضية الأوروبية أن المطارات في إسبانيا تعمل بصورة تمييزية في صالح الناقلين الإسبان . وتلقت وزارة النقل في الولايات المتحدة والمفوضية الأوروبية عدداً من الشكاوى من شركات الطيران الصغيرة ضد التسعيرات الافتراضية التي يمارسها الناقلون الكبار .

واصلت تحالفات شركات الطيران والشركات المدمجة ، ولا سيما تلك التي تشمل ناقلين رئيسيين ، في جذب انتباه السلطات التنظيمية بسبب أثرها المحتمل على الدخول في السوق والمنافسة ومصالح المستهلكين على الرغم من تنوع المعالجة التنظيمية . وشرعت المفوضية الأوروبية في إجراء تحقيقات في ترتيبات التحالف بين شركة الطيران النمساوية ولوفتهانزا وساس وبين شركة ميدلاند إيروايز البريطانية ولوفتهانزا وساس والتي تشكل جزءاً من تحالف ستار . وأجرت المفوضية أيضاً تحقيقاً في خطة مجموعة اس إير للحصول على حصة تبلغ ٤٢ في المائة من شركة برتوغاليا الذي أدى بانسحاب مجموعة اس إير من خططها الأصلية . وفي الولايات المتحدة اعتمدت وزارة النقل حصانة ضد الاحتكار وطبقته على اتفاقات التعاون بين شركة طيران أمريكان إيرلاينز وسابينا وسويس إير ، واتفاقات التعاون

الطائرات . وهي تؤيد التحرير بين سوق الاتحاد الأوروبي والسوق الأمريكي على أساس تدريجي وإقليمي مع وجود أحكام تتعلق بالدول التي ترغب في الانضمام فيما بعد .

في أمريكا اللاتينية قام مجلس سلطات الطيران التابع لاتفاق فورتاليزا (الذي وقعته ست دول في الإقليم عام ١٩٩٧) بتشكيل لجنة في أغسطس برئاسة شيلي لإجراء مزيد من الدراسة بشأن خيارات التحرير ، بما في ذلك التنسيق المحتمل مع الدول الأعضاء في معاهدة الأنديز (التي وقعتها خمس دول في عام ١٩٩١) . وفي سبتمبر اجتمع ممثلون من المجموعة الكاريبية (CARICOM) والولايات المتحدة في جامايكا لتبادل وجهات النظر بشأن اتفاق إقليمي محتمل "للأجواء المفتوحة" .

كان أحد التطورات الهامة الأخرى هو زيادة اشتراك بعض المنظمات الأخرى في أمور النقل الجوي ، وأبرزها منظمة التجارة العالمية (WTO-OMC) . وفي عام ٢٠٠٠ بدأت منظمة التجارة العالمية تستعرض الاتفاق العام لتجارة الخدمات ، وكذلك ملحق النقل الجوي ، بما في ذلك النظر في تطورات هذا القطاع وتنفيذ الملحق نفسه ، وذلك بهدف توسيع نطاق تطبيقه حسب الامكان . وعلى الرغم من أن الاستعراض في مرحلة مبكرة لم يشمل الإضافة المحتملة "للحقوق الميسرة" مثل "خدمات المطارات" في ملحق النقل الجوي فحسب ، بل أيضاً بعض جوانب الحقوق "المشددة" أو حقوق "الحركة الجوية" ، مثل تلك التي تشمل خدمات الشحن الجوي . وشاركت الإيكاو بنشاط في الاستعراض وحضرت كمراقب في الاجتماعات التي عقدها مجلس منظمة التجارة العالمية لتجارة الخدمات بشأن النقل الجوي والتي قدمت فيها عروض بشأن التطورات التنظيمية في قطاع النقل الجوي ودور الإيكاو في التنظيم الاقتصادي وعملها في تيسير الإصلاح التنظيمي . وبدأت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) مبادرة لوضع اتفاق ثنائي نموذجي واتفاق متعدد الأطراف لتحرير نقل الشحنات جواً .

وعلى المستوى الوطني أعلنت حكومة أستراليا رسمياً سياستها الجديدة بشأن تحرير الطيران في يونيو وتنص على التفاوض بشأن اتفاقات "الأجواء المفتوحة" المتبادلة مع الدول المهتمة . وتقضي هذه السياسة تعيين عدة شركات طيران ودخول غير مقيد في الأسواق وتحديد الأسعار ونقل البضائع والمشاركة في الرموز بدون قيود . وقد حررت حكومة اليابان للنقل الجوي الداخلي بآلية كل من الحدود العليا والدنيا على الرسوم وبالسماح لشركات الطيران بالدخول في الطرق الجديدة أو الانسحاب من العمليات غير المربحة بدون تفويض مسبق من الحكومة .

والاستطلاع /إدارة الحركة الجوية (الخطة العالمية) (Doc 9750) على الدول وأدجت بنجاح في عمل مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية وتحديث الجداول الواردة في الجزء الثاني من الخطة العالمية باستمرار لتعكس التسلسل الزمني للتطور . وبالإضافة الى ذلك ، تبذل جهود كبيرة لاجراء تحليلات للتكاليف والمنافع بغية تيسير تنفيذ النظم الجديدة .

أحرز تقدم كبير في جميع الأقاليم لتنفيذ الحدود الدنيا المخفضة للفصل بين الطائرات على أساس نظم ومفاهيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية . وفي اقليم المحيط الهادئ ، شكل مفهوم الأداء الملاحي المطلوب أساسا لتخفيض الفصل بين الطائرات الى ٥٠ ميلا بحريا طوليا وعرضيا . واستمر اتخاذ الخطوات الأولية لتنفيذ تخفيضات مماثلة في اقليم أفريقيا ، واطليم الكاريبي ، واطليم أمريكا اللاتينية ، واطليم الشرق الأوسط ، واطليم أمريكا الجنوبية . ويجري التخطيط لتنفيذ الأداء الملاحي المطلوب - ٥ (RNP 5) للمجال الجوي في أجزاء من اقليم الشرق الأوسط وفي ممر جنوب الأطلسي الذي يربط أوروبا وأمريكا الجنوبية . ويتيح الأداء الملاحي المطلوب - ٥ (RNP 5) ، الى جانب ملاحة المنطقة ، للدول ول مستثمري الطائرات في الاقليم الأوروبي الاستفادة من قدرات ملاحة المنطقة المحمولة على متن الطائرات ضمن تغطية النظم الحالية القائمة على المنارة اللاسلكية للتردد العالي جدا في جميع الاتجاهات . واستمر العمل في تطبيق الحدود الدنيا المخفضة للفصل الراسي بين الطائرات في اقليم أوروبا ونفذ بنجاح في بعض أجزاء اقليم المحيط الهادئ .

بدأت في بعض أقاليم الايكوا تجارب الاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات ، وتجارب نظام معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية . كما أن تجارب الاستطلاع التابع التلقائي التي تجرى حاليا ، الى جانب الأعمال الموسعة بشأن وضع اجراءات لاستخدام الاستطلاع التابع التلقائي في أغراض الفصل ، ينبغي أن تؤدي الى تطبيق هذا الاستطلاع في المجال الجوي فوق المحيطات لرصد الامتثال ولأغراض الفصل . ومن المنتظر أن تؤدي هذه التطورات في نهاية المطاف الى رفع كفاءة استخدام المجال الجوي وزيادة سعته في نفس الوقت .

★ قامت الايكوا ، من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ ، برصد التقدم الذي أحرزته الدول في تنفيذ أحكام الملحقين الرابع والخامس عشر التي تقتضي اصدار احداثيات الطيران القائمة على النظام الجيوديسي العالمي لعام ١٩٨٤ . ومن المتوقع أن يتحسن التنفيذ في عام ٢٠٠١ ، وستواصل الايكوا رصد التقدم ومساعدة الدول حسب الاقتضاء .

بين شركة الطيران الماليزية وشركة نورث وست والشركة الاسكندنافية " ساس" وطيران آيسلندا (وهو أول تحالف بين ناقلين جويين غير أمريكيين يتمتع بهذه الحصانة) . وبدأت وزارة العدل في دراسة عملية الدمج المقترحة بين شركة طيران يوناييتد وشركة طيران يو اس ايروايز . وفي نوفمبر اتخذت شركة طيران نورث وست اجراء للتخلص من حصتها في تصويت الأغلبية في شركة طيران كونتيننتال وذلك لاستيفاء اشتراطات مكافحة الاحتكار الصادرة عن وزارة العدل . وفي أستراليا فوضت لجنة المنافسة والمستهلك شركة طيران كانتاس وشركة الطيران البريطانية بمد اتفاقهما التعاوني لثلاث سنوات أخرى .

استمر تقدم تكنولوجيا المعلومات في احداث أثر على توزيع منتجات وتنظيمات صناعة شركات الطيران . وخلال العام اعتمدت اللجنة الأوروبية للطيران المدني (إيكاك) توصية بشأن مدونة السلوك المنقحة الصادرة عن الايكاك والمتعلقة بنظم الحجز الآلي والقائمة على أساس تنظيمات نظم الحجز الآلي الجديدة الصادرة عن الاتحاد الأوروبي . وواصلت وزارة النقل في الولايات المتحدة استعراض قواعد الخاصة بنظم الحجز الآلي وسعت للحصول على تعليقات بشأن ما اذا كانت قواعد نظم الحجز الآلي مازالت ضرورية وفعالة في ضوء انحسار سيطرة شركات الطيران على نظم الحجز الآلي وما اذا كانت القواعد الجديدة التي تغطي شبكة الانترنت ينبغي اعتمادها أم لا . وشرع كل من وزارة العدل في الولايات المتحدة والمفوضية الأوروبية في اجراء تحقيقات عن مدى استيفاء مشروعات شركات الطيران المشتركة القائمة على شبكة الانترنت لشروط المنافسة .

نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع / إدارة الحركة الجوية



في عام ٢٠٠٠ استمر التخطيط لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية ، بواسطة الجهود الفردية والجماعية للدول المتعاقدة والأعمال التي قامت بها مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية العديدة . وبعد المبادرة التي اتخذها الاجتماع الإقليمي الثالث للملاحة الجوية في الكاريبي وأمريكا الجنوبية في أكتوبر ١٩٩٩ ، أدرجت بعض العناصر والخطط المحددة لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية في خطط الملاحة الجوية الإقليمية . وقد وزعت خطة الملاحة الجوية العالمية لنظم الاتصالات والملاحة

التدقيق كبديل لدعم العمليات من الفئة الأولى . وقد اعتمد عدد من الدول النظام العالمي لتحديد المواقع للاستعمال الاضافي أو الأساسي في بعض العمليات وبعض أنواع المجال الجوي .

الاستطلاع

أفادت التقارير باستمرار احراز تقدم ملموس خلال العام نحو تحسين قدرات الاستطلاع ، وشمل ذلك استحداث مفهوم نظام تأمين الفصل المحمول على متن الطائرات ومفهوم اذاعة الاستطلاع التابع للتقاني ، على أساس التقنية الموسعة للارسال العشوائي للتقاني من الجهاز المجيب عن الرادار الباحث الثانوي بالطريقة S . واكتمل العمل في وضع التعديلات المقترحة للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في الملحق العاشر بشأن نظام الرادار الباحث الثانوي بالطريقة S والشبكات الفرعية بالطريقة S لشبكة اتصالات الطيران ونظام تقادي التصادم المحمول على متن الطائرات (ACAS II) ، من أجل تيسير قيام الدول المتعاقدة بتنفيذ هذه النظم في الوقت المناسب . ويجرى في الأقاليم تطوير خطط للاستطلاع الجوي التي تهدف الى التنفيذ المتسق لتجهيزات الاستطلاع ، بما في ذلك نظام تقادي التصادم المحمول على متن الطائرات بالطريقة S والاستطلاع التابع للتقاني بالطريقة S .

طيف الترددات الخاص بالطيران

شاركت الايكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية (٢٠٠٠) للاتحاد الدولي للاتصالات الذي انعقد في استنبول ، تركيا ، من ٨ مايو الى ٢ يونيو . وكان هدف الايكاو هو أن تضمن أن القرارات المتصلة بإدارة طيف الترددات سوف تؤمن على المدى البعيد إتاحة طيف الترددات اللاسلكية لخدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع . ولقد صيغ موقف الايكاو بصورة تتسجم مع مواقف الدول المتعاقدة . وترأس رئيس مجلس الايكاو وفد المنظمة وألقى كلمة في المؤتمر تؤكد على الحاجة الى تأمين طيف ترددات ملائم ومحمي للطيران . وأوضحت نتيجة المؤتمر موقف الايكاو تماما في كل بنود جدول الأعمال . وبدأ التحضير لموقف الايكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠٠٣ .

الاتصالات

اكتمل العمل على وضع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للوصلة الرقمية على التردد العالي جدا بالطريقة الثالثة (التي تجمع بين الصوت والبيانات على نظام الاتصال المتعدد مع تقسيم الوحدة) والوصلة الرقمية على التردد العالي جدا بالطريقة الرابعة (وصلة البيانات لتطبيقات الاستطلاع) . توفر هذه النظم صوتا رقميا واتصالات بيانات جوية - أرضية محسنة ووضعت الوصلة الرقمية على التردد العالي جدا بالطريقة الرابعة على وجه الخصوص لتلبية احتياجات الاستطلاع التابع للتقاني . وكلتا الوصلتان متوافقتان مع شبكة اتصالات الطيران .

★ اعتمد المجلس القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها لتوسيع نطاق تقديم خدمة اتصالات الطيران المتحركة بالأقمار الصناعية لمجموعة أكبر من أنواع الطائرات والنص على استخدام أفضل لطيف الترددات اللاسلكية ، التي وضعت في الاجتماع السادس لفريق الخبراء المعني باتصالات الطيران المتحركة وأصبحت قابلة للتطبيق (كجزء من التعديل رقم (٧٥) للملحق العاشر) في ٢ نوفمبر .

الملاحة

استمر احراز تقدم في عدد من الدول والمنظمات الدولية في تطوير وتنفيذ النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية . وأتم فريق الخبراء المعني بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية التابع للايكاو (في يونيو) تصحيح المجموعة الأولى من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها للنظام المذكور وعولجت بحيث يمكن ادراجها في المجلد الأول من الملحق العاشر ليتمكن تطبيقها في نوفمبر ٢٠٠١ .

واستمر تطوير نظم تقويم الاشارات باستخدام الأقمار الصناعية . ومن المتوقع من هذا الشكل للتقوية أن يدعم استخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في جميع مراحل الطيران حتى الاقتراب الدقيق من الفئة الأولى . واستمر أيضا تطوير واختبار عدة هندسات لنظم التدقيق الأرضية التي من المحتمل أن تدعم تطبيقات الاقتراب الدقيق من الفئتين الثانية والثالثة . كما يمكن لبعض الدول استخدام هذا النوع الأخير من

المطارات



شمل التعديل رقم (٣) للمجلد الأول من الملحق الرابع عشر مواصفات جديدة لتطوير المطارات لاستقبال الطائرات الكبيرة مثل إيرباص A380 التي يتجاوز باعها ٦٥ مترا (أي أكبر من الطراز بوينغ B747-400) ويمكنها أن تحمل أكثر من ٥٥٠ راكبا والتي من المتوقع أن تدخل الخدمة في عام ٢٠٠٥/٢٠٠٦ .

أحرز تقدم في الدراسة التي تجريها الايكاو بشأن اجراءات تصميم الرصف في المطارات وتقييمه لتحليل الشحن المعقد للطائرات الكبيرة الجديدة المزودة بست عجلات أو أكثر لكل ضلع انضغاطي (مثل طائرات بوينغ ٧٧٧) . وأحرز في دولتين تقدم في مشروع شامل النطاق للبحوث لاختبار الرصف ، على الرغم من وجود مشكلة فنية في احدهما .

وفيما يتعلق بمسألة ايجاد بديل مناسب للسهالون يصلح للاستخدام في عمليات الانقاذ واطفاء الحرائق في المطارات ، ما زالت الايكاو تدرس هذا الموضوع بمتابعة البحوث الجارية في هذا القطاع . وسوف يشمل التعديل القادم للمجلد الأول من الملحق الرابع عشر مواصفات محسنة للانقاذ واطفاء الحرائق ولا سيما الانقاذ في المياه والأراضي الوعرة وزمن الاستجابة الذي توفره خدمات الانقاذ واطفاء الحرائق في المطارات .

من أجل تلبية المطالب المتزايدة لتطوير البنى الأساسية للمطارات بسبب النمو المتزايد للحركة الجوية يوجد اتجاه نحو الاستقلال في تقديم خدمات المطارات . ونظرا لأن هذا له أيضا آثار على السلامة الجوية ، يتعين على الدول أن تضمن وجود التشريعات وأنظمة السلامة الملائمة . وفي هذا الصدد ، فإن أعمال الايكاو في مجال الترخيص بالمطارات واصدار شهاداتها ، التي بلغت حاليا مرحلة الاستعراض النهائي ، من المتوقع أن تكون مفيدة للدول لضمان السلامة الجوية وللوفاء بالتزاماتها بمقتضى اتفاقية الطيران المدني الدولي .

ادارة الحركة الجوية

استمر تحديث نظم مراقبة الحركة الجوية في مختلف أنحاء العالم عن طريق تزويدها بمعدات حديثة قادرة على دعم المفاهيم المتقدمة لادارة الحركة الجوية ، وذلك ضمن عملية تطوير تؤدي الى تنفيذ نظام عالمي محكم لادارة الحركة الجوية .

تم احرار تقدم في تطوير تخطيط المجالات الجوية وتطوير متطلبات البنى الأساسية لادارة الحركة الجوية وفقا لخطة الايكاو العالمية . وقامت عدة مجموعات اقليمية للتخطيط والتنفيذ باعداد خطط لتنفيذ ادارة الحركة الجوية مع ما يرتبط بها من جداول زمنية وتطويرية .

قدمت عدة مفاهيم لتشغيل نظم ادارة الحركة الجوية . وأحرزت الولايات المتحدة تقدما في الأعمال الخاصة " بمفهوم نظام المجال الجوي الوطني " للعمليات الذي يشمل مفهوم " الطيران الحر " والعديد من قدرات الأجهزة الآلية ، بما فيها برامجيات حل النزاعات والقياس . وبغية الابقاء على نجاح البرنامج الأوروبي لتنسيق ودمج ومراقبة الحركة الجوية ، طورت استراتيجية ادارة الحركة الجوية لعام ٢٠٠٠ وما بعده . وتدخل الاستراتيجية في اطار نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية والهدف منها هو ايجاد مجال جوي موحد لأوروبا ، كقوة دفع رئيسية لها . ويعتد مفهوم " مجال جوي أوروبي واحد " لأوروبا الأساس لنظام ادارة الحركة الجوية الأوروبي الحديث والمستقبلي . وتنص وثيقة استراتيجية ادارة الحركة الجوية لعام ٢٠٠٠ وما بعده على ما يلي : " سوف تسهم ادارة الحركة الجوية الأوروبية بنشاط في تصميم وتخطيط نظم الايكاو للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية وتلتزم بخطة الملاحة الجوية الأوروبية لتلبية المتطلبات على المستوى العالمي ولكن تضمن وجود علاقة فعالة مع الأقاليم المجاورة والدول المتاخمة في هذه الأقاليم " . واجتمع فريق الخبراء المعني بالمفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية والتابع للايكاو خمس مرات بكامل هيئته ، وأحرز تقدما كبيرا في سبيل وصف مفهوم تشغيلي لادارة الحركة الجوية ، على أساس الحركة من البوابة الى البوابة ، مما ييسر التنفيذ التدريجي لنظام عالمي محكم لادارة الحركة الجوية .

البحث والإنقاذ



تحسن نظام الانذار والتنبيه بالأقمار الصناعية ، التابع لنظام كوسباس - سارسات (النظام الفضائي للبحث عن السفن المستغيثة - نظام التنبيه بالأقمار الصناعية للبحث والإنقاذ) . وبحلول يناير ٢٠٠٠ ، أضيفت الى كوكبة الأقمار الصناعية ذات المدارات الأرضية قليلة الارتفاع ثلاثة أقمار صناعية ذات مدارات ثابتة بالنسبة للأرض (وقمر صناعي احتياطي) قادرة على اعطاء انذار شبه فوري بالاستغاثة عن طريق منارات تعمل على التردد ٤٠٦ ميگاهرتز . وللاستفادة الكاملة من هذه الأقمار الصناعية الثلاثة ، بدأ الآن انتاج منارات تعمل على التردد ٤٠٦ ميگاهرتز وفيها جهاز لاستقبال اشارات الملاحة الجوية أو وصلة لاستقبال بيانات الملاحة الجوية ، وهي معدات قادرة على ارسال بيانات الموقع على شكل رسائل رقمية على التردد ٤٠٦ ميگاهرتز .

ساهم نظام كوسباس - سارسات الدولي في انقاذ أكثر من ١١٠٠٠ شخص من حوادث جوية وبحرية وبرية منذ بدء تشغيله التجريبي في سبتمبر ١٩٨٢ . ووقعت كندا وفرنسا واتحاد الجمهوريات السوفياتية الاشتراكية السابقة والولايات المتحدة على اتفاق برنامج كوسباس - سارسات الدولي في باريس في ١٩٨٨/٧/١ ودخل حيز النفاذ في ١٩٨٨/٨/٣٠ . ويسمح لكل الدول باستخدام النظام على الأجل الطويل وبدون تمييز . ويجوز للدول غير الأطراف في الاتفاق أن تشارك في النظام سواء كدول مستخدمة أو كمقدمي قطاع أرضي . ويعتبر الأمين العام للايكاو أحد جهات ايداع الاتفاق .

الازدحام



★ من أجل المساعدة على التقليل من الازدحام داخل مباني المطارات ، اعتمدت الايكاو طبعات جديدة من وثائق السفر المقروءة آليا (Doc 9303) ، الجزء الأول منها بعنوان - جوازات السفر المقروءة آليا والجزء الثالث بعنوان - الحجم ١ والحجم ٢ من وثائق السفر الرسمية المقروءة آليا المصممة لتنفيذ نظم فحص الركاب

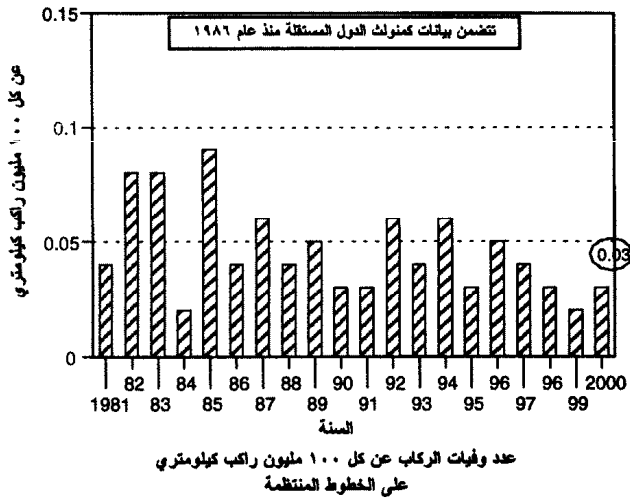
الأرصاد الجوية لخدمة الطيران



أدت زيادة استخدام النظم الآلية المحسنة لمراقبة الأحوال الجوية بشكل عام في الدول الى طلب قيام الايكاو بمراجعة دور هذه النظم في توفير معلومات الأرصاد الجوية لأغراض الطيران . وتجري الدول دراسات عن استخدام معلومات الأرصاد الجوية لدعم الاجراءات المتخذة لزيادة الطاقة الاستيعابية للمطارات ولا سيما في اقليم أوروبا . وفي هذا الصدد ، تخضع جدوى تنبؤات مدى الرؤية على المدارج للفحص . وظهر في عدد من الدول اهتمام متجدد باجراء أبحاث عن تحسين نوعية وتوقيت تنبؤات سقوط الجليد وحوادث الاضطرابات .

واستمر تقدم المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة في تنبؤات تقديرات الظواهر الجوية الخطيرة بأجهزة الكمبيوتر في مختلف مناطق العالم . ونتيجة لذلك بدأت المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة في اعداد خرائط الظواهر الجوية الخطيرة لتغطية العالم باستخدام وحدات كمبيوتر طرفية متحاورة . وجرى تركيب وحدات طرفية ذات فتحة صغيرة جدا في حوالي ١٤٠ دولة لاستقبال البيانات والنواتج من ثلاث اذاعات للايكاو بالأقمار الصناعية . ووفرت هذه الاذاعات للدول مباشرة بيانات عالمية من النظام العالمي لتنبؤات المنطقة ومعلومات تشغيلية للأرصاد الجوية ، مثل تقارير الطقس الروتينية في مجال الطيران ، وتقديرات المطارات النهائية ، والظواهر الجوية الخطيرة . وأتاح تنفيذ الاذاعات بالأقمار الصناعية وتوفير تنبؤات الظواهر الجوية الخطيرة من جانب المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة اغلاق خمسة مراكز من بين ١٥ مركزا اقليميا لتنبؤات المنطقة ، ونفذت في الأقاليم المعنية خطط انتقال للقيام على مراحل بنقل المسؤوليات من المراكز الاقليمية المتبقية لتنبؤات المنطقة الى المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة .

واستمرت الأعمال في الدول المسؤولة عن مراكز التحذير من الرماد البركاني لتطوير ونشر تحذيرات بيانية من الرماد البركاني لتقديمها الى مراكز مراقبة المنطقة ومكاتب مراقبة الأرصاد الجوية .



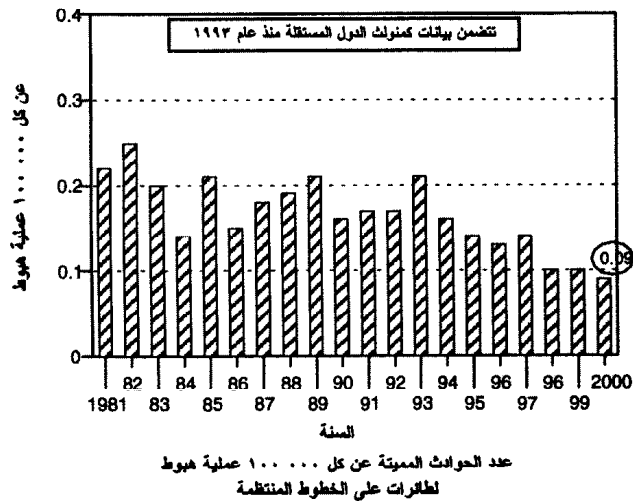
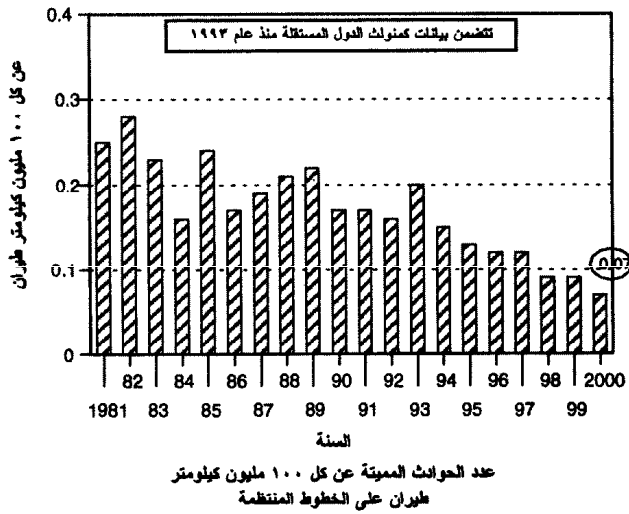
السلامة



الطيران المنتظم

تشير المعلومات الأولية عن حوادث الطائرات التي أسفرت عن خسائر في الأرواح بين ركاب الرحلات المنتظمة على نطاق العالم إلى وقوع ١٨ حادثة طيران مميتة في عام ٢٠٠٠، أصابت طائرات تجاوزت كتلتها الإقلاعية القصوى المعتمدة ٢٢٥٠ كيلوجراما . وكان عدد الوفيات من الركاب في هذه الحوادث ٧٥٥ راكبا . مقابل ٢١ حادثة في عام ١٩٩٩ أفضت إلى مصرع ٤٩٩ راكبا (الجدول ١١) . أما عن العلاقة بين وفيات الركاب وحجم الحركة الجوية ، فقد زاد معدل وفيات الركاب لكل ١٠٠ مليون راكب كيلومتري ، من ٠,٠٢ حادثة في عام ١٩٩٩ إلى ٠,٠٢٥ حادثة . غير أن عدد حوادث الطيران المميتة لكل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران ، قد انخفض عام ١٩٩٩ إلى ٠,٠٧ حادثة بعد أن كان ٠,٠٩ حادثة ، وانخفض عدد الحوادث المميتة لكل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط في عام ١٩٩٩ إلى ٠,٠٩ حادثة بعد أن كان ٠,١٠ حادثة (الشكل ٨) .

وتفاوتت مستويات السلامة تفاوتاً كبيراً حسب اختلاف أنواع طائرات الركاب العاملة في خدمة منتظمة . فمن ذلك مثلاً أن عمليات الطائرات التوربينية النفاثة ، التي تمثل حوالي ٩٥ في المائة من الحجم الكلي للحركة المنتظمة (من حيث عدد الركاب الكيلومترين المنقولين) ، سجلت ٦ حوادث في عام ٢٠٠٠ ، أسفرت عن مصرع ٦٢٥ راكبا ، بينما سجلت عمليات الطائرات التوربينية المروحية والطائرات ذات المحركات المكبسية ، التي تمثل حوالي ٥ في المائة من حجم الحركة الجوية المنتظمة ، ١٢ حادثاً أسفر عن مصرع ١٣٠ راكبا ، ومعنى ذلك أن معدل الخسائر في أرواح ركاب الطائرات التوربينية النفاثة كان أقل بكثير من مثيله في الطائرات المروحية .



الشكل ٨ - إحصاءات حوادث الطائرات

٢٠٠٠ - ١٩٨١

الطيران التجاري غير المنتظم

تشمل العمليات التجارية غير المنتظمة الرحلات الجوية غير المنتظمة التي تشغلها شركات الخطوط الجوية المنتظمة ، وجميع رحلات النقل الجوي غير المنتظمة التي يشغلها المستثمرون التجاريون . وتدل المعلومات المتوافرة لدى الايكاو عن سلامة عمليات طائرات الركاب غير المنتظمة على أن ٢٢ حادثاً مميتاً وقع لطائرات تجاوزت كتلتها الاقلعية القصوى المعتمدة ٢٢٥٠ كيلوجراما في عام ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ (شمل المسام الأول ٦ حوادث لطائرات تقدم خدمات البضائع والركاب) . وشملت الحوادث مصرع ٢٩١ راكبا عام ٢٠٠٠ مقارنة بمصرع ١٢٩ راكبا عام ١٩٩٩ .

وأما العمليات غير المنتظمة التي قامت بها طائرات تزيد كتلتها الاقلعية على ٩٠٠٠ كيلوجرام ، سواء كانت تابعة لخطوط جوية منتظمة أو لمستثمري طائرات تطير في رحلات غير منتظمة ، فقد سجلت ١٠ حوادث مميتة أفضت الى مصرع ٢٣٨ راكبا في عام ٢٠٠٠ .

مراقبة السلامة الجوية



واصل برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ، الذي بدأ في يناير ١٩٩٩ ، نشاطات التدقيق . ووضعت قاعدة بيانات تحوي نتائج التدقيق والاختلافات التي عثر عليها لمساعدة الايكاو في تحديد الشواغل وكميتها . واستمر العمل التحضيري لمد نطاق البرنامج ليشمل مجالات فنية أخرى .

★ في فبراير ، عقد خبراء السلامة الجوية في كل من شركة ايرباس اندستري وشركة بوينغ اجتماعا ناجحا لاستكشاف الوضع مع رئيس مجلس الايكاو حول أساليب توسيع نطاق التعاون بين جميع أعضاء مجتمع الطيران العالمي لمواجهة تحديات السلامة الجوية للقرن الحادي والعشرين . وانضم ممثلو هيئة الطيران الفيدرالية في الولايات المتحدة ، وهيئة الطيران الأوروبية المشتركة ووفود فرنسا وألمانيا وإسبانيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة لدى مجلس الايكاو الى المناقشات ، التي تضمنت قرارات بشأن تنسيق برامج السلامة الجوية على أفضل وجه ممكن بالنسبة لهيئة

الطيران الفيدرالية وهيئة الطيران الأوروبية المشتركة والايكاو .

★ عقدت لجنة الملاحة الجوية في مايو بنجاح اجتماعها الرابع غير الرسمي مع قطاع الصناعة لتناول برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة مع التركيز على الاجراءات التصحيحية التي أبرزتها عمليات التدقيق ومد نطاق البرنامج ليشمل مجالات خطوط الحركة الجوية والمطارات وبهدف مساعدة لجنة الملاحة الجوية في تحديد أولويات الجهود العالمية للايكاو بغية احراز تقدم في مجال السلامة الجوية . وشمل المشاركون في الاجتماع رئيس مجلس الايكاو وبعض ممثلي الدول الأعضاء في المجلس وأعضاء لجنة الملاحة الجوية و ٣٣ ممثلا للصناعة والمنظمات الدولية .

★ في مايو ، قدمت ادارة الطيران الفيدرالية في الولايات المتحدة للايكاو برامج التدريب القياسية الأولى لمفتشي السلامة الجوية الحكوميين ، التي صممت لمساعدة الدول المتعاقدة لدى الايكاو على الامتثال للقواعد القياسية الدولية للسلامة .

★ بحلول نهاية العام ، انتهت الايكاو من تدقيق ١٣١ دولة من الدول المتعاقدة وعددها ١٨٥ دولة في إطار برنامجها العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية . والأهداف هي اجراء عمليات تدقيق في جميع الدول قبل الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية للمنظمة التي ستمقد في سبتمبر ٢٠٠١ وتقديم تقرير شامل عن استنتاجات عمليات التدقيق .

التخطيط للطوارئ بشأن

مشكلة تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠

وفرت الاستثمارات الضخمة في الموارد البشرية والمالية ، التي سمحت بانتقال عالم الطيران المدني الدولي الى عام ٢٠٠٠ بطريقة آمنة وفعالة ، الكثير من الفوائد الكبيرة وبعيدة الأثر . فقد أعيد النظر في نظم الطيران المستخدمة في مراقبة الحركة الجوية وشركات الطيران والمطارات في جميع أنحاء العالم وتم اختبارها كما تم تجديدها أو تغييرها بأحدث المعدات حسب الاقتضاء ، مما أدى الى تحسين أداء هذه النظم . وبالتنسيق بين

برنامج " ترينير " على مواجهة تحديات التدريب على الطيران المدني في المستقبل .



نظام وارسو

★ في نهاية عام ٢٠٠٠ ، وقعت على اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، التي حررت في مونتريال في ١٩٩٩/٥/٢٨ ، ٦٦ دولة ومنظمة اقليمية واحدة للتكامل الاقتصادي (المجموعة الأوروبية) ، وصدقت عليها ٧ دول . وتتطلب الاتفاقية ٣٠ تصديقا لتدخل حيز النفاذ .



الأمن

وردت خلال فترة التقرير تقارير رسمية أو تأكيدات من الدول المعنية عن حدوث ١١ فعلا من أفعال التدخل غير المشروع ، منها أربع عمليات استيلاء غير مشروع ومحاولة واحدة للاستيلاء غير المشروع تتعلق برحلات جوية دولية ، وأربع عمليات استيلاء غير مشروع على طائرات محلية وهجوم واحد أثناء الطيران وفعل واحد من أفعال التدخل غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني (الجدول ١٢) . وترد هذه الأفعال في الاحصاءات السنوية لتساعد في تحليل الاتجاهات والتطورات (الشكل ٩) .

★ منذ البدء في تشغيل آلية أمن الطيران في عام ١٩٨٩ ، طلبت ١٣٩ دولة المساعدة ، وأوفنت بعثات تقييم فني إلى ١١١ دولة منها ، وبعثات متابعة إلى ٣٥ دولة منها ، وتم تنظيم ١٨٣ حلقة تدريبية شارك فيها ٣٨٠٤ متدربا . وفي عام ٢٠٠٠ ، مولت هذه الأنشطة بتبرعات قدمتها دولتان مانحتان وبلغ مجموعها ٢٠٩ ٠٠٠ دولار أمريكي ومن خلال تمويل ٣ دول مانحة لأربع وظائف .

خطط الطوارئ الاقليمية للمرة الأولى أمكن وضع خطة طوارئ متكاملة عالمية ستكون لها أهميتها الكبرى في المستقبل للتصدي على وجه السرعة وبفعالية كبيرة للشواغل الأخرى الاقليمية أو العالمية . وتم أيضا تعزيز خطط الطوارئ الموجودة حاليا لدى مقدمي خدمات الحركة الجوية وشركات الطيران والمطارات من خلال عملية الاستعراض التي أجريت . وهناك الآن قائمة عالمية شاملة بالتجهيزات الموجودة في عالم الطيران ونظم الحركة الجوية .



العوامل البشرية

ركز مجتمع الطيران المدني والدول المتعاقدة الاهتمام على مسائل العوامل البشرية ذات الصلة بانتهكات المدارج وبرز هذا الاهتمام بعقد حدث دولي كبير في واشنطن العاصمة .

انعقدت الندوة الاقليمية المشتركة الأولى بين الايكاف والاياتا بشأن السلامة الجوية والعوامل البشرية في ريو دي جانيرو بالبرازيل من ١٦ الى ١٨ أغسطس . وشارك في هذا الحدث ممثلون من الدول المتعاقدة في اقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية بالإضافة الى ممثلين من الصناعة ومنظمات ومعاهد التدريب . وتركز اهتمام الحدث على الاتصالات وتبادل المعلومات وإدارة الأخطاء في السياق الثقافي للعمليات التي تتم في أمريكا الوسطى واللاتينية .



التدريب

انعقد المؤتمر الثامن لبرنامج " ترينير " العالمي وندوته للتدريبية في مدريد باسبانيا من ٢٥ الى ٢٩ سبتمبر . وكان المؤتمر هو أكبر اجتماع للايكاف ويكرس لتنمية وتدريب الموارد البشرية . وحضره ٣٢٠ مشاركا من ٥٧ دولة و ١١ منظمة دولية . واتخذت خلال المؤتمر خطوات ستدعم التعاون الدولي بين كل مراكز تدريب الطيران المدني وتعزيز قدرة

حماية البيئة



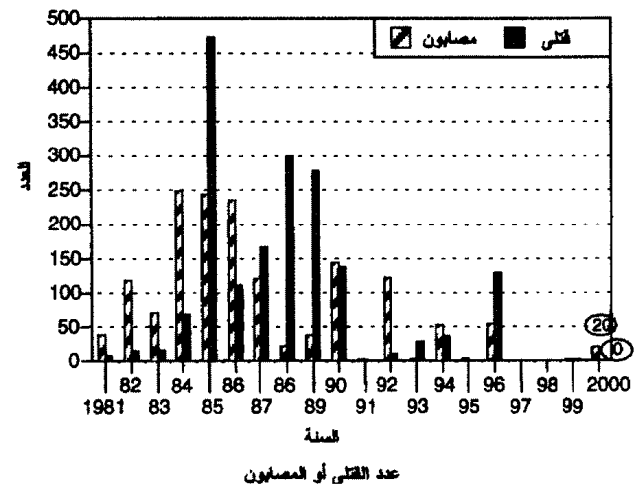
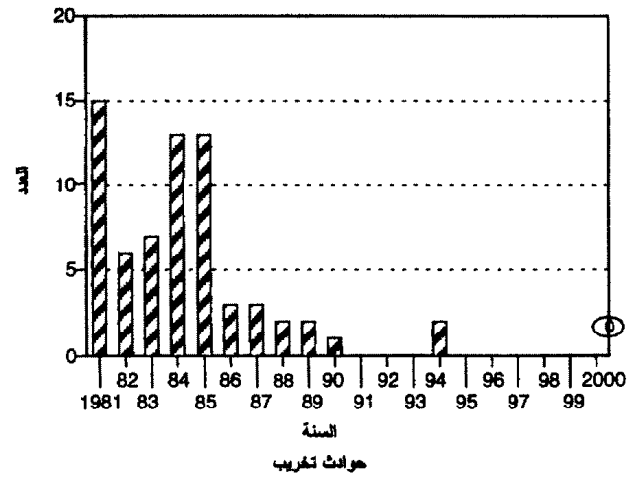
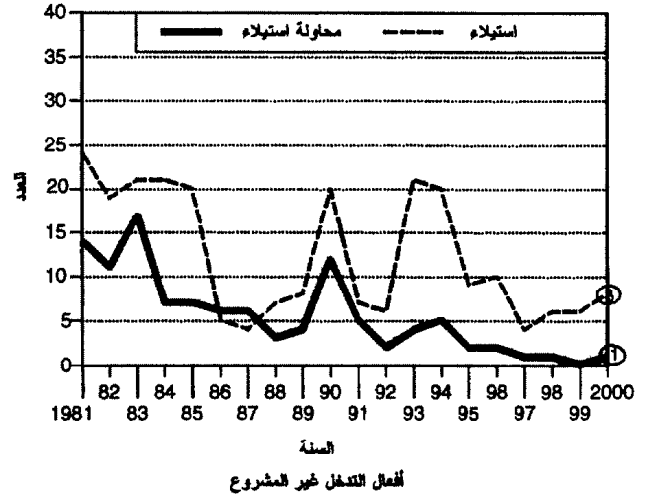
طبقا لما تقرر في أبريل ١٩٩٩ ، عندما اعتمد مجلس الاتحاد الأوروبي قاعدة المجلس رقم ٩٢٥ لعام ١٩٩٩ بشأن القيام داخل المجموعة بتسجيل وتشغيل أنواع معينة من الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تم تعديلها وإعادة إصدار شهادتها بوصفها تفي بمقتضيات القواعد القياسية للضوضاء الواردة في الفصل الثالث من الملحق السادس عشر ، دخلت هذه القاعدة حيز التطبيق في ٢٠٠٠/٥/٤ . وفي ١٤ مارس ، قدمت الولايات المتحدة طلبا ومذكرة وفقا للمادة ٨٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي وقواعد تسوية الخلافات ، سعيا للحصول على قرار من مجلس الايكاو بشأن خلاف مع ١٥ دولة أوروبية بخصوص هذه القاعدة . وفي نهاية العام ، كان المجلس يستعرض هذه المسألة .

وعلى أثر اعتماد بروتوكول كيوتو لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ ، في ديسمبر ١٩٩٧ ، استمرت المفاوضات بشأن وضع قواعد تحكم الآليات الجديدة الواردة في البروتوكول . وهي تشمل تبادل الانبعاثات ، الأمر الذي قد يهم الطيران .

★ أتمت لجنة الايكاو لحماية البيئة في مجال الطيران عملها الخاص بضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات ، استعدادا لاجتماعها القادم ، الاجتماع الخامس ، المقرر انعقاده في يناير ٢٠٠١ .

★ فيما يتعلق بالضوضاء واصلت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ايلاء أولوية قصوى لوضع قواعد قياسية جديدة للضوضاء أكثر صرامة من القاعدة القياسية الواردة في الفصل الثالث في المجلد الأول من الملحق السادس عشر ولاستكشاف المسألة العالمية للقيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث .

★ فيما يتعلق بالانبعاثات المحركات ، وحسبما طلبته الجمعية العمومية في عام ١٩٩٨ ، فان لجنة حماية البيئة في مجال الطيران ركزت بصفة خاصة على وضع خيارات السياسة



الشكل ٩ - احصاءات أمن الطيران

٢٠٠٠ - ١٩٨١

إساءة استعمال العقاقير



بالتعاون مع القطاع الخاص ومنظمة الصحة العالمية قامت الايكاو بتحديث الدليل الخاص بمنع إساءة تعاطي المواد المؤثرة في العقل في أماكن عمل الطيران (Doc 9654) .

التعاون الفني



بلغت قيمة برنامج التعاون الفني للايكاو ٨٨,٢ مليون دولار أمريكي في عام ٢٠٠٠ ، وأنفق منها ٥٦,٩ مليون دولار أمريكي (أي بنسبة قدرها ٦٥ في المائة) .

في أثناء العام نفذت إدارة التعاون الفني ١٢٧ مشروعاً في ٧٧ بلداً نامياً ، وتم اعتماد ما مجموعه ١٢ مشروعاً ضخماً جديداً ومعدلاً . واستعانت الإدارة في مشروعاتها الميدانية بخدمات ٣٦١ خبيراً من ٤٣ بلداً . وقدمت ٥٦٥ منحة تدريبية ، وأنفق ١٨,٦ مليون دولار أمريكي على مشتريات المشروعات الميدانية .

الجدير بالملاحظة أنه منذ إنشاء إدارة التعاون الفني عام ١٩٥١ ، تحقق رقم قياسي في التمويل في عام ٢٠٠٠ . وتؤكد حقيقة أن الدول هي التي وفرت هذا التمويل على رضاها عن الخدمات الفنية التي تقدمها الايكاو من خلال إدارة التعاون الفني لتنفيذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية للايكاو ، ولا سيما قواعد وتوصيات السلامة الجوية .

الخاصة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران المدني أو تخفيضها . وعند القيام بذلك ، أخذت في الحسبان التقرير الخاص بالطيران والغلاف الجوي العالمي الذي أعده الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ ومتطلبات بروتوكول كيوتو . ويشمل هذا العمل متابعة التقدم في التكنولوجيا واستكشاف المضي في تطوير الملحق السادس عشر ليعالج على وجه التحديد الانبعاثات التي تدعو للقلق على الصعيد العالمي ، ووضع إرشادات بشأن التدابير التشغيلية لتخفيض الانبعاثات وكذلك منهجية لتقييم المنافع البيئية لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية . وشمل هذا العمل أيضاً تحليل الدور المحتمل للخيارات القائمة على السوق ، مثل الجبايات (الرسوم أو الضرائب) وتبادل الانبعاثات والاتفاقات الطوعية ، بغية تقديم تقرير بشأن هذا الموضوع إلى الجمعية العمومية في عام ٢٠٠١ .

قيود التدخين



نفذ كل الناقلين الجويين في أستراليا ونيوزيلندا وبلدان شمال أوروبا وأمريكا الشمالية حظراً كاملاً على التدخين في جميع رحلات الركاب ، بينما غالبية الرحلات الجوية في آسيا وأوروبا والشرق الأوسط تعتبر خالية الآن من التدخين . وهناك تقدم في تنفيذ قرار الجمعية العمومية رقم ٢٩-١٥ ، القيود على التدخين في رحلات الركاب الدولية .

المنظمة

- ★ في مارس عين مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) السيد ريناتو كلاوديو كوستا بيريرا (البرازيل) أميناً عاماً للمنظمة لفترة ثانية مدتها ثلاث سنوات ابتداء من ٢٠٠٠/٨/١. وكان السيد كوستا بيريرا قد بدأ الفترة الأولى في ١٩٩٧/٨/١.
- ★ في مارس، أنهت اللجنة الفرعية التابعة للجنة القانونية للايكاو والمعنية بالضمانات الدولية للمعدات المتحركة (معدات الطائرات) دراستها لنصوص مشروع الاتفاقية ومشروع البروتوكول وفقاً لدورتها الثالثة المشتركة مع لجنة الخبراء الحكوميين التابعة للمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص. وقامت الدورة الواحدة والثلاثون للجنة القانونية التابعة للايكاو باستعراض هذه النصوص وقدمتها إلى المجلس مع توصية باعتمادها والتوقيع عليها في المؤتمر الدبلوماسي عام ٢٠٠١. وقرر المجلس خلال دورته ١٦١ مبدئياً عقد المؤتمر الدبلوماسي عام ٢٠٠١ في جنوب أفريقيا تحت الرعاية المشتركة للايكاو والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص.
- ★ في يونيو اعتمد المجلس النص المنقح لخطة العمل الاستراتيجية الصادرة عن الايكاو لتعكس بصفة رئيسية تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية واعتماد اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ بصفتها الاتفاقية التي تخلف نظام وارسو واعداد وثيقة جديدة أو أكثر بشأن الضمانات الدولية للمعدات المتحركة والتركيز من جديد على تحسين انتاجية المنظمة بناء على قرار الجمعية العمومية رقم ٣٢-١ (متابعة لقرار الجمعية العمومية ٣١-٢).
- ★ في ٢٠ سبتمبر وقع رئيس مجلس الايكاو ومدير المنظمة الدولية للأعمال الصناعية (ايمسو) اتفاقاً للتعاون بين المنظمين في مقر الايكاو في مونتريال. ويُلغى هذا الاتفاق اتفاق التعاون السابق بين الايكاو وانمارسات بتاريخ ١٩٨٩/١/٢٢، حيث أن ايمسو هي المنظمة الحكومية التي خلفت منظمة انمارسات اعتباراً من ١٩٨٩/٤/١٥.
- ★ في نوفمبر منح المجلس أكاديمية سنغافورة للطيران جائزة لورد وارنر الرابعة والثلاثين، وهي اسمى الجوائز في عالم الطيران المدني، اعترافاً بمساهماتها البارزة كمركز للامتياز في التدريب على الطيران المدني الدولي.
- ★ "تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها - السبيل إلى سلامة وكفاءة الطيران" هو موضوع يوم الطيران المدني الدولي الذي يحتفل به سنوياً لاهياء ذكرى تأسيس منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) في ١٩٤٤/١٢/٧.
- ★ في ٢٠٠٠/١٢/٧، وهو يوم الطيران المدني الدولي، أكدت هيئة الطيران المدني في الصين وفيتنام اتفاقهما الذي توصلتا اليه في سبتمبر ٢٠٠٠ في المكتب الاقليمي للايكاو في بانكوك، بشأن التطبيق التجريبي لمجموعة من الطرق الجوية ذات هيكل جديد، وبشأن تنظيم الفضاء الجوي في منطقة بحر جنوب الصين لفترة ثلاث سنوات. وجددت الهيئتان تأكيدهما على التزامهما بتسريع وتيسير الاستعدادات التي تجري حالياً للالتزام بتاريخ التنفيذ التشغيلي المستهدف وهو ٢٠٠١/١١/١. وسيتولى فريق عمل توجيه أعمال هذا البرنامج تحت رعاية الايكاو والدعم التام من الصين وفيتنام والأطراف الأخرى المعنية.
- ★ في ٨ ديسمبر أصدر المجلس سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وقد نشرت في الوثيقة Doc 9082/6 التي تضمنت توصيات واستنتاجات المجلس النابعة من دراسة الايكاو المستمرة للرسوم وعلاقتها بالوضع الاقتصادي للمطارات وخدمات الملاحة الجوية المدنية الدولية، لتستعين بها الدول المتعاقدة وقد روعيت في هذا السياسات توصيات مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (ANSCONF 2000) الذي انعقد في مونتريال من ١٩ إلى ٢٨/٦/٢٠٠٠.

★ وفقا لقرار الجمعية العمومية ٣٢-١ " تحسين انتاجية منظمة الايكاو " ، تحقق تقدم كبير في ترشيد شبكات الاتصالات مع الدول المتعاقدة لدى المنظمة وعددها ١٨٥ دولة مما أدى الى انشاء شبكة الايكاو (ICAO-NET) لتوفير المعلومات الفورية عبر شبكة الانترنت لجميع أنحاء العالم . وربطت المكاتب الاقليمية للمنظمة الكترونيا بالمقر الرئيسي للايكاو لانشاء شبكة واسعة النطاق تسمح بالحصول على المعلومات في ظل وجود الضمانات اللازمة .
