



Doc 9786

وثائق لدورة الجمعية العمومية
في عام ٢٠٠٤

التقرير السنوي للمجلس

٢٠٠١



الدورة
الثالثة والثلاثون
للجمعية العمومية

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; 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 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos

Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

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. — 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: ssc.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. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH

Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;

World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

1/02

كتالوج مطبوعات إيكاو

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 إيكاو .

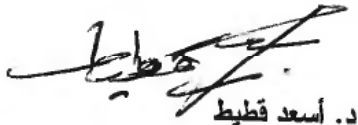
الى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

بناء على طلب المجلس، أشرف بأن أقدم تقرير المجلس لعام ٢٠٠١ الذي أعد وفقا لحكم الفقرة (أ) من المادة الرابعة والخمسين من اتفاقية الطيران المدني الدولي . ويشكل هذا التقرير احدى وثائق الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية المقرر عقدها في عام ٢٠٠٤، ولكنه يوزع الآن على الدول المتعاقدة للاحاطة به علما . وسوف يرسل التقرير أيضا الى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة وفقا لحكم الفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الايكاو والأمم المتحدة .

أعدت أمانة المنظمة التقرير، ووزعته في صورته الأولية على ممثلي الدول الأعضاء في المجلس للحصول على اقتراحاتهم بشأنه . ولم ينظر فيه المجلس رسميا بكامل هيئته ولم يعتمد بعد، وإنما فوض رئيسه، مثلما حدث في الماضي، سلطة اعتماد النص النهائي بعد النظر في جميع الاقتراحات المقدمة .

يحتوي الفصل الأول على ملخص للاتجاهات والتطورات الرئيسية في مجال الطيران المدني، والأعمال التي اضطلعت بها المنظمة خلال السنة . وترد أنشطة الايكاو نفسها في الفصل الثاني الى الفصل العاشر .

عقد المجلس ثلاث دورات خلال عام ٢٠٠١ هي : الدورة ١٦٢ من ١٩ فبراير الى ١٦ مارس، وكان مجموع جلساتها ١٣ جلسة، والدورة ١٦٣ من ٢٨ مايو الى ٢٨ يونيو و١٢ و١٣ سبتمبر، وكان مجموع جلساتها ٢٢ جلسة، عقدت منها جلستان خارج مرحلة المجلس، والدورة ١٦٤ من ٢٢ اكتوبر الى ١٢ ديسمبر، وكان مجموع جلساتها ١٢ جلسة، عقدت منها جلسة واحدة خارج مرحلة المجلس . وقد فوض المجلس للرئيس سلطة التصرف في عدد من المسائل حسب الاقتضاء بين الدورة والأخرى .


د. أسعد قطيط
رئيس المجلس

هذه الصفحة تركت فارغة عن قصد

الفهرس

الصفحة	الصفحة
34 - ٦- الاحصاءات	1 الفصل الأول — ملخص السنة
35 - ٧- ادارة المطارات وتجهيزات الطرق الجوية	1 الاقتصاد العالمي
36 - ٨- حماية البيئة	2 الحركة الجوية
37 - ٩- التسهيلات	2 النتائج المالية
38 الفصل الرابع — التمويل المشترك	3 التطورات التجارية
38 - ١- عام	4 التنظيم الاقتصادي
38 - ٢- البيانات المالية لاتفاقي التمويل	5 نظم الاتصالات والملاحة
38 - ٣- مشروع مرتبط بتشغيل الخدمات	7 والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية
38 - ٤- وفقا لاتفاق التمويل المشترك الأيسلندي	9 المطارات
38 - ٤- بيانات مالية لترتيب التمويل المشترك	9 الأرصاد الجوية للطيران
38 - ٤- لنظام مراقبة الارتفاعات في شمال الأطلنطي	10 البحث والانتقاد
40 الفصل الخامس — التعاون الفني	10 الارزحام
40 - ١- موجز	10 السلامة
45 - ٢- الشؤون المالية	11 مراقبة السلامة الجوية
48 - ٣- الماملون	12 العوامل البشرية
48 - ٤- المنح التدريبية	12 التدريب
48 - ٥- المعدات والعقود من الباطن	12 نظام وارسو
49 - ٦- برنامج الأمم المتحدة الانمائي والصناديق الائتمانية	12 المساعدة في مجال التأمين على الطيران
49 - ٦- المشاريع القطرية/الاقليمية	12 ضد مخاطر الحرب
49 - ٦- المشاريع المشتركة بين البلدان	12 الأمن
58 - ٦- والمشاريع المشتركة بين الأقاليم	14 حماية البيئة
61 الفصل السادس — المسائل الدستورية والقانونية	15 قيود المفروضة على التدخين
61 - ١- مقدمة	15 التعاون الفني
61 - ٢- التصديق والالتزام والقبول	16 المنظمة
61 - ٣- برنامج عمل اللجنة القانونية والاجتماعات القانونية	
63 - ٤- تسوية النزاعات	17 الأنشطة والتطورات في الايكافو خلال عام ٢٠٠١
63 - ٥- المزايا والحصانات والتسهيلات	17 الفصل الثاني — الملاحة الجوية
63 - ٦- تسجيل الاتفاقات والترتيبات	17 - ١- مقدمة
63 - ٧- تجميع القوانين واللوائح الوطنية الخاصة بالطيران	17 - ٢- المشروعات التي أوليت عناية خاصة
64 الفصل السابع — أمن الطيران	17 - ٣- في عام ٢٠٠١
64 - ١- مقدمة	25 - ٣- الاجتماعات
64 - ٢- اللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع	25 - ٤- القواعد والتوصيات الدولية
64 - ٣- في الطيران المدني الدولي وتجهيزاته	25 - ٤- واجراءات خدمات الملاحة الجوية
65 - ٣- آلية أمن الطيران	
66 - ٤- التعاون الفني	32 الفصل الثالث — النقل الجوي
66 - ٥- الاتصالات بالدول	32 - ١- مقدمة
66 - ٦- الجوانب الفنية والقانونية لأمن الطيران	32 - ٢- الاجتماعات
	32 - ٣- التحليل الاقتصادي
	32 - ٤- السياسة الاقتصادية
	33 - ٥- التنبؤ والتخطيط الاقتصادي

الصفحة	الصفحة
٤- الاجتماعات التي عقدت في عام ٢٠٠١ A-17	الفصل الثامن — النشاطات الإقليمية 67
٥- مشاركة الدول والمنظمات الدولية في الاجتماعات الرئيسية التي عقدتها الايكاو في عام ٢٠٠١ A-19	القسم الأول — المكاتب الإقليمية 67
٦- هيكل الأمانة العامة للايكاو في ٣١ ديسمبر ٢٠٠١ A-23	١- معلومات عامة 67
٧- التوزيع القطري للموظفين من الفئة التخصصية في ٣١ ديسمبر ٢٠٠١ A-24	٢- الأنشطة الشاملة للمكاتب الإقليمية 67
٨- توزيع العاملين الميدانيين في التعاون الفني حسب الجنسية والدرجة والبرنامج في عام ٢٠٠١ A-28	٣- أنشطة وانجازات المكاتب الإقليمية 69
٩- تعيين الموظفين الميدانيين — ٢٠٠١ A-29	القسم الثاني — اللجان الإقليمية 75
١٠- المنح التدريبية المقدمة خلال عام ٢٠٠١ في إطار برنامج الايكاو A-38	١- معلومات عامة 75
١١- شراء المعدات والتعاقد من الباطن A-44	٢- اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) 75
١٢- الجداول المتعلقة بالفصل الأول من التقرير A-46	٣- اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ايكاك) 76
١٣- زيارات مسؤولي المكاتب الإقليمية الى الدول والأقاليم لأغراض الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني A-58	٤- لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك) 77
١٤- تواتر حضور الدول في اجتماعات مكاتب الايكاو الإقليمية وموضوعات المناقشة A-63	الفصل التاسع — العلاقات مع المنظمات الدولية الأخرى 78
١٥- الأنشطة النوعية للمكاتب الإقليمية في مجالات الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني A-71	١- منظمة الأمم المتحدة 78
١٦- موضوعات بحث المكاتب الإقليمية في مجالات الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني A-91	٢- الهيئات المشتركة بين الوكالات 79
	٣- الوكالات المتخصصة 79
	٤- للمنظمات الدولية الأخرى 80
	الفصل العاشر — المنظمة 84
	١- الجمعية العمومية والمجلس والهيئات الفرعية 84
	٢- هيكل المنظمة 89
	٣- الموظفون 89
	٤- أنشطة الاعلام 90
	٥- أنشطة تكنولوجيا المعلومات 91
	٦- الخدمات اللغوية والمطبوعات وأنشطة الشبكة والمكتبة والمحفوظات بالمنظمة 95
	٧- المالية 98
	٨- أنشطة المراقبة والمراجعة الادارية 98
	المرفقات
	١- وثائق قانون الجو الدولي — التصديق والانضمام خلال عام ٢٠٠١ A-1
	٢- ملاحق الاتفاقية A-5
	٣- المجلس ولجنة الملاحة الجوية ولجان المجلس A-12

الفصل الأول

ملخص السنة

أنجز الاقتصاد الأفريقي زيادة قدرها ٣,٧ في المئة في الناتج المحلي الاجمالي. أما الاقليم الذي يشارك بأكبر نصيب في الاقتصاد العالمي، وهو اقليم آسيا والمحيط الهادئ، فقد نما فيه الاقتصاد الكلي بنحو ٣,٦ في المئة في عام ٢٠٠١، أي بمعدل أعلى من المتوسط العالمي. وقد أسهمت البلدان النامية في آسيا والمحيط الهادئ اسهاما ملحوظا في الاقتصاد العالمي لأن متوسط نمو الناتج المحلي الاجمالي فيها بلغ ٥,٦ في المئة. وحدث نمو قوي مرة أخرى في الناتج المحلي الاجمالي للصين، حيث بلغ ٧,٣ في المئة. وانكمش الناتج المحلي الاجمالي في اليابان بنسبة ٠,٤ في المئة تقريبا في عام ٢٠٠١، في حين بلغ متوسط نمو الناتج المحلي الاجمالي في الاقتصادات الصناعية الجديدة في آسيا حوالي ٠,٨ في المئة. ونما الاقتصاد الاسترالي والاقتصاد النيوزيلندي بنحو ٢,٤ في المئة، أي بنسبة مماثلة للمتوسط العالمي.

نما الناتج المحلي الاجمالي في أوروبا بمعدل قدره ١,٩ في المئة في المتوسط، وهو نصف معدل النمو الذي سجل في العام السابق، هذا في حين نمت اقتصادات أوروبا الوسطى وأوروبا الشرقية بنحو ٣ في المئة. ونما الناتج المحلي الاجمالي نمو ملحوظا في كمنولث الدول المستقلة، حيث بلغ ٦,٢ في المئة تقريبا، ومع ذلك ظل أقل من معدل العام السابق بنحو ٢ في المئة.

تأثر اقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي بالتباطؤ الذي طرأ على الاقتصاد العالمي وبالأزمة المالية في الأرجنتين. ولذلك انخفض معدل نمو الناتج المحلي الاجمالي في ذلك الاقليم الى ٠,٧ في المئة، أي بحوالي ثلاث نقاط مئوية أقل من العام السابق.

وبسبب هبوط أسعار النفط، بلغ نمو اقتصاد اقليم الشرق الأوسط حوالي ٤,٥ في المئة، وهو معدل يقل بمقدار نقطتين مئويتين عن العام السابق.

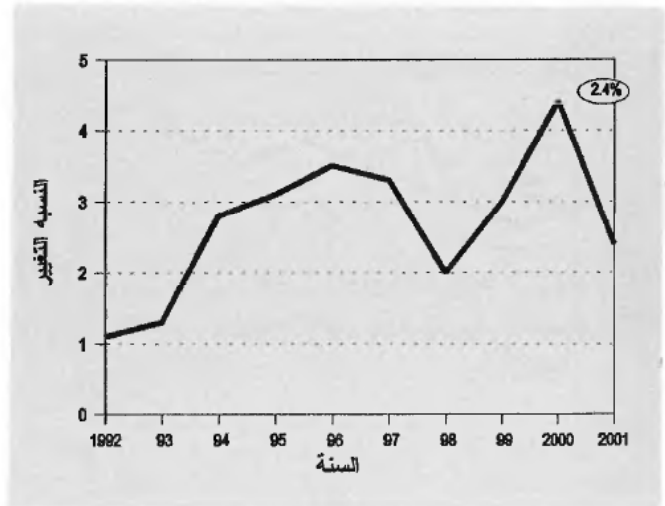
تشير التقديرات الى أن حجم التجارة العالمية في السلع والخدمات قد انخفض بمعدل ٠,٢ بالمئة تقريبا في ٢٠٠١، وهو الانخفاض الوحيد الذي شهدته التجارة العالمية خلال العقد الأخير.

يتضمن هذا الفصل موجزا للاتجاهات والتطورات الرئيسية في مجال الطيران المدني وأعمال الراكبو في عام ٢٠٠١. وتقدم جداول المرفق (١٢) احصاءات تفصيلية عن المعلومات المذكورة في هذا الفصل.

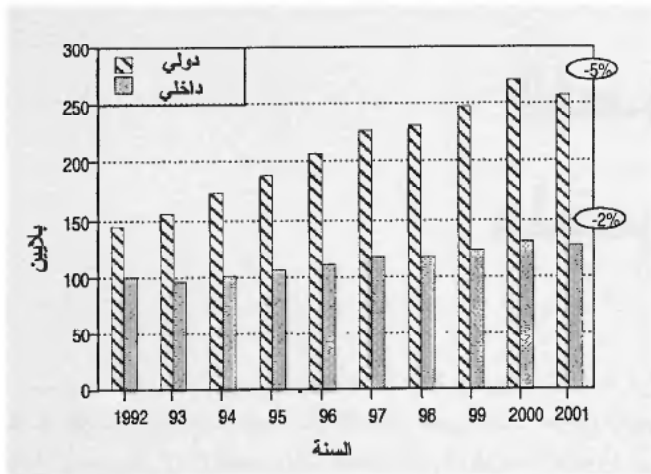
الاقتصاد العالمي



تباطأ نمو الاقتصاد العالمي بشدة في عام ٢٠٠١ في جميع الأقاليم الرئيسية تقريبا. فقد نما معدل الناتج المحلي الاجمالي بنحو ٢,٥ في المئة بالقيمة الحقيقية (انظر الشكل ١). ولم يتجاوز معدل نمو هذا الناتج في البلدان الصناعية ١,٢ في المئة. ونما الاقتصاد في أمريكا الشمالية بنحو ١,٢ في المئة، أي بمعدل ثلاث نقاط مئوية تقريبا أقل من النمو الذي حدث في العام السابق. وبلغ معدل نمو الناتج المحلي الاجمالي في البلدان النامية حوالي ٤ في المئة، أي بنحو ١,٧ في المئة أقل من النمو الذي حدث في عام ٢٠٠٠.



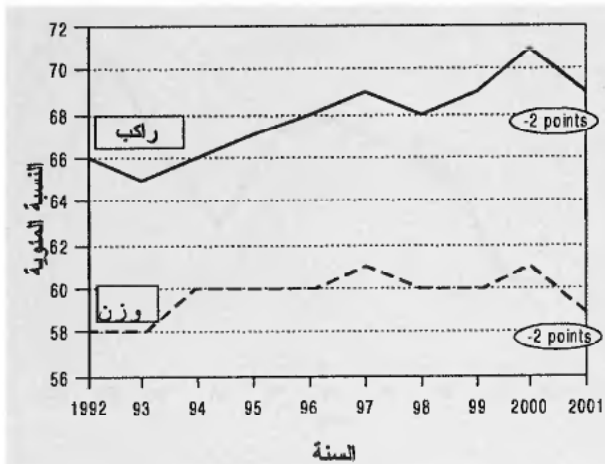
الشكل ١ - تطور الناتج المحلي الاجمالي العالمي بالأسعار الثابتة
التغيرات من سنة إلى أخرى، ١٩٩٢-٢٠٠١



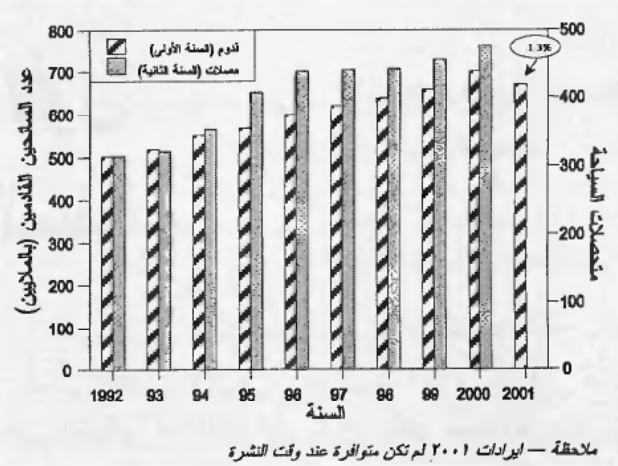
الشكل ٣ - حركة النقل المنتظم
الأطنان الكيلومترية المنقولة، ٢٠٠١-١٩٩٢

انخفضت السعة العامة في عام ٢٠٠١، ولكن بمعدل أقل من معدل انخفاض الحركة الجوية (انظر الشكل ٤). ولذلك فإن متوسط عامل نقل الركاب وعامل تحميل البضائع بالوزن على جميع الخطوط المنتظمة (الداخلية والدولية) انخفض إلى ٦٩ و ٥٩ في المئة على التوالي (انظر الجدول ٣).

أما على المستوى الإقليمي، فقد نقلت شركات طيران أمريكا الشمالية نحو ٣٥ في المئة من إجمالي الحركة (الركاب والبضائع والبريد). ونقلت شركات الطيران الأوروبية ٢٨ في المئة، وشركات طيران آسيا والمحيط الهادئ ٢٧ في المئة، وكلا من شركات طيران أمريكا اللاتينية والكاريبي، وشركات طيران الشرق الأوسط ٤ في المئة والشركات الأفريقية ٢ في المئة (انظر الجدول ٤).



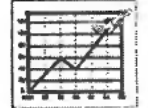
الشكل ٤ - حركة النقل المنتظم
معاملات الحمولة المنقولة، ٢٠٠١-١٩٩٢



الشكل ٢ - متحولات السياحة الدولية وعدد المسافرين الدوليين القادمين
بالدولارات الأمريكية، ٢٠٠١-١٩٩٢

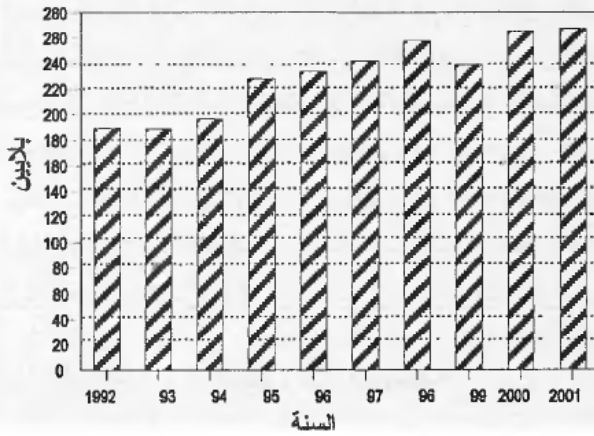
انخفضت السياحة الدولية في عام ٢٠٠١ بنحو ١,٣ في المئة بسبب أحداث ٩/١١ وضعف الاقتصاد في الأسواق السياحية الكبرى (انظر الشكل ٢). وتقدر منظمة السياحة العالمية بأن نحو ٦٩٠ مليون سائح قد سافروا إلى بلدان أجنبية في عام ٢٠٠١.

الحركة الجوية

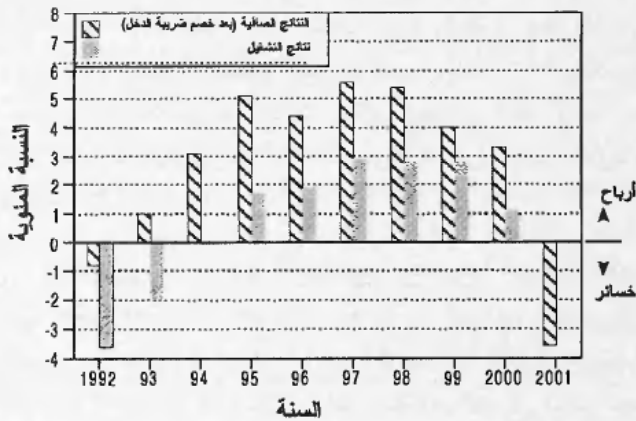


العمليات المنتظمة

وصل إجمالي الحركة الجوية المنتظمة التي شغلها شركات الطيران في ١٨٧ دولة متعاقدة لدى الإيكاو إلى حوالي ١٦٢١ مليون راكب وحوالي ٢٩ مليون طن من البضائع في عام ٢٠٠١. وتتل الإحصاءات الشهرية على عدم وجود تغيير يذكر لغاية سبتمبر ٢٠٠١ في العدد الإجمالي للركاب الكيلومترين المنقولين والأطنان الكيلومترية المنقولة من البضائع والبريد بالنسبة لنفس المدة من عام ٢٠٠٠، وذلك بسبب النمو الطفيف في حركة الركاب والانخفاض الملحوظ في حركة البضائع. وبعد أحداث ٩/١١ بينت الإحصاءات المتوفرة عن سنة ٢٠٠١ بكاملها أن إجمالي الحركة انخفض بنحو ٤ في المئة عما كان عليه في عام ٢٠٠٠، وأن الأطنان الكيلومترية الدولية المنقولة انخفضت بنسبة ٥ في المئة (انظر الجدولين ١ و ٢)، وهذا هو أول انخفاض سنوي يعتري هذه الأرقام منذ عام ١٩٩١. ويبين الشكل ٣ اتجاه هذه الحركة من عام ١٩٩٢ إلى عام ٢٠٠١.



الشكل ٥ - حركة النقل الدولي غير المنتظم
عدد الركاب الكيلومترين المنقولين، ٢٠٠١-١٩٩٢



الشكل ٦ - شركات الطيران المنتظمة
النتائج التشغيلية والصافية، ٢٠٠١-١٩٩٢

مما يمثل خسارة تشغيلية بنسبة ٣,٦ في المئة من الإيرادات التشغيلية. هذا بعد أن كانت النتيجة أرباحاً تشغيلية قدرها ٣,٣ في المئة في عام ٢٠٠٠.

انخفضت الإيرادات التشغيلية لكل طن كيلومتر من ٧٧,٠ في المئة في عام ٢٠٠٠ إلى نسبة تقديرية قدرها ٧٤,٦ في المئة في عام ٢٠٠١، في حين ارتفعت المصروفات التشغيلية من ٧٤,٥ في المئة إلى نسبة تقديرية قدرها ٧٧,٣ في المئة.

المطارات وخدمات الملاحة الجوية

تأثرت الأوضاع المالية العامة للمطارات وخدمات الملاحة الجوية من جراء أحداث ٩/١١ وما تبعها من انخفاض في أنشطة الحركة الجوية. وظل كبار مشغلي الطائرات في حالة سليمة نسبياً في نهاية

١ - جميع المبالغ المذكورة في هذا الفصل محسوبة بالدولارات الأمريكية .

أشارت المعلومات عن البلدان (انظر الجدولين ٥ و ٦) إلى أن نحو ٤٣ في المئة من إجمالي حركة النقل المنتظم للركاب والبضائع والبريد في عام ٢٠٠١ قد استأثرت به شركات طيران [الولايات المتحدة واليابان والمملكة المتحدة (٣٢ و ٦ و ٥ في المئة على التوالي)]. أما على الخطوط الدولية، فقد نقلت شركات الولايات المتحدة منها حوالي ٢٧ في المائة تقريباً من إجمالي الحركة، بينما وصلت نسبة ما نقلته شركات المملكة المتحدة وألمانيا واليابان ١٧ و ٧ و ٧ في المئة على التوالي من مجموع الحركة.

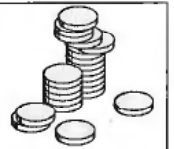
العمليات التجارية غير المنتظمة

تشير التقديرات إلى أن مجموع عدد الركاب الكيلومترين المنقولين دولياً على الخطوط غير المنتظمة في عام ٢٠٠١ لم يتغير كثيراً بالمقارنة إلى عام ٢٠٠٠، فقد زادت نسبة العمليات غير المنتظمة لإجمالي حركة النقل الدولي للركاب زيادة طفيفة إلى حوالي ١٣,٥ في المائة من الحركة العامة الدولية للركاب المنقولين (انظر الشكل ٥ والجدول ٧). ولا تمثل حركة الركاب على العمليات الداخلية غير المنتظمة سوى ٦ في المئة من إجمالي حركة الركاب على الطيران غير المنتظم، وما يزيد قليلاً على واحد في المئة من إجمالي حركة الركاب الداخليين في جميع أنحاء العالم.

عمليات المطارات

استقبل أكبر ٢٥ مطاراً في العالم في عام ٢٠٠١ نحو ١٠٣٠ مليون راكب، حسب التقديرات الأولية (الجدول ٨). وخلال الفترة نفسها قدمت هذه المطارات (١٦ مطاراً منها في أمريكا الشمالية، و ٦ مطارات في أوروبا و ٣ في آسيا) خدماتها إلى نحو ١١ مليون عملية نقل جوي تجاري.

النتائج المالية



شركات الطيران

تشير التقديرات الأولية لعام ٢٠٠١ إلى أن شركات الطيران المنتظم في العالم أصيبت بخسائر تشغيلية ملحوظة بعد أن ظلت تحقق أرباحاً تشغيلية طوال ثماني سنوات متتالية. (انظر الجدول ٩ والشكل ٦).

تشير التقديرات المؤقتة إلى أن الإيرادات التشغيلية لشركات الطيران المنتظم التابعة للدول المتعاقدة لدى الإيكاد قد بلغت ٣٠٠ ٣٠٥ مليون دولار في عام ٢٠٠١، وإلى أن مصروفات تشغيل هذه الشركات بلغت ٣١٦ ٢٠٠ مليون دولار،

الطائرات التي تقل كتلتها الإقلاعية القصوى عن ٩٠٠٠ كيلوجرام). ومن بين هذه الأعداد ازدياد عدد الطائرات التوربينية النفاثة بنحو ٣٥ في المئة، فقد كان ١٢٠٠٨ طائرة ثم أصبح ١٦٢٢٩ طائرة على مدى نفس الفترة (انظر الشكل ٧ والجدول ١٠).

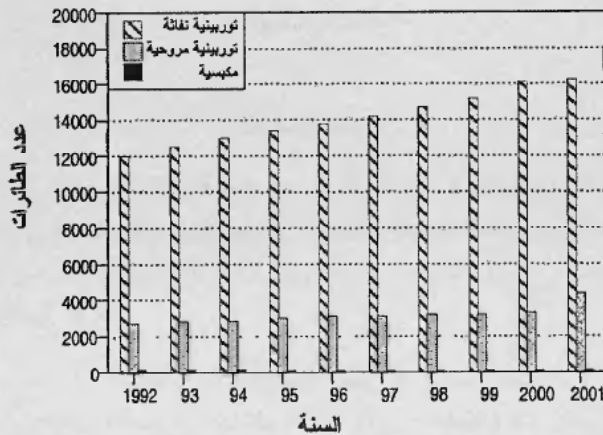
وصل حجم طلبات توريد الطائرات النفاثة في عام ٢٠٠١ إلى ٩٩٠ طائرة (بالمقارنة بعام ٢٠٠٠ حيث كانت ١٥٥٣ طائرة) وتم توريد ١٢١٩ طائرة (مقابل ١٠٠٩ طائرة في عام ٢٠٠٠). وبحلول نهاية عام ٢٠٠١ لم يتسن توريد ٣٧٩٩ طائرة، مقابل ٣٦٤٩ طائرة في نهاية عام ٢٠٠٠.

تقدر الالتزامات المالية لطلبات شراء الطائرات النفاثة من كبار منتجي الطائرات في عام ٢٠٠١ بنحو ٦٩ بليون دولار.

وصل عدد الطائرات التوربينية المروحية المطلوب شراؤها في عام ٢٠٠١ إلى ٨٩ طائرة وتم تسليم ١٠٩ طائرة في غضون السنة.

صفات الطائرات الأكثر رواجاً في عام ٢٠٠١

طائرة	الطلبات	التسليم	المتأخر
كندير النفاثة الإقليمية	٢٣٠	١٥٢	٥٦٢
بوينغ ٧٣٧	١٢٤	٢٩٨	٧٥٢
إيرباص - ٣٢٠	١٠١	١٢٠	٤٩٢
إيرباص - ٣٨٠	٧٨	-	٧٨
إمبراير النفاثة الإقليمية	٦٢	١٦٦	٥١٦



الشكل ٧ - أسطول النقل الجوي التجاري
٢٠٠١-١٩٩٢

العام بسبب إيراداتهم الواردة من أنشطة غير الطيران، لكن صغار المشغلين غير القادرين على هذا التنوع في إيراداتهم مروا بصعوبات كبيرة. واتخذ مشغلو المطارات ومقدمو خدمات الملاحة الجوية عددا من التدابير التصحيحية تفاوتت تفاوتاً شديداً حسب درجة ومستوى الوقع المباشر على كل منهم وحسب مدى استقلالهم في تحديد رسوم الانتفاع.

التطورات التجارية



الناقلون الجويون

على أساس المواعيد المنشورة في أدلة شركات الطيران متعددة الأطراف، يقدر عدد الناقلين الجويين في جميع أنحاء العالم في نهاية عام ٢٠٠١ بنحو ٧٨١ ناقلاً جويًا يشغلون خطوطاً جوية (دولية و/أو داخلية) منتظمة لنقل الركاب، ونحو ١١٣ ناقلاً جويًا يشغلون خطوطاً جوية منتظمة لنقل البضائع فقط. وهذا يمثل زيادة عامة صافية قدرها ٨٧ ناقلاً جويًا بالمقارنة بنفس الفترة من عام ٢٠٠٠.

استمر في عام ٢٠٠١ الاتجاه نحو خصخصة شركات الطيران التي تملكها الحكومات. فقد تمت خصخصة شركتين منها، وأفادت التقارير بأن نقل ٤٠ شركة طيران حكومية نقلاً كلياً أو جزئياً إلى القطاع الخاص جارٍ على مراحل مختلفة. غير أن بعض خطط الخصخصة قد أُرجئت إما بسبب التعقيدات التي اكتتفت الإجراءات، وإما بسبب الأوضاع الاقتصادية لشركات الطيران المعنية وإما بسبب ظروف أخرى. وعلى عكس هذا الاتجاه العام ازدادت الحصص الحكومية في بعض شركات الطيران المخصصة، الأمر الذي يعزى إلى ضرورة إنقاذ تلك الشركات من الانهيار الوشيك.

المطارات وخدمات الملاحة الجوية

استمر خلال العام النمو القوي في استقلالية مشغلي المطارات ومقدمي الخدمات الملاحية الجوية. واستمرت أيضاً مشاركة القطاع الخاص في تشغيل المطارات وخدمات الملاحة الجوية، ولا سيما بإسناد إدارة بعض المطارات إلى القطاع الخاص. غير أن عواقب أحداث ٩/١١ أدت إلى تعليق بعض مشاريع الخصخصة.

الطائرات

تفيد التقارير بأن عدد الطائرات المشغلة في النقل الجوي التجاري بين عام ١٩٩٢ وعام ٢٠٠١ قد ارتفع بنحو ٣٩ في المئة، حيث كان ٩١٩ ١٤ طائرة ثم أصبح ٢٠ ٧٧١ طائرة (باستثناء

التنظيم الاقتصادي



واصلت الدول توسيع شبكة النقل الجوي الدولي بموجب اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية. وأشارت التقارير الى أن ٦٥ دولة قد عقدت أو عدلت في أثناء السنة ٨٠ اتفاقا ثانيا للخطوط الجوية. واستمرارا للاتجاه السابق، احتوى أكثر من ٧٠ في المئة من هذه الاتفاقات الجديدة أو المعدلة شكلا ما من ترتيبات فك القيود التنظيمية. فقد عقدت مثلا أربعة اتفاقات بشأن "الأجواء المفتوحة" بين ٥ بلدان. ونصت هذه الاتفاقات على دخول الأسواق بحرية كاملة وبدون أي قيود على تعيين الشركات الرسمية وحقوق الطرق الجوية والسعة وتواتر الرحلات والمشاركة في رموز الرحلات ووضع التعريفات. وبحلول ديسمبر ٢٠٠١ كان ٨٥ اتفاقا ثانيا بشأن الأجواء المفتوحة قد عقد بين ٧٠ بلدا تقريبا منذ عام ١٩٩٥ (منها ٣٠ اتفاقا تقريبا في السنوات الثلاث الماضية). ولم تقتصر هذه الاتفاقات على البلدان المتقدمة بل شملت أيضا عددا متزايدا من البلدان النامية (حوالي ٦٠ في المئة).

استمرت أنشطة تحرير النقل الجوي على المستوى الاقليمي أيضا. ففي أفريقيا وافق الاتحاد الاقتصادي والنقدي لأفريقيا الوسطى، والاتحاد الاقتصادي لدول أفريقيا الغربية، في مارس، على التحرك صوب تحرير النقل الجوي في الاقليمين المعنيين، بهدف بلوغ التحرير التام بحلول يونيو ٢٠٠٤. وفي آسيا والمحيط الهادئ، وقع ٥ أعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (بروناي وشيلي ونيوزيلندا وسنغافورة والولايات المتحدة)، في مايو بصفة رسمية على اتفاق الأجواء المفتوحة متعدد الأطراف الذي أعد في نوفمبر ٢٠٠٠، وهكذا بدأ سريانه في ديسمبر. أما في أمريكا اللاتينية فقد ناقشت الدول الأطراف في اتفاق فورتاليسا (الذي وقعته ٦ بلدان من الاقليم في عام ١٩٩٧) في مارس سبل التقدم في مبادراتها التحريرية، واتفقت على خطة مدتها سنتان لفك القيود التنظيمية عن دخول الأسواق والسعة وتواتر الرحلات فيما بين الدول الأعضاء. وفي الشرق الأوسط ناقشت الهيئة العربية للطيران المدني في ابريل مشروع اتفاق لتحرير تبادل حقوق الحركة الجوية تدريجيا لغاية التحرير الكامل لحقوق الحركة بين الدول الأعضاء في الهيئة.

هناك تطور ملحوظ آخر هو استمرار مشاركة منظمات أخرى غير مختصة بالطيران في مسائل النقل الجوي، منها على وجه الخصوص منظمة التجارة العالمية. ففي عام ٢٠٠١ استأنفت منظمة التجارة العالمية المهمة التي كلفت بها وهي استعراض ملحق خدمات النقل الجوي بالاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات،

وأعدت ارشادات واجراءات وبرنامج عمل للتفاوض على هذه الخدمات، وقدمت عددا من الاقتراحات التي تخص النقل الجوي والسياحة. واشتملت الاقتراحات التي قدمتها الى مجلس تجارة الخدمات بشأن ذلك الملحق على تعدد الأطراف في الحريتين الأولى والثانية، والخدمات الأرضية، وخدمات ادارة المطارات، وتأجير أو استئجار الطائرات بدون طاقم، والخدمات الجانبية التي تقدم الى جميع وسائط النقل في اطار النقل الجوي. وفيما يتعلق بمشروع ملحق السياحة بالاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات، ناقش مجلس التجارة العالمي اقتراحا جديدا يقضي باتاحة البنية الأساسية للنقل الجوي وما يتصل بها من خدمات على أساس غير تمييزي، كما ناقش المخاوف التي ثارت من جراء امكانية الازدواج في تنظيم جوانب معينة من النقل الجوي. ونظر مجلس التجارة العالمي أيضا في طلب قدمته الايكاو بعقد مذكرة تفاهم لتوثيق التعاون بين الايكاو ومنظمة التجارة العالمية وتحديد دور كل من المنظمين. وقد شاركت الايكاو بنشاط في الاستعراض الجاري للملحق، وحضرت عدة اجتماعات عقدها مجلس التجارة العالمي، وقدمت فيها عروضاً، منها عروض أوضح الحاجة الى ضرورة عقد مذكرة تفاهم بين الايكاو ومنظمة التجارة العالمية، وشرحت مخاوفها من الملحق المقترح اعداده عن السياحة. ولم تتوافق الآراء حول وضع المذكرة وتم الإبقاء على هذا الموضوع في جدول الأعمال بوصفه بندا ثابتا يناقش في اجتماع لاحق بعد مزيد من الدراسة. وفي المؤتمر الوزاري الرابع الذي عقدته منظمة التجارة العالمية في الدوحة بقطر من ٩ الى ١٤ نوفمبر، تم اعداد الأهداف والمواعيد الزمنية للمفاوضات التي بدأت في يناير ٢٠٠٠، وذلك بهدف النمو الاقتصادي في جميع الشركاء التجاريين، وكذلك بهدف تنمية البلدان النامية وأقل البلدان نموا. وتقرر أيضا أن يقدم أعضاء منظمة التجارة العالمية الطلبات الأولية بخصوص الالتزامات المحددة، في موعد أقصاه ٢٠٠٢/٦/٣٠ وأن يقدموا العروض الأولية في موعد أقصاه ٢٠٠٣/٣/٣١.

واصلت منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية عملها على فك القيود التنظيمية عن نقل البضائع الجوية، وذلك بأن اقترحت عقد بروتوكول لاتفاقات الخطوط الجوية الراهنة واعداد مشروع اتفاق متعدد الأطراف.

وعلى المستوى الوطني شرعت حكومات كندا وكينيا والفلبين وجنوب أفريقيا في استعراض سياساتها العامة في مجال النقل الجوي، حيث رأت ذلك مناسبا في اطار الاتجاه العالمي صوب المزيد من التحرير. وسمحت حكومة بنغلاديش في أغسطس للناقلين الجويين من القطاع الخاص بالعمل في بعض الأسواق

كان اندماج بعض شركات الطيران ضمن المسائل الرئيسية في عام ٢٠٠١. ففي آسيا والمحيط الهادئ أذنت اللجنة الأسترالية للمعنية بالاحتكارات وحماية مصالح المستهلكين لشركة "أنست" بشراء شركة "هازلتون" في مارس، وأذنت لشركة "كوانتاس" بشراء شركة "امبالس" في مايو بعد موافقة الناقلين الجويين على تقديم تعهدات معينة. وأكملت هيئة الطيران المدني الصينية خطة اندماج في يونيو، وهي تنص على إعادة تنظيم هيكل ١٠ شركات طيران منضمة إلى هذه الهيئة بحيث تشكل ٣ مجموعات ترأسها شركة طيران الصين وشركة الخطوط الجوية الصينية الشرقية وشركة الخطوط الجوية الصينية الجنوبية. وفي نوفمبر أعلنت الخطوط الجوية اليابانية وشركة نظام الطيران الياباني أنهما ستندمجان في إطار شركة قابضة من انشائهما. وفي أوروبا وافقت السلطات المسؤولة عن المنافسة على قيام الخطوط الجوية البريطانية بشراء مجموعة الخطوط الجوية الإقليمية البريطانية في إبريل، وعلى أن تشتري شركة لوفتهانزا شركة "الأجنحة الأوروبية" في سبتمبر، وعلى أن تشتري شركة ساس شركة "برائيس" في أكتوبر. ووافقت السلطات الروسية في فبراير على أن تشتري شركة "سيبير" الخطوط الجوية "قنوكوف". وفي أمريكا اللاتينية وافقت هيئة الطيران المدني في كولومبيا على دمج شركة "أفيانكا" مع شركة "أسيس". وفي أمريكا الشمالية رخص مكتب المنافسة الكندي لشركة "كندا ٣٠٠٠" بشراء شركة الطيران الملكية في مارس، وشركة "كانجيت" في مايو. ووافقت دائرة محاكم الاستئناف في الولايات المتحدة على قيام شركة أميركان إيرلاينز بشراء الشركة المفلسة TWA في إبريل. وفي أعقاب قرار وزارة العدل في الولايات المتحدة في يوليو برفع دعوى قانونية لمنع الاندماج المقترح في مايو ٢٠٠٠ بين United Airlines و US Airways، تخلت هاتان الشركتان رسمياً عن خطة الاندماج.

ظهرت مرة أخرى مسألة المعونة الحكومية بعد أن اتخذت بعض الدول إجراءات في أعقاب أحداث ٩/١١ التي وقعت في الولايات المتحدة. فقد قدم عدد من البلدان، وأولها الولايات المتحدة، معونة مالية مباشرة أو غير مباشرة إلى شركات النقل الجوي فيها. ولم تقتصر هذه المعونة على تقديم الأموال النقدية فحسب لتعويض الناقلين الجويين ومقدمي الخدمات ومقدمي بعض الخدمات الثانوية عن الخسائر التي لحقت بهم بسبب إغلاق المطارات والمجال الجوي فور وقوع أحداث ٩/١١، بل شملت أيضاً الدعم غير المباشر على شكل ضمانات للقروض وحماية من المسؤولية المالية، وتغطية تأمينية، وإعادة جدولة الديون بأسعار فائدة أقل، وتحديد معدلات مثلي للضرائب، وتمديد التأمين ضد البطالة والتأمين الصحي، وتقديم الهبات لإعادة التدريب، وسد القروض لنقادي الانهيار المباشر، وما إلى ذلك. وأذنت المفوضية الأوروبية للدول الأعضاء فيها بالتأمين

الدولية. وفي أغسطس أيضاً أزلت حكومة البرازيل الضوابط المفروضة على أسعار جميع الطرق الجوية الداخلية، وذلك بعد فك القيود التنظيمية في إبريل عن أجور السفر الداخلي في أهم الطرق الجوية. وفي مارس شرعت حكومة قبرص في فك القيود التنظيمية عن ترخيص الناقلين الجويين. وفي سبتمبر أذنت حكومة اكوادور بمزيد من حقوق استخدام مطاراتها، وأزلت الضوابط التي كانت مفروضة على أسعار نقل البضائع. وفي إبريل أعلنت حكومة بولندا أنها ستفتح سوق النقل الجوي تماماً في ٢٠٠٤/١/١.

وبالتوازي مع أنشطة فك القيود التنظيمية، ازداد استخدام قوانين المنافسة في معاملات النقل الجوي. لكن إحدى المشكلات الأساسية للتعامل مع السلوك المناهض للمنافسة هي كيفية التمييز بين السلوك المناهض للمنافسة والسلوك التنافسي العادي. وفي يناير أعلنت وزارة النقل في الولايات المتحدة أنها لن تنشر إرشادات بشأن المنافسة مثلما اقترحت أصلاً في إبريل ١٩٩٨، وأنها ستشير بدلاً من ذلك تحاليل وستضع قواعد قياسية حسب كل حالة. وفي مايو رفض قاض اتحادي في الولايات المتحدة قضية رفعتها وزارة العدل في الولايات المتحدة في مايو ١٩٩٩ ضد شركة الطيران "أميركان إيرلاينز" بموجب قانون منع الاحتكار وادعت فيها بأن هذه الشركة تمارس التسعير الاقتراسي. وقد قررت وزارة العدل في يونيو أن تحيل هذه القضية إلى الاستئناف.

ظلت تحالفات شركات الطيران، وخصوصاً تحالفات كبار الناقلين، تجتذب انتباه السلطات التنظيمية بسبب أثر التحالفات المحتمل على دخول الأسواق والمنافسة ومصالح المستهلكين، على الرغم من تنوع المعالجة التنظيمية. وفي أوروبا وافقت المفوضية الأوروبية على اتفاق مشروع مشترك بين شركة بريتيش ميدلاند وشركة لوفتهانزا وشركة ساس لمدة ست سنوات، واعتمدت مؤقتاً في ديسمبر اتفاقاً للتعاون بين النمساوية ولوفتهانزا. وفي الولايات المتحدة منحت وزارة النقل حصانة من قانون الاحتكارات لاتفاقات التعاون التي أودعتها في يناير شركة يونايتد إيرلاينز والخطوط الجوية للنمساوية وشركة لاودا وشركة لوفتهانزا وشركة ساس، ولاتفاق بين شركة يونايتد إيرلاينز وخطوط نيوزيلندا في إبريل، واتفاق بين شركة كونتيننتال وشركة COPA في مايو. وفضلاً عن ذلك استعرضت وزارة النقل في الولايات المتحدة ٤ اتفاقات، منها اتفاق كانت قد صرفت النظر عنه في يوليو ١٩٩٩ ولكن شركة أميركان إيرلاينز والخطوط الجوية البريطانية عادتاً وقدمته إليها في أغسطس، وطلبنا أن تبدأ الحصانة من قانون الاحتكارات عند سريان اتفاق الأجواء المفتوحة بين المملكة المتحدة والولايات المتحدة.

نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية



استمر في عام ٢٠٠١ تخطيط وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بجهود فردية وجماعية من جانب الدول المتعاقدة، ومن خلال أعمال مختلف مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية. وبعد المبادرة التي اتخذها الاجتماع الإقليمي الثالث للملاحة الجوية في الكاريبي وأمريكا الجنوبية، الذي عقد في أكتوبر ١٩٩٩، استمر إدراج عناصر محددة من نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وخطط التنفيذ في خطط الملاحة الجوية الإقليمية. وبعد أن وافق المجلس على الطبعة الأولى من الخطة العالمية للملاحة الجوية بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (اختصاراً: الخطة العالمية) (الوثيقة Doc 9750) في عام ١٩٩٨، أقامت الأمانة العامة الاعتبار، هي واللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران وعدة فرق خبراء تابعة للجنة الملاحة الجوية ومجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية، للفائدة المتزايدة التي تنطوي عليها هذه الخطة العالمية بالنسبة لأعمالها. ولذلك أعدت الأمانة العامة أول تعديل لهذه الخطة العالمية مراعية أحدث أعمال هذه الهيئات، ووافق عليه المجلس في يونيو. وبعد صدور الطبعة الأولى من الخطة العالمية أحرزت مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية تقدماً ملحوظاً صوب تحديد مجالات إدارة الحركة الجوية المتجانسة ومناطق تدفق الحركة الجوية الكبير، وتحديد احتياجاتها إلى نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية بناء على الارشادات المذكورة في الخطة العالمية. وتم تحديث الجزء الثاني من الخطة العالمية ليعبر عن هذا التقدم الذي أحرزته مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية. هذا فضلاً عن الجهود الملحوظة التي بذلت لأجراء تحاليل التكاليف والمنافع تيسيراً لتنفيذ هذه النظم الجديدة.

أحرزت جميع الأقاليم تقدماً كبيراً صوب تنفيذ الحدود الدنيا المخفضة للفصل بين الطائرات باستخدام نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. وفي أجزاء مختلفة من إقليم المحيط الهادئ أصبح تنفيذ الأداء الملاحي المطلوب من الفئة ١٠ هو أساس خفض الحد الأدنى للفصل الطولي والجانبى إلى ٥٠ ميلاً بحرياً. وتم تنفيذ الفئة ١٠ من الأداء الملاحي المطلوب أيضاً في جنوب المحيط الأطلنطي في البحر الذي يصل بين أوروبا وأمريكا الجنوبية. واستمرت الخطوات الأولى لتنفيذ تخفيضات مماثلة في أفريقيا والكاريبي وأمريكا اللاتينية وأمريكا الجنوبية. وتم تخصيص

على المسؤولية المالية لصالح ناقلها الجويين، وتقديم تعويضات في ظل شروط مشددة ومحددة.

تأثرت صناعة النقل الجوي بالاجراءات التي اتخذتها صناعة التأمين عندما بادرت في أعقاب أحداث ٩/١١ وبموجب اشعار مدته ٧ أيام بالغاء التأمين على المسؤولية ازاء الأطراف الثالثة والغاء التأمين ضد مخاطر الحرب في جميع أنحاء العالم اعتباراً من ٢٤ سبتمبر. وفي أعقاب هذا الاجراء فوراً بادر رئيس مجلس الايكاو الى توجيه خطاب الى جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو يحثها على ضمان استمرار خدمات النقل الجوي بتقديم ما يلزم من اعادة تأمين لصالح الناقلين الجويين ولو ريثماً تستقر أوضاع السوق. واتخذ عدد من الحكومات اجراءات لتعويض الناقلين الجويين عن هذا الخطر، غير أنه قيل ان هذا الاجراء، ولا سيما اذا اتخذته حكومات البلدان المتقدمة، يؤدي الى تشويه المنافسة في الأسواق. وبعد أن عادت صناعة التأمين ووفرت بعد ذلك التغطية التأمينية ضد المسؤولية ازاء الأطراف الثالثة وضد المخاطر في اطار معايير محددة اعتبرت مفرطة في التقييد بل ومفرطة العبء على صناعة الطيران التي ازدادت عليها التكاليف من قبل. ثم ان هناك طبقة أخرى من التأمين الضروري ما زالت مستبعدة وينبغي النظر فيها.

أثر التباطؤ الاقتصادي تأثيراً ملحوظاً على القدرة المالية لشركات الطيران. وازدادت الحالة تدهوراً بسبب أحداث ٩/١١. ففي أفريقيا قررت الدول الأفريقية الاحدى عشرة المشتركة في Air Afrique أن تصفي أسهم هذه الشركة في أغسطس، وأن تنشئ شركة جديدة بدعم مالي من شركة طيران فرنسا. وفي آسيا والمحيط الهادئ، لم تعد شركة Ansett تشغل طائراتها ابتداء من سبتمبر بعد أن فشلت شركتها الأم "طيران نيوزيلندا" في انقاذها لأنها واجهت هي أيضاً مشكلات مالية، خرجت منها بمساعدة من الحكومة في أكتوبر. وفي أوروبا طلبت شركة الطيران السويسري في أكتوبر الحماية من الدائنين. وقدمت الحكومة السويسرية الى الشركة قرضاً عاجلاً لكي تستمر في تشغيل رحلاتها الجوية، ثم وافقت بعد ذلك على انشاء شركة طيران وطنية جديدة. واضطرت شركة سابينا، التي تملك الشركة السويسرية أقلية من رأسمالها، الى تعليق جميع رحلاتها الجوية وأعلنت الافلاس في نوفمبر. وفي أمريكا اللاتينية طلبت الخطوط الجوية الأرجنتينية بالحماية من الدائنين في يونيو، وباعت شركة SEPI الاسبانية للقباضة معظم أسهمها في شركة الطيران التابعة لمجموعة Marasans في نوفمبر. وفي أمريكا الشمالية أوقفت شركة Midway للخطوط الجوية عملياتها في سبتمبر. وتم اعلان افلاس شركة "كندا ٣٠٠٠" ووقف جميع رحلاتها في نوفمبر.

استمر تطوير نظم تقويم اشارات الأقمار الصناعية. والمتوقع من هذا التقويم أن يدعم استخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في جميع مراحل الرحلات الجوية لغاية الاقتراب الدقيق من الفئة الأولى. وظلت الأعمال جارية على تطوير واختبار نظم التقويم من المحطات الأرضية التي تدعم عمليات الفئة الأولى وتستطيع دعم عمليات الاقتراب الدقيق من الفئتين الثانية والثالثة. وهذا النوع الأخير من التقويم، يمكن استخدامه بالتحسينات التي تمكن نظم التقويم في المحطات الأرضية للأقمار الصناعية من تقديم خدمة تحديد الموقع في بعض الدول دعماً لعمليات ملاحة المنطقة في المناطق النهائية. وقد وافق عدد من الدول على تشغيل نظام تحديد الموقع (GPS) لدعم أو تشغيل بعض العمليات في فئات معينة من المجالات الجوية.

واستمر تنفيذ عمليات الاقتراب غير الدقيق المستند إلى نظام (GNSS) (GPS بصفة أساسية) في اقاليم الايكو. وساند هذه الأنشطة اعداد الاجراءات والمعايير لعمليات الاقتراب بالارشاد العمودي والعمليات من الفئة الأولى القائمة على SBAS و GBAS.

الاستطلاع

استمر التقدم خلال السنة في تنفيذ قدرات الاستطلاع. وشملت هذه الأعمال مزيداً من التطوير لمفهوم نظام ضمان الفصل بين الطائرات في الجو ومفهوم اذاعة الاستطلاع التابع للتقائي. واستمرت المناقشات لاختيار وصلة لاسلكية لنشر اذاعات الاستطلاع التابع للتقائي. واكتمل العمل على اعداد التعديلات المقترحة للملحق العاشر "اتصالات الطيران"، واعداد قواعد قياسية وتوصيات دولية لتشغيل الرادار الباحث الثانوي بالطريقة (S)، وتشغيل الشبكة الفرعية لشبكة اتصالات الطيران بالطريقة (S)، وتنفيذ نظم تقادي التصادم المحمولة على المتن (ACASII) وتسهيل تنفيذها في حينها في الدول المتعاقدة. وأعدت في معظم الاقاليم خطط لتنفيذ تجهيزات الاستطلاع، بما في ذلك الرادار الباحث الثانوي المشغل بالطريقة (S)، ونظم تقادي التصادم المحمولة على المتن، والاستطلاع التابع للتقائي.

ادارة الحركة الجوية

في اطار الاجراءات الاطرادية لتنفيذ نظام سلس لادارة الحركة الجوية في جميع أنحاء العالم، استمر تحديث نظم مراقبة الحركة الجوية في جميع أنحاء العالم بمعدات عصرية قادرة على دعم المفاهيم الحديثة لادارة الحركة الجوية.

الفضاء الجوي للفئة ٥ من الأداء الملاحي المطلوب في أجزاء من اقليم الشرق الأوسط. ذلك لأن الفئة ٥ من الأداء الملاحي المطلوب بمعدات ملاحة المنطقة تتيح للدول ومشغلي الطائرات في الاقليم الأوروبي الاستفادة بهذه المعدات التي تتعامل مع منارات VOR الراهنة. واستمرت محاولات العمل بالحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي بين الطائرات في الاقليم الأوروبي وتقرر تنفيذها في يناير ٢٠٠٢. وقد نفذت معدات ملاحة المنطقة بنجاح في أجزاء من اقليم المحيط الهادئ، ومن المعتزم تنفيذها في ممر المحيط الأطلنطي الجنوبي في عام ٢٠٠٢.

بدأت في بعض مناطق الايكو برامج تنفيذ الاتصالات بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات، ونظام مراسلة خدمات الحركة الجوية. كما ان محاولات الاستطلاع التابع للتقائي الجارية حالياً، هي والأعمال الكثيفة الرامية الى وضع اجراءات للفصل بين الطائرات بالاستطلاع التابع للتقائي، سيؤدي الى استخدام الاستطلاع التابع للتقائي في الفضاء الجوي فوق المحيطات لرصد مدى امتثال حدود الفصل بين الطائرات. وستؤدي هذه التطورات بدورها الى مزيد من الكفاءة في استخدام الفضاء الجوي وزيادة سعته.

الاتصالات

بدأ في نوفمبر ٢٠٠٠ تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بوصلة VDL Mode 3 (وصلة الاتصالات والبيانات المتكاملة)، ووصلة VDL Mode 4 (وصلة بيانات لاستخدامات المراقبة) ويقدم هذان النظامان إمكانية الاتصال الصوتي الرقمي واتصالات البيانات المعززة جو-أرض. وأصبح نظام VDL Mode 4 نظاماً قياسياً لتلبية متطلبات المراقبة، ولاسيما متطلبات نظام الاستطلاع التابع للتقائي (ADS-contract and ADS-broadcast). وكلتا الوصلتين متوافقتان مع شبكة اتصالات الطيران (ATM). كما استمرت في عام ٢٠٠١ أنشطة تحديد التحسينات الاضافية، بما في ذلك تقييم مدى الحاجة الى توحيد النظم الجديدة الممكنة، مثل جهاز الارسال والاستقبال العالمي (UAT).

الملاحة

واصل عدد من الدول والمنظمات الدولية احرار التقدم في اعداد وتنفيذ النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS). وأدرجت المجموعة الأولى من القواعد القياسية والتوصيات الدولية بشأن هذا النظام في المجلد الأول من الملحق العاشر، وأصبحت منطبقة في ١١/١.

الدولي. وهذا التعديل الجديد يشمل أيضا مواصفات بشأن الانقاذ وإطفاء الحرائق، ولا سيما الانقاذ في المياه وفي الأراضي الوعرة، ويحدد مهل التصدي للطوارئ في حدود المطار.

الأرصاد الجوية للطيران



أدى ازدياد استخدام النظم التلقائية المحسنة لرصد الأحوال الجوية، وهي النظم التي تستخدمها الدول للأرصاد الجوية عموما، إلى مطالبة الايكاو باستعراض دور هذه النظم في تقديم الرصدات للطيران. وتجري الدول دراسات عن استخدام معلومات الأرصاد الجوية لدعم الاجراءات الرامية إلى زيادة سعة المطارات ولا سيما في الاقليم الأوروبي. وفي هذا الصدد تجري دراسة لاستحداث تقرير جديد عن الأحوال الجوية. وظهر في عدد من الدول اهتمام متجدد باجراء البحوث عن تحسين نوعية وتوقيت التنبؤات بالجليد والاضطرابات الجوية.

استمر العمل على تحضير التنبؤات العالمية بالأحوال الجوية الخطيرة باستخدام الكمبيوتر في المركزين العالميين لتنبؤات المنطقة. ونتيجة لذلك بدأ المركزان العالميان لتنبؤات المنطقة يعدان خرائط الظواهر الجوية الخطيرة في مستويات الطيران العليا في جميع أنحاء العالم باستخدام وحدات كمبيوتر متطورة. وجرى تركيب هوائيات صغيرة الفتحات في حوالي ١٤٠ دولة لاستقبال البيانات والمنتجات من ثلاث اذاعات بالأقمار الصناعية قررتها الايكاو. وتوفر هذه الاذاعات للدول بيانات عالمية مأخوذة مباشرة من النظام العالمي لتنبؤات المنطقة، ومعلومات عن الأرصاد الجوية التشغيلية، مثل نشرة METAR ونشرة TAF ونشرة السيجمت. ولتأج تنفيذ اذاعات الأقمار الصناعية وتوفير التنبؤات بالظواهر الجوية الخطيرة من جانب المركزين العالميين لتنبؤات المنطقة اغلاق ١٠ مراكز من ١٥ مركزا اقليميا لتنبؤات المنطقة، ونفذت الأقاليم المعنية الخطط الانتقالية لنقل مسؤوليات المراكز الاقليمية المتبقية إلى المركزين العالميين لتنبؤات المنطقة.

استمر العمل في الدول المسؤولة عن مراكز التنبيه إلى الرماد البركاني على اعداد واصدار اخطارات بيانية عن الرماد البركاني وارسالها إلى مراكز مراقبة المنطقة ومكاتب تحذيرات الأرصاد الجوية.

تم احرار تقديم في تخطيط الفضاء الجوي وبنية ادارة الحركة الجوية وفقا لخطة الايكاو العالمية. ووضعت بعض مجموعات التخطيط والتنفيذ الاقليمية خططا لتنفيذ ادارة الحركة الجوية ومهلا زمنية وجدول تطويرية لها.

ظهرت عدة مفاهيم بشأن تشغيل نظم ادارة الحركة الجوية. وواصلت الولايات المتحدة عملها على "مفهوم نظام المجال الجوي الوطني" لتشغيل الرحلات الجوية، وهو مفهوم يشمل مفهوم "الطيران الحر" وعدة قدرات تلقائية تشمل معدات لحل التضارب ومعدات قياس بالكبيوتر. وأحرز فريق خبراء الايكاو السني بالمفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية تقدما ملحوظا في عمله على تعريف "المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية من البوابة إلى البوابة" الذي سيسهل التنفيذ الاطرادي لنظام عالمي سلس لادارة الحركة الجوية. وهذا المفهوم له نطاق واسع ولا يقتصر على مستوى التكنولوجيا الراهن. والأهم من ذلك أنه سيؤدي إلى تحقيق الفوائد المتوقعة من نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية، وسيوفر الأساس اللازم لتحليل منافع وتكاليف نظم ادارة الحركة الجوية. ومن المعتزم تقديم مسودة هذا المفهوم التشغيلي إلى لجنة الملاحة الجوية في الربع الثاني من عام ٢٠٠٢.

المطارات



أحرزت الايكاو تقدما في الدراسة التي تجريها بشأن اجراءات تصميم الرصف في المطارات وتقييمه لتحليل المسائل المعقدة التي ينطوي عليها تحميل الطائرات الكبيرة الجديدة المزودة بست عجلات أو أكثر لكل ضلع انضغاطي (مثل الطائرات بوينغ ٧٧٧). وأحرزت دولتان تقدما في مشروع شامل النطاق لبحوث تتعلق باختبار الرصف.

ان الاتجاه المتزايد صوب اسناد خدمات المطارات إلى هيئات مستقلة ينطوي على آثار لها علاقة بالسلامة الجوية. ولذلك ينبغي للدول أن تضمن سن التشريعات واصدار لوائح السلامة الملائمة. ولذلك فإن التعديل رقم (٤) للملحق الرابع عشر — المطارات، المجلد الأول، الذي نص على شروط جديدة بشأن ضرورة حصول المطارات على رخصة من الدولة، يعد موقوتا وملائما. ونشرت الايكاو دليلا جديدا عن ترخيص المطارات، تستطيع الدول الاسترشاد به للوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية الطيران المدني

البحث والإنقاذ



تحسن نظام الانذار والتتبع بالأقمار الصناعية، التابع لنظام كوسباس - سارسات (النظام الفضائي للبحث عن السفن المستغيثة، ونظام التتبع بالأقمار الصناعية للبحث والإنقاذ). وأضيفت 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 ميجاهرتز في نطاق الرؤية. وللاستفادة الكاملة من هذه الأقمار الصناعية الثلاثة، بدأ الآن انتاج منارات تعمل على التردد ٤٠٦ ميجاهرتز وفيها جهاز يستقبل اشارات الملاحة الجوية، أو وصلة لاستقبال بيانات الملاحة الجوية الخارجية، وهي معدات قادرة على ارسال بيانات الموقع على شكل رسائل رقمية على التردد ٤٠٦ ميجاهرتز. ومن فوائد جهاز تحديد موقع الطوارئ على التردد ٤٠٦ ميجاهرتز أن صدور التنبيهات الكاذبة منه أقل بكثير مما كان يحدث على التردد ١٢١,٥ ميجاهرتز. والمصدر الوحيد للتنبيهات الكاذبة على التردد ٤٠٦ ميجاهرتز هو أجهزة الارسل التي تبين موقع الطوارئ، أما في حالة التردد ١٢١,٥ ميجاهرتز فكان سبب التنبيهات الكاذبة هو عدة مصادر للتشويش.

في الفترة من سبتمبر ١٩٨٢ الى ديسمبر ٢٠٠٠ أسهم نظام كوسباس - سارسات في انقاذ أكثر من ١٢ ٧٤٧ شخصاً من حوادث جوية وبحرية وبرية. ووقعت كندا وفرنسا واتحاد الجمهوريات السوفياتية الاشتراكية السابق والولايات المتحدة على اتفاق بشأن هذا البرنامج في باريس في ١٩٨٨/٧/١، وبدأ سريان هذا الاتفاق في ١٩٨٨/٨/٣٠، وهو يتيح لكل الدول استخدام هذا النظام لأجل طويل وبدون تمييز. ويجوز للدول غير الأطراف في هذا الاتفاق أن تشارك في هذا النظام سواء كدول منتفعة أو كدول مقمة لقطاع أرضي. وقد أودع هذا الاتفاق أيضاً لدى الأمين العام للايكاو.

الازدحام



ظل الازدحام المتزايد في منطقة التحركات المراقبة في المطارات يؤثر على العمليات في أنحاء كثيرة من العالم، لا سيما وأن الحركة تزداد بسرعة تفوق سرعة ازدياد سعة المطارات والمجالات الجوية. ومن المتوقع أن يسفر تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية عن اسهام قوي في خفض الازدحام في مناطق التحركات في مطارات العالم.

أوصى الاجتماع الثالث لفريق خبراء التسهيلات التابع للايكاو باعداد تعديل شامل للملحق التاسع الصادر بعنوان التسهيلات، بما يحول دون ازدحام أراضي المطارات أو بما يخفف هذا الازدحام. وأصبحت القواعد القياسية والتوصيات الدولية الجديدة المحدثة، ولا سيما في الفصل الثالث من ذلك الملحق (وثائق السفر واجراءات المغادرة والوصول) والفصل الرابع (دخول البضائع وخروجها)، تعبر عن المفاهيم العصرية مثل أفضل استخدام لنظم المعلومات التلقائية، وتقادي الخطأ في نظم مراقبة الحدود. وما زال العمل مستمرا على تحسين مواصفات وثائق السفر المقروءة آلياً، وذلك للنهوض بتشغيل معدات التفتيش في المطارات بنظم متعددة في جميع أنحاء العالم، الأمر الذي يهدف بدوره الى تشهيل أحجام الحركة العالية في فترات الذروة.

السلامة



حوادث الطائرات التي ترد تحت هذا العنوان لا تشمل الحوادث الناتجة عن أفعال التدخل غير المشروع، والتي يرد شرحها في القسم بعنوان "الأمن".

العمليات المنتظمة

تفيد المعلومات الأولية عن حوادث الطائرات التي أسفرت عن خسائر في الأرواح بين ركاب الرحلات المنتظمة في جميع أنحاء العالم بأن عام ٢٠٠١ شهد ١٣ حادثة أسفرت عن وفيات في ركاب الطائرات ذات الكتلة الاقلاعية القصوى المرخصة التي تزيد على ٢ ٢٥٠ كيلوجرام. وكان عدد وفيات الركاب في هذه الحوادث ٥٧٧ راكبا. هذا مقابل ١٨ حادثة مميتة في عام ٢٠٠٠ أفضت الى مصرع ٧٥٧ راكبا (انظر الجدول ١١). وبالرغم من انخفاض حجم حركة الركاب في عام ٢٠٠١، وبسبب انخفاض عدد الوفيات، انخفض معدل وفيات الركاب لكل ١٠٠ مليون راكب كيلومتري من ٠,٠٢٥ في عام ٢٠٠٠ الى ٠,٠٢، وانخفض معدل حوادث الطائرات المميتة لكل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران من ٠,٠٧ في عام ٢٠٠٠ الى ٠,٠٥، وانخفض معدل حوادث الطائرات المميتة لكل ١٠٠ ٠٠٠ هبوط من ٠,٠٩ في عام ٢٠٠٠ الى ٠,٠٦. (انظر الشكل ٨).

تفاوتت مستويات السلامة تقاونا كبيرا حسب اختلاف طرز طائرات الركاب العاملة في الخطوط المنتظمة. فمن ذلك مثلا أن عمليات الطائرات التوربينية النفاثة، التي تمثل حوالي ٩٨ في المئة من الحجم الكلي للحركة المنتظمة (مقاسة بعدد الركاب الكيلومترين

المنقولين)، وقعت لها ٥ حوادث في عام ٢٠٠١ أسفرت عن مصرع ٥١٣ راكبا، بينما سجلت عمليات الطائرات التوربينية المروحية والطائرات ذات المحركات المكبسية، التي تمثل حوالي ٢ في المئة من حجم الحركة الجوية المنتظمة، ٨ حوادث أسفرت عن مصرع ٦٤ راكبا. ومعنى ذلك أن معدل الخسائر في أرواح ركاب الطائرات التوربينية للنفاثة كان أقل بكثير من مثيله في الطائرات المروحية.

العمليات التجارية غير المنتظمة

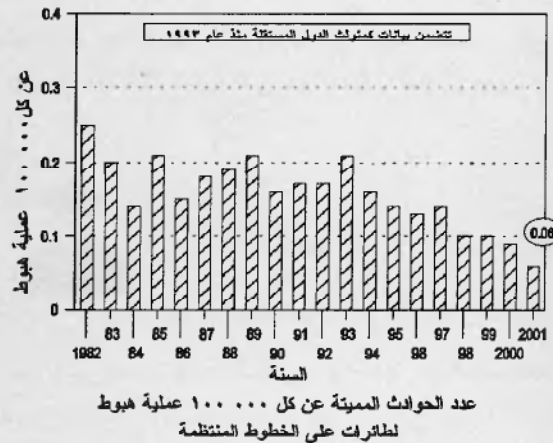
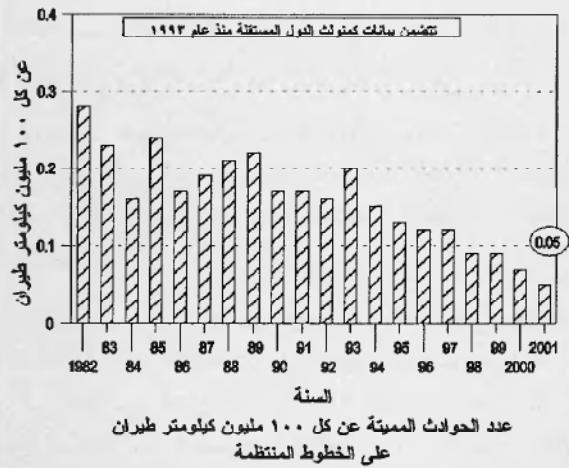
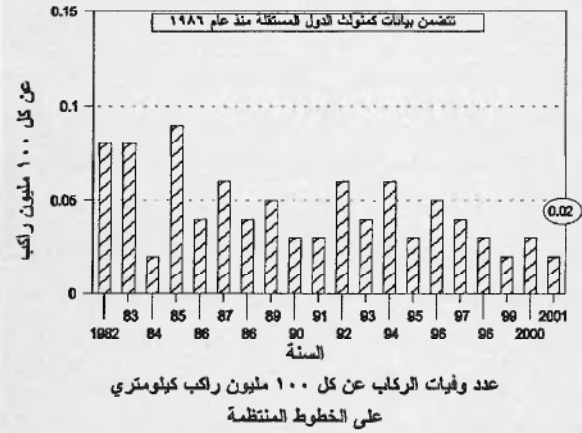
العمليات التجارية غير المنتظمة هي الرحلات الجوية غير المنتظمة التي تشغلها شركات الطيران المنتظم، وجميع رحلات النقل الجوي التي تشغلها شركات تجارية للطيران غير المنتظم. وتدل المعلومات المتوفرة لدى الايكاو عن سلامة العمليات غير المنتظمة لطائرات الركاب على أن ٢٩ حادثة مميتة وقعت للطائرات التي تتجاوز كتلتها الإقلاعية القصوى المخصصة ٢٥٠ كيلوجرام في عام ٢٠٠١ (بما في ذلك ٥ حوادث لطائرات مشغلة على خطوط بضائع فقط كان على متنها ركاب) مقابل ٢١ حادثة في عام ٢٠٠٠. وشملت هذه الحوادث مصرع ٢٠٤ راكبا في عام ٢٠٠١ مقابل ٢٩٠ راكبا في عام ٢٠٠٠.

أما العمليات غير المنتظمة التي قامت بها طائرات تزيد كتلتها الإقلاعية على ٩٠٠٠ كيلوجرام، سواء كانت تابعة لخطوط جوية منتظمة أو لمشغلي الرحلات غير المنتظمة، فقد سجلت ١٣ حادثة مميتة أفضت الى مصرع ١١٨ راكبا في عام ٢٠٠١.

مراقبة السلامة الجوية



خللت أنشطة التدقيق جارية في برنامج الايكاو المالي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الذي بدأ في يناير ١٩٩٩. وتم تقديم تقرير شامل عن هذا البرنامج الى الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية، وأخذت الجمعية العمومية علما بالنجاح في تنفيذه. وقد تم التدقيق منذ عام ١٩٩٩ في ١٧٨ دولة متعاقدة و ٥ أقاليم. وأصدرت الجمعية العمومية قرارات نصت فيها ضمن جملة أمور على ضرورة مواصلة هذا البرنامج وتوسيع نطاقه، من أجل سد الثغرات التي كشفتها عمليات التدقيق، ومن أجل ضمان الجودة في مشاريع مراقبة السلامة الجوية. وبالإستعانة بنتائج التدقيق وقاعدة بيانات الاختلافات أمكن تحديد الثغرات المتعلقة بمراقبة السلامة الجوية. وأوفدت الايكاو ٣٠ بعثة متابعة بهدف التحقق من تنفيذ خطط العمل التي قدمتها الدول التي جرى فيها التدقيق، وأكملت هذه البعثات مهامها بنهاية العام. واستمرت الأعمال التحضيرية لتوسيع نطاق هذا البرنامج بحيث يشمل مجالات فنية أخرى.



الشكل ٨ - إحصاءات حوادث الطائرات

٢٠٠١-١٩٨٢

المساعدة في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب

عقب الاحداث الأساسية في الحادي عشر من سبتمبر في الولايات المتحدة، اعتمدت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية للقرار A33-20 بعنوان اتباع نهج منسق لتقديم المساعدة في مجال التأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب. وحثت الجمعية العمومية الدول المتعاقدة على أن تعمل معاً لاعداد نهج منسق ومستمر لحل هذه المشكلة المهمة والعاجلة وطلب من مجلس الايكاو أن ينشئ مجموعة خاصة لدراسة المسألة وتقديم توصياتها الى المجلس في أقرب وقت ممكن. وخلال الجلسة الأولى من الدورة ١٦٤ في ١٠/٢٢ قرر المجلس انشاء المجموعة الخاصة للتأمين على الطيران ضد مخاطر الحرب .

عقدت المجموعة الخاصة اجتماعين ، الأول (من ٦ الى ١٢/٢٠٠١ في مونتريال) والثاني (من ٢٨ الى ٣٠/٢٠٠٢).

أوصت المجموعة في اجتماعها الأول باعداد اتفاقية دولية كحل على المدى الطويل لتحديد مسؤولية صناعة الطيران ازاء الغير عن الخسائر الناجمة عن الحرب واختطاف الطائرات والاختطاف ذات الصلة بذلك.

وكحل على المدى القصير، أوصت المجموعة في اجتماعها الأول بإنشاء آلية دولية تقدم تغطية ضد مخاطر الحرب لشركات الطيران بدعم حكومي متعدد الأطراف في السنوات الولي. وانتظاراً لقرار من المجلس بهذا الخصوص، فقد ناشد رئيس المجلس جميع الدول المتعاقدة في الايكاو، بموجب كتب مؤرخة في ٩/٢١ و ١٠/٢٥ ، ٢٠٠١/١٢/١٤ و ٢٠٠٢/٣/١٨ أن تغطي المخاطر التي تركت بدون تغطية بسبب هذه التطورات، وذلك حتى يعود الاستقرار الى أسواق التأمين. قد استجابت الدول على نحو ايجابي لنداء الرئيس.

الأمن



سجل في فترة هذا التقرير ٢١ فعلاً من أفعال التدخل غير المشروع. منها ٧ عمليات استيلاء غير مشروع تضمنت ٤ عمليات اختطاف متزامنة في الولايات المتحدة في ٩/١١ لطائرات مدنية استخدمت كأسلحة للدمار، ومحاولتان للاستيلاء، و ٤ هجمات على تجهيزات الطيران، و ٤ محاولات هجوم على تجهيزات الطيران، وهجومان في أثناء الطيران، ومحاوله هجوم في أثناء الطيران،

العوامل البشرية



ركز مجتمع الطيران الدولي اهتمامه على مسائل العوامل البشرية التي أدت الى اقتحام المدارج، حيث عقدت مناسبات دولية في دول متعاقدة مختلفة.

عقدت ندوة اقليمية في سانتا كروز ببوليفيا من ٢ الى ٦ ابريل، دار موضوعها حول منع وقوع الحوادث والتحقيق في الحوادث، وحضرها ممثلون من الدول المتعاقدة من اقليم الكاريبي و اقليم أمريكا الجنوبية، وممثلون عن صناعة الطيران والمؤسسات التدريبية والأكاديمية. وخصصت هذه الندوة يوماً كاملاً لمسائل العوامل البشرية وعلاقتها بمنع وقوع الحوادث وبالتحقيق في الحوادث.

عقدت الايكاو ندوة اقليمية في بنما من ٢٧ الى ٢٩ نوفمبر عن تدقيق سلامة عمليات الخطوط الجوية. وهذا التدقيق يشكل منهجية ناشئة لجمع المعلومات عن السلامة الجوية من خلال الرصد الروتيني للعمليات المعتادة لشركات الطيران.

التدريب



أعدت الايكاو أربعة برامج تدريبية قياسية لتحسين مهارات ومعارف مفتشي السلامة الجوية الحكوميين، وذلك بالتعاون مع هيئة الطيران الاتحادية في الولايات المتحدة. وتم تقييم تسعة مراكز للتدريب على أعمال الطيران المدني لتحديد ما اذا كانت تفي بشروط تزويد مفتشي السلامة الحكوميين المعتمدين من الايكاو بالتدريب على أساس دولي باستخدام هذه البرامج التدريبية القياسية.

نظام وارسو



بحلول نهاية عام ٢٠٠١، كانت اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي، المحررة في مونتريال في ٢٨/٥/١٩٩٩، قد حظيت بتوقيع ٧٠ دولة ومنظمة واحدة للتكامل الاقتصادي الاقليمي (الجماعة الأوروبية)، وبتصديق ١٢ دولة. وتقتضي هذه الاتفاقية ٣٠ تصديقاً ليبدأ سريانها.

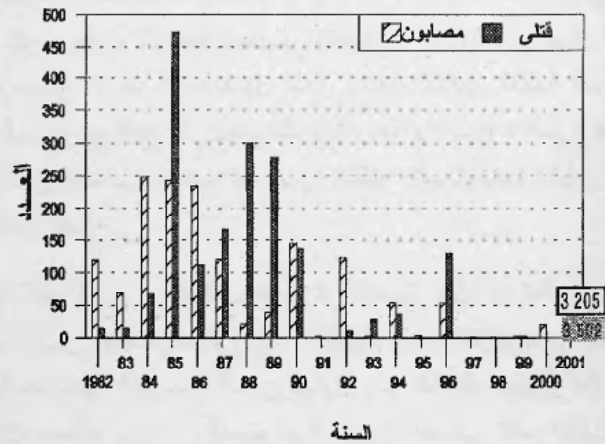
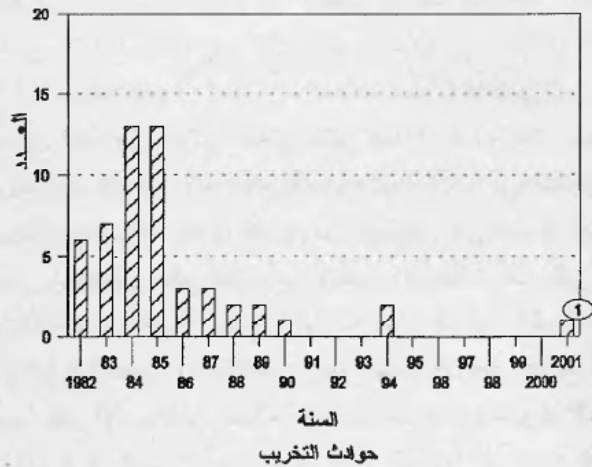
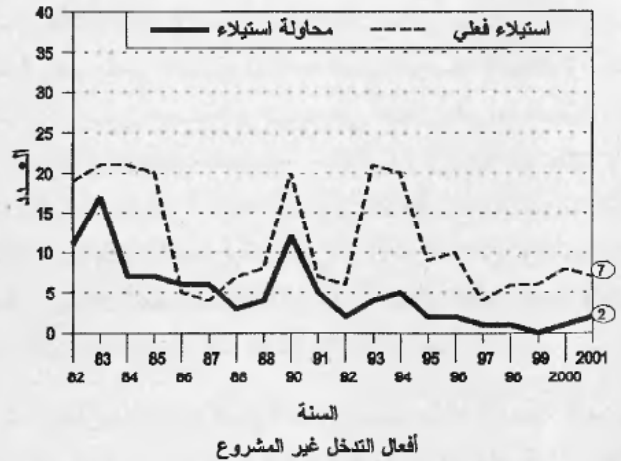
ومحاولة تخريب واحدة (انظر الجدول ١٢). وأدرجت هذه الأفعال في الإحصاءات السنوية للمساعدة على تحليل الاتجاهات والتطورات (انظر الشكل ٩).

عملاً بقرار الجمعية العمومية A33-1 — إعلان بشأن إساءة استخدام الطائرات المدنية كأسلحة للدمار وبشأن أفعال الإرهاب الأخرى التي تستخدم الطيران المدني، وافق المجلس على أن يعقد في مقر الإيكاف مؤتمراً وزارياً رفيع المستوى لأمن الطيران، في الفترة من ١٩ إلى ٢٠/٢/٢٠٠٢، على أن يكون الهدف هو منع ومكافحة واستئصال أفعال الإرهاب التي تستخدم الطيران المدني، وتعزيز دور الإيكاف في إصدار القواعد القياسية والتوصيات الدولية والإجراءات المتعلقة بأمن الطيران، وتنفيذ هذه القواعد والتوصيات، وضمان توفير الوسائل المالية اللازمة للأعمال العاجلة التي يجب أن تؤديها الإيكاف في مجال أمن الطيران.

طلبت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية في قرارها A33-1 أن يستعرض المجلس والأمين العام برنامج الإيكاف لأمن الطيران وأن ينظرا في إنشاء برنامج لتدقيق أمن الطيران يشمل جملة أمور ومنها ترتيبات أمن المطارات وبرنامج أمن الطيران المدني. وقد صدرت توصية بضرورة جعل آلية أمن الطيران دائمة والزامية وبأن تشارك فيها جميع الدول.

وافق المجلس في ١٢/٧ على التعديل رقم (١٠) للملحق السابع عشر، وسيصبح هذا التعديل سارياً في ٢٠٠٢/٤/١٥ ومنطبقاً في ٢٠٠٢/٧/١. وهو يتضمن تعاريف وأحكاماً جديدة بشأن انطباق الملحق على العمليات الداخلية، والتعاون الدولي على تبادل المعلومات عن التهديدات، وإنشاء لجان وطنية لأمن الطيران، والمراقبة الوطنية لجودة الأمن، ومراقبة المنافذ، والمسائل التي تخص الركاب وأمتعتهم المحمولة، وأفراد الأمن على متن الطائرات، وحماية مقصورات القيادة، وترتيبات المشاركة في رموز الرحلات، ومسائل العوامل البشرية، وإدارة أعمال التصدي لأفعال التدخل غير المشروع. وتغيرت صفة بعض الموصفات من مجرد توصيات إلى مصادف القواعد القياسية.

وافق المجلس على توصية قدمتها اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات بتعديل الملحق الفني باتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، وذلك بحذف مادة أرثوأحادي نيترو تولوين من قائمة المواد الكاشفة. وطبقاً لما قرره المجلس تم إرسال خطاب إلى الدول الأطراف في هذه الاتفاقية يتضمن اقتراح التعديل عملاً بالفقرة ٤ من المادة السادسة من الاتفاقية نفسها. وطبقاً للفقرة ٣ من المادة السابعة من الاتفاقية، تم إقرار التعديل في ٩/٢٧ وبدأ سريانه في ٢٠٠٢/٣/٢٧.



ملاحظة ١ — التقارير الرسمية المستلمة بخصوص ١١ سبتمبر ٢٠٠١ في الولايات المتحدة لم تتضمن تقديرات عدد الوفيات والإصابات على الأرض والاجماليات هي تقديرات جارية مأخوذة من ٥ مصادر لوسائل الإعلام

عدد القتلى أو المصابين

الشكل ٩ — إحصاءات أمن الطيران
٢٠٠١-١٩٨٢



حماية البيئة

١٥ دولة أوروبية حول لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ١٩٩٩/٩٢٥ ("كتم الضوضاء"). وجرت مفاوضات خلال السنة بين الأطراف المعنية وقدم رئيس المجلس مساعيه الحميدة بوصفه وسيطا. وتمكنت الأطراف من اجماع آرائها على مبادئ مقترحة للتسوية، مع مراعاة قرار الجمعية العمومية A33-7، ولا سيما المرفقات (ج) و(د) و(هـ)، المعتمد في ٥ أكتوبر بالاجماع في الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية. وأعربت الأطراف عن ارتياحها لهذا الاطار الجديد متعدد الأطراف، ورأت أنه يمثل خطوة مهمة صوب تسوية النزاع المطلوب حله بموجب المادة ٨٤.

فيما يتعلق بالانبعاثات المحركات، وحسبما طلبته الجمعية العمومية في عام ١٩٩٨، ركزت لجنة حماية البيئة بصفة خاصة على اعداد خيارات لسياسات الحد من انبعاث غازات الدفيئة من الطيران المدني أو تخفيض هذه الانبعاثات. وأخذت في الحسبان التقرير الخاص الصادر بعنوان الطيران والغلاف الجوي العالمي الذي أعده الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، كما راعت متطلبات بروتوكول كيوتو. وشمل هذا العمل متابعة التقدم في التكنولوجيا، واستطلاع امكانية ادخال المزيد من التطوير على الملحق السادس عشر بنصوص تعالج على وجه التحديد الانبعاثات التي تثير القلق على الصعيد العالمي، ووضع ارشادات بشأن التدابير التشغيلية التي من شأنها تخفيض الانبعاثات، ووضع منهجية لتقييم المنافع البيئية لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية. وشمل هذا العمل أيضا تحليل الدور المحتمل أن تؤديه التدابير القائمة على آليات السوق، مثل مبادلة الانبعاثات، وفرض الجبايات على الانبعاثات (رسوم أو ضرائب)، والاتفاقات الطوعية. وفي أكتوبر طلبت الجمعية العمومية (القرار A33-7) أن يواصل المجلس وضع الارشادات للدول بشأن تطبيق التدابير القائمة على آليات السوق ووضع اقتراحات ملموسة واسداء المشورة بأسرع ما يمكن الى مؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ.

بعد اقرار بروتوكول كيوتو في ديسمبر ١٩٩٧، انعقد في نوفمبر مؤتمر الأطراف في هذه الاتفاقية، وحدد الترتيبات والاجراءات التفصيلية اللازمة للبروتوكول ولها علاقة بالطيران مثل مبادلة الانبعاثات. ومن المتوقع أن يؤدي ذلك الى الاسراع بالتصديق على بروتوكول كيوتو. ويتقضي سريان هذا البروتوكول تصديق ٥٥ طرفا في الاتفاقية وعدد كاف من أطراف الملحق الأول بها (البلدان الصناعية) بما يضمن شمول الدول المسؤولة عن انبعاثات غازات الدفيئة. وبحلول نهاية عام ٢٠٠١ كانت ٤٦ دولة قد صدقت على البروتوكول ومنها دولتان فقط من أطراف الملحق الأول.

عقدت في الايكو ثلاث مناسبات رئيسية في عام ٢٠٠١. فقد عقدت لجنة الايكو المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران اجتماعها الخامس في يناير، وقدمت توصيات الى مجلس الايكو بشأن ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات. وانهقدت في ابريل ندوة عن الجوانب البيئية للطيران، وكانت أهدافها الرئيسية تعزيز وعي الدول بالمشكلات البيئية المرتبطة بالطيران المدني، وتبادل الآراء حول هذه المشكلات، وتعريف الدول بأعمال الاجتماع الخامس للجنة حماية البيئة من أجل التحضير لمناقشة المسائل البيئية في الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية للايكو. وفي أكتوبر استعرضت الجمعية العمومية البيان الموحد بسياسات الايكو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة الذي صدر في عام ١٩٩٨ (القرار A32-8) في ضوء التطورات التي استجذبت في السنوات الثلاث الماضية، وأقرت الجمعية العمومية صيغة من ذلك البيان منقحة تنقيحاً شاملاً (القرار A33-7).

أقر المجلس في يونيو قاعدة قياسية جديدة وأكثر تشددا بخصوص ضوضاء الطائرات النفاثة والطائرات المروحية الكبيرة (الفصل الرابع في المجلد الأول من الملحق السادس عشر - حماية البيئة) وقرر أن يكون تاريخ الانطباق هو ٢٠٠٦/١/١، ووضع حدودا أكثر تشددا للضوضاء الصادرة عن الطائرات الهليكوبتر، وأحكاما جديدة بشأن اعادة ترخيص ضوضاء الطائرات. وفي أكتوبر أيدت الجمعية العمومية (القرار A33-7) مفهوم النهج المتوازن للسيطرة على ضوضاء الطائرات، وهو نهج وضعته لجنة حماية البيئة ويتكون من أربعة عناصر رئيسية هي: خفض الضوضاء عند المنبع (جعل الطائرات أقل ضوضاء)، وتخطيط استخدام الأراضي حول المطارات، وكتم الضوضاء باجراءات تشغيلية، وفرض قيود على تشغيل الطائرات. وحلت الجمعية العمومية أيضا المسألة العويصة المتمثلة في فرض القيود التشغيلية على طائرات الفصل الثالث الأكثر ضوضاء، حيث قررت على الدول المضطرة الى فرض هذه القيود في مطاراتها التي تعاني من مشكلات من الضوضاء الكثيرة أن تتبع الارشادات الموضوعة لهذه الاجراءات.

قدمت الولايات المتحدة في ٢٠٠٠/٣/١٤ طلبا ومذكرة عملا بالمادة ٨٤ من اتفاقية الطيران المدني الدولي وقواعد تسوية الخلافات، و التمتت قرارا من مجلس الايكو بشأن خلافها مع

واستعانت ادارة التعاون الفني بخدمات ٤١١ خبيراً من ٣٥ بلداً لتنفيذ مشاريعها الميدانية، وقدمت ٥٨٣ منحة دراسية، وأنفقت على مشتريات المشاريع الميدانية ٨٥,٨ مليون دولار.

أنشأت حكومة سنغافورة والايكاو بالتضامن "برنامج التدريب المشترك بين الايكاو وسنغافورة لصالح البلدان النامية". وبموجب هذا البرنامج الذي يشرف عليه برنامج التعاون السنغافوري وتديره ادارة التعاون الفني بالايكاو وتنفذه أكاديمية الطيران في سنغافورة، ستقدم ١٠٠ منحة تدريبية تبلغ تكلفتها التقديرية ٦٠٠ ٠٠٠ دولار في الفترة من عام ٢٠٠١ الى عام ٢٠٠٣ في مجالات مراقبة السلامة الجوية والتفتيش على استمرار صلاحية الطائرات للطيران، وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية (بما في ذلك أحدث تطورات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية). ومن خلال منح دراسية قدمتها الجمهورية التشيكية، وفرت الايكاو في عام ٢٠٠١ التدريب في مركز التدريب في براغ لصالح ٤١ متدرباً في مجال خدمات الملاحة الجوية. وقد بدأ برنامج المنح الدراسية هذا منذ عام ١٩٩٧، وحصل بموجبه ١٢٠ متدرباً من ١٤ بلداً في الاقليم الأوروبي على التدريب وبحلول نهاية عام ٢٠٠١ كان مجموع تكاليف هذا البرنامج ٩٨٢ ٥٨٨ دولاراً.

القيود المفروضة على التدخين



نفذ جميع الناقلين الجويين في أستراليا ونيوزيلندا وبلدان شمال أوروبا وأمريكا الشمالية حظراً كاملاً على التدخين في جميع رحلات الركاب، وأصبحت غالبية كبيرة من جميع رحلات آسيا وأوروبا والشرق الأوسط خالية الآن من التدخين. وما زال تنفيذ قرار الجمعية العمومية A29-15 — القيود على التدخين في رحلات الركاب الدولية مستمراً.

التعاون الفني



بلغت قيمة برنامج التعاون الفني للايكاو ١٣٠,٦ مليون دولار في عام ٢٠٠١، أنفق منها ١٠٠,٧ مليون دولار (أي ٧٧ في المئة).

في أثناء العام نفذت ادارة التعاون الفني ١٢٥ مشروعاً في ٨٨ بلداً نامياً، وتم اعتماد ١٥ مشروعاً كبيراً، منها الجديد ومنها المنقح.

المنظمة

★ عقدت الايكاو الدورة الثالثة والثلاثين لجمعية العمومية في سبتمبر وأكتوبر، وشارك فيها عدد قياسي بلغ ١١٣٠ مشاركاً من ١٦٩ دولة متعاقدة ومراقبين من ٣٢ منظمة دولية. وقد عقدت هذه الجمعية بعد فترة قصيرة من أحداث ٩/١١ التي وقعت في الولايات المتحدة، وأصدرت الجمعية العمومية قراراً أدانت فيه بقوة اساءة استخدام الطائرات المدنية كأسلحة للدمار، وطالبت بالتشدد في برامج تدابير أمن الطيران في الدول والايكاو. وحققت الجمعية العمومية طفرة أيضاً فيما يتعلق بمسائل ضوضاء الطائرات حيث أدرجت هذا الموضوع في قرار شامل منها عن حماية البيئة وعالجت فيه مجموعة كبيرة من المواضيع الأخرى التي تخص الملاحة الجوية والسلامة الجوية والاقتصاد والشؤون القانونية وسياسة التعاون الفني وتحسين انتاجية المنظمة. وأيدت الجمعية العمومية مفهوم التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية، بهدف تمويل مشاريع السلامة التي لا تستطيع الدول تمويلها أو الحصول على الموارد المالية اللازمة لها. وانتخبت المنظمة مجلساً جديداً لمدة ثلاث سنوات، ووافقت على الميزانية البرنامجية للسنوات ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤.

★ بناء على طلب الجمعية العمومية، قرر المجلس في نوفمبر عقد مؤتمر وزاري رفيع المستوى لأمن الطيران في ١٩ و ٢٠/٢/٢٠٠٢ بمقر الايكاو.

★ انضمت يوغسلافيا في يناير الى اتفاقية الطيران المدني الدولي، وأعقيتها في فبراير أندورا، فأصبح مجموع عدد الدول المتعاقدة ١٨٧ دولة.

★ في يناير أيضاً تم بلوغ اتفاق رسمي على شبكة الطرق الجوية الجديد فوق القطب الشمالي، ومن شأن هذه الشبكة الجديدة أن تقصر المسافات تقصيراً شديداً للرحلات التي تصل أمريكا الشمالية وأوروبا بآسيا والمحيط الهادئ. وأصبحت هذه الشبكة تستخدم ابتداءً من ١/٢/٢٠٠١.

★ في أغسطس وقع الدكتور أسعد قطيط رئيس المجلس والسيد يو تشيو تون وزير تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات في سنغافورة مذكرة تفاهم لإنشاء برنامج تدريب مشترك بين الايكاو وسنغافورة لصالح البلدان النامية.

★ في سبتمبر منح المجلس جائزة ادوارد وارنر الخامسة والثلاثين، وهي أعلى تشريف في عالم الطيران المدني، الى بترو فاسيلييفيتش بالابوييف (أوكرانيا) تقديراً لمدجزاته في تصميم للطائرات.

★ عقد في كيب تاون مؤتمر دبلوماسي من ١٠/٢٩ الى ١١/١٦ برعاية الايكاو والمنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص (أونيدروا)، وأقر ذلك المؤتمر اتفاقية الضمانات الدولية على المعدات المنقولة، والبروتوكول الملحق بها بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والمسائل التي تخص معدات الطائرات. وأصبح هذان الميثاقان يشكلان مجموعة من القواعد التي تسهل تمويل الأصول وتأجير الطائرات وتسهل تقديم الائتمان الى الناقلين الجويين بتكاليف أقل.

★ في نوفمبر انتخب المجلس بالتركية الدكتور أسعد قطيط (لبنان) رئيساً له للمرة العاشرة على التوالي.

★ تم الاحتفال بيوم الطيران المدني الدولي، وهو اليوم السنوي الذي يوافق انشاء الايكاو في ٧/١٢/١٩٤٤، وكان موضوعه "الطيران بين الأمم — حوار بين الشعوب".