



# التقرير السنوى للمجلس لعام ١٩٩٥

وثائق لدورة الجمعية العمومية فى ١٩٩٨

منظمة الطيران المدنى الدولى

## نشرها الأمين العام تحت سلطة المجلس

تصدر منظمة الطيران المدني الدولي هذه الوثيقة في طبعات مستقلة باللغات العربية والانجليزية والفرنسية والأسبانية والروسية . وينبغي توجيه جميع المراسلات ، باستثناء طلبات الشراء والاشتراكات ، الى الأمين العام . ينبغي ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى واحد من العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملائم (اما شيك مصرفي أو حوالة بريدية) بالدولار الأمريكي أو عملة البلد الذي ترسل اليه طلبات الشراء :

Document Sales Unit  
International Civil Aviation Organization  
1000 Sherbrooke Street West, Suite 400  
Montreal, Quebec  
Canada H3A 2R2  
Tel.: (514) 285-8022  
Telex: 05-24513  
Fax: (514) 285-6769  
Sitatex: YULCAYA

Credit card orders (Visa or American Express only) are accepted at the above address.

*Egypt.* ICAO Representative, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,  
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11361.

*France.* Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,  
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex).

*India.* Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001  
or 17 Park Street, Calcutta 700016.

*Japan.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo.

*Kenya.* ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,  
P.O. Box 46294, Nairobi.

*Mexico.* Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,  
Apartado postal 5-377, C.P. 06500, México, D.F.

*Peru.* Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100.

*Senegal.* Représentant de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar.

*Spain.* A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,  
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid.

*Thailand.* ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyack Ladprao,  
Bangkok 10901.

*United Kingdom.* Civil Aviation Authority, Printing and Publications Services, Greville House,  
37 Gratton Road, Cheltenham, Glos., GL50 2BN.

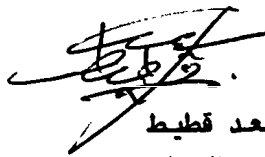
## الى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

أتشرف ، بناء على طلب من المجلس ، بأن أرفع تقريره لعام ١٩٩٥ الى الجمعية العمومية ، وقد أعد ذلك التقرير وفقا لحكم الفقرة (أ) من المادة الرابعة والخمسين لاتفاقية الطيران المدني الدولي . ويشكل التقرير أحد وثائق الدورة العادية القادمة للجمعية العمومية المقرر عقدها في عام ١٩٩٨ ، ولكنه يوزع على الدول المتعاقدة الآن لغرض العلم . وسوف يرسل هذا التقرير أيضا الى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة وفقا لحكم المادة السادسة ، الفقرة ٢ (أ) من الاتفاق المعقود بين الايكاو والأمم المتحدة .

وقد أعدت أمانة الايكاو التقرير المذكور ، ووزعته في صورته الأولية على ممثلي الدول الأعضاء في المجلس للحصول على مقترحاتهم بشأنه . ولم ينظر المجلس رسميا بكامل هيئته - في التقرير أو يعتمده ، وإنما فوض لرئيسه ، كما في الماضي ، سلطة اعتماد النص النهائي بعد النظر في جميع المقترحات المقدمة .

يحتوي الفصل الأول على ملخص للاتجاهات والتطورات الرئيسية في مجال الطيران المدني بالإضافة الى عمل المنظمة خلال السنة . أما نشاطات الايكاو نفسها فوصفها وارد في الفصول من الثاني الى العاشر .

عقد المجلس خلال عام ١٩٩٥ ثلاث دورات هي : الدورة ١٤٤ من ٣ فبراير الى ٢٧ مارس ، وكان مجموع جلساتها ٢٠ جلسة ، عقدت منها واحدة خارج طور انعقاد المجلس نفسه ، والدورة ١٤٥ من ٤ مايو الى ٦ يوليو و ١١ و ١٢ سبتمبر ، وكان مجموع جلساتها ٢٨ جلسة ، عقدت منها واحدة خارج طور انعقاد المجلس ، والدورة ١٤٦ من ٢٦ اكتوبر الى ١٣ ديسمبر ، وكان مجموع جلساتها ١٥ جلسة ، عقدت منها جلسة واحدة خارج طور انعقاد المجلس . وقد فوض المجلس الى الرئيس سلطة التصرف في عدد من الموضوعات ، حسب الضرورة ، عندما لا يكون المجلس في حالة انعقاد .



أسعد قطيب  
رئيس المجلس

# الفهرس

## الصفحة

|     |                                                                                                         |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ٤٠  | ٤- الخدمات الإضافية التي تطلب الدانمرك ادراجها في اتفاق التمويل المشترك                                 |
| ٤٠  | ٥- البيانات المالية لاتفاقي التمويل المشترك الدانمركي والأيسلندي                                        |
| ٤١  | الفصل الخامس - التعاون الفني                                                                            |
| ٤١  | ١- موجز                                                                                                 |
| ٤٦  | ٢- الشؤون المالية                                                                                       |
| ٤٦  | ٣- العاملون                                                                                             |
| ٤٩  | ٤- المنح التدريبية                                                                                      |
| ٤٩  | ٥- المعدات والعقود من الباطن                                                                            |
| ٤٩  | ٦- برامج برنامج الأمم المتحدة الإنمائي والصناديق الائتمانية                                             |
| ٦٧  | الفصل السادس - المسائل الدستورية والقانونية                                                             |
| ٦٧  | ١- مقدمة                                                                                                |
| ٦٧  | ٢- وثائق شيكاغو                                                                                         |
| ٧٠  | ٣- اتفاقيات قانون الجو الدولي                                                                           |
| ٧٠  | ٤- اجتماعات الشؤون القانونية                                                                            |
| ٧٠  | ٥- برنامج عمل اللجنة القانونية                                                                          |
| ٧٠  | ٦- المزايا والحصانات والتسهيلات                                                                         |
| ٧٠  | ٧- تسجيل الاتفاقات والترتيبات                                                                           |
| ٧٠  | ٨- تجميع القوانين واللوائح الوطنية الخاصة بالطيران                                                      |
| ٧٥  | الفصل السابع - أمن الطيران                                                                              |
| ٧٥  | ١- مقدمة                                                                                                |
| ٧٥  | ٢- اللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي وفي مرافقه                               |
| ٧٥  | ٣- آلية تقديم المساعدة المالية والفنية والمادية الى الدول في مجال أمن الطيران ، وغيره من برامج المساعدة |
| ٧٦  | ٤- التعاون الفني                                                                                        |
| ٧٧  | ٥- الاتصال بالدول                                                                                       |
| ٧٧  | ٦- الجوانب الفنية والقانونية لأمن الطيران                                                               |
| ٧٩  | الفصل الثامن - نشاطات المكاتب الاقليمية                                                                 |
| ٧٩  | ١- نص عام                                                                                               |
| ٨١  | ٢- مكتب آسيا والمحيط الهادئ (بانكوك)                                                                    |
| ٨٤  | ٣- مكتب أفريقيا الشرقية والجنوبية (نيروبي)                                                              |
| ٨٨  | ٤- مكتب أوروبا وشمال الأطلسي (باريس)                                                                    |
| ٩٢  | ٥- مكتب الشرق الأوسط (القاهرة)                                                                          |
| ٩٤  | ٦- مكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي (مكسيكو العاصمة)                                       |
| ٩٧  | ٧- مكتب أمريكا الجنوبية (ليما)                                                                          |
| ١٠٢ | ٨- مكتب أفريقيا الغربية والوسطى (داكار)                                                                 |

## الصفحة

|    |                                                                                          |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------|
| ١  | الفصل الأول - ملخص السنة                                                                 |
| ١  | الاقتصاد العالمي                                                                         |
| ٢  | حركة النقل                                                                               |
| ٣  | النتائج المالية                                                                          |
| ٤  | التطورات التجارية                                                                        |
| ٥  | التنظيم الاقتصادي                                                                        |
| ٦  | نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع                                                        |
| ٨  | ادارة الحركة الجوية                                                                      |
| ٩  | المطارات                                                                                 |
| ٩  | الأرصاء الجوية في خدمة الطيران                                                           |
| ١٠ | البحث والإنقاذ                                                                           |
| ١٠ | الازدحام                                                                                 |
| ١١ | السلامة                                                                                  |
| ١٣ | العوامل البشرية                                                                          |
| ١٣ | التدريب                                                                                  |
| ١٤ | نظام وارسو                                                                               |
| ١٤ | الأمن                                                                                    |
| ١٥ | حماية البيئة                                                                             |
| ١٥ | منع التدخين                                                                              |
| ١٦ | منع تعاطي المخدرات                                                                       |
| ١٦ | التعاون الفني                                                                            |
| ١٧ | المنظمة                                                                                  |
|    | الأنشطة والتطورات في الايكو خلال ١٩٩٥                                                    |
| ١٩ | الفصل الثاني - الملاحة الجوية                                                            |
| ١٩ | ١- مقدمة                                                                                 |
| ١٩ | ٢- المشروعات التي أوليت عناية خاصة في عام ١٩٩٥                                           |
| ٢٦ | ٣- الاجتماعات                                                                            |
| ٢٦ | ٤- القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دوليا واجراءات خدمات الملاحة الجوية |
| ٣١ | الفصل الثالث - النقل الجوي                                                               |
| ٣١ | ١- مقدمة                                                                                 |
| ٣١ | ٢- الاجتماعات                                                                            |
| ٣١ | ٣- الأنشطة الاقتصادية                                                                    |
| ٣٤ | ٤- الاحصاءات                                                                             |
| ٣٥ | ٥- ادارة المطارات وتسهيلات الطرق الجوية                                                  |
| ٣٦ | ٦- التسهيلات                                                                             |
| ٣٩ | الفصل الرابع - التمويل المشترك                                                           |
| ٣٩ | ١- مقدمة                                                                                 |
| ٣٩ | ٢- منضمون جدد الى اتفاقي التمويل المشترك الدانمركي والأيسلندي                            |
| ٣٩ | ٣- المشاريع المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية وفقا لاتفاق التمويل المشترك الأيسلندي          |

| الصفحة                                                                                                                                                                                     | الصفحة                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ٢- قائمة بالدول الأطراف في اتفاقية وارسو ،<br>وبروتوكول لاهاي ، واتفاقيات غوادالاخارا<br>وجنيف وروما وطوكيو ولاهاي ومونتريال ،<br>وبروتوكول مونتريال التكميلي -<br>في ١٢/٣١/١٩٩٥ ..... ١٤٩ | <b>الفصل التاسع - العلاقات مع<br/>المنظمات الدولية الأخرى</b><br>١٠٧ .....<br>١- منظمة الأمم المتحدة ..... ١٠٧<br>٢- الهيئات المشتركة بين الوكالات ..... ١٠٨<br>٣- الوكالات المتخصصة ..... ١٠٩<br>٤- المنظمات الدولية الأخرى ..... ١١١                                                                                                                                             |
| ٣- ملحق الاتفاقية - حالة<br>التبليغ عن التطابق أو الاختلافات ..... ١٦٦                                                                                                                     | <b>الفصل العاشر - المنظمة</b><br>١١٥ .....<br>١- الجمعية العمومية والمجلس<br>والهيئات الفرعية ..... ١١٥<br>٢- هيكل المنظمة ..... ١١٩<br>٣- الموظفون ..... ١١٩<br>٤- الدورة الإعلامية ..... ١٢١<br>٥- أنشطة الإعلام ..... ١٢١<br>٦- أنشطة التشغيل الآلي في المكاتب ..... ١٢٢<br>٧- الخدمات اللغوية والمطبوعات والمكتبة ..... ١٢٣<br>٨- مبنى المقر ..... ١٢٥<br>٩- المالية ..... ١٢٥ |
| ٤- المجلس ، ولجنة الملاحه الجوية<br>ولجان المجلس ..... ١٧١                                                                                                                                 | <b>المرفقات</b><br>١- الجزء الأول - الدول الأطراف في وثائق<br>شيكاغو - الحالة في ١٢/٣١/١٩٩٥ ..... ١٣١                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| ٥- الاجتماعات التي عقدت في عام ١٩٩٥ ..... ١٨٦                                                                                                                                              | الجزء الثاني - بروتوكول النص الرسمي<br>الثلاثي اللغات لاتفاقية الطيران المدني<br>الدولي (شيكاغو ، ١٩٤٤) المحرر في<br>بوينس آيرس في ٩/٢٤/١٩٦٨ ..... ١٤٠                                                                                                                                                                                                                             |
| ٦- مشاركة الدول والمنظمات الدولية<br>في الاجتماعات الرئيسية التي عقدها<br>الايكاو في عام ١٩٩٥ ..... ١٩٠                                                                                    | الجزء الثالث - بروتوكول النص الرسمي<br>الرباعي اللغات لاتفاقية الطيران المدني<br>الدولي (شيكاغو ، ١٩٤٤) المحرر في<br>مونتريال في ٩/٣٠/١٩٧٧ ..... ١٤٥                                                                                                                                                                                                                               |
| ٧- برنامج اجتماعات الايكاو لعام ١٩٩٦ ..... ١٩٤                                                                                                                                             | الجزء الرابع - بروتوكول بشأن النص<br>الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران<br>المدني الدولي (شيكاغو ، ١٩٤٤) الموقع في<br>مونتريال في ٩/٢٩/١٩٩٥ ..... ١٤٧                                                                                                                                                                                                                          |
| ٨- هيكل الأمانة العامة للايكاو<br>في ٣١ ديسمبر ١٩٩٥ ..... ١٩٦                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ٩- التوزيع القطري للموظفين المسؤولين<br>في ٣١ ديسمبر ١٩٩٥ ..... ١٩٧                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ١٠- توزيع العاملين الميدانيين<br>في التعاون الفني حسب<br>الجنسية والدرجة ومصدر<br>التمويل في عام ١٩٩٥ ..... ٢٠٢                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ١١- تعيين الموظفين الميدانيين - ١٩٩٥ ..... ٢٠٤                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ١٢- المنح التدريبية المقدمة خلال عام ١٩٩٥<br>في اطار برامج الايكاو ..... ٢١٦                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ١٣- شراء المعدات ، والتعاقد من الباطن ..... ٢٢٤                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ١٤- جداول تتعلق بالفصل الأول ..... ٢٢٩                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

# الفصل الأول

## ملخص السنة

يلخص هذا الفصل الاتجاهات والتطورات الرئيسية التي طرأت على الطيران المدني وعلى نشاط الايكاو خلال عام ١٩٩٥ . وترد بين أقواس اشارات الى الجداول ذات الصلة في المرفق (١٤) الذي يحتوى تفاصيل الاحصاءات الموجزة في الرسوم البيانية ، ويحدد مصادر هذه الاحصاءات والنطاق الذي تشمله .

### الاقتصاد العالمي



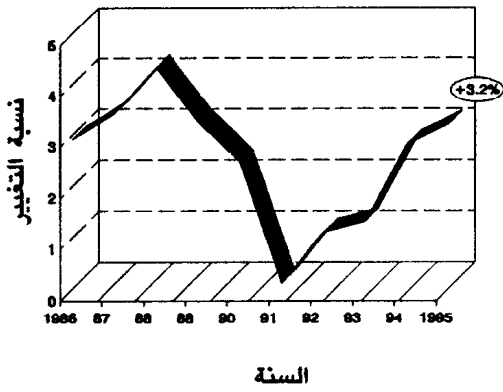
في عام ١٩٩٥ ، ارتفع الناتج المحلي الاجمالي العالمي بنسبة ٣.٢ في المائة تقريبا بالقيمة الحقيقية ، بعد نمو بنسبة ٢.٨ في المائة في عام ١٩٩٤ . وسجل اقليما آسيا/المحيط الهادئ والشرق الأوسط نسب نمو قوية في ناتجهما المحلي الاجمالي (حوالي ٤ في المائة) .

وفي حالة الدول الصناعية ، نما الناتج المحلي الاجمالي بنسبة ٢.٦ في المائة تقريبا . أما البلدان النامية بوجه عام فقد سجلت نسبة نمو أعلى من نسبة النمو في البلدان الصناعية ، اذ حققت بلدان آسيا زيادة في الناتج المحلي الاجمالي بلغت أكثر من ٦ في المائة . وسجل اقتصاد اليابان انتعاشا كان أبطأ ما هو متوقع ، فلم يتجاوز النمو الذي حققه في عام ١٩٩٥ نسبة ١ في المائة فقط . وفي عام ١٩٩٥ ، وللمرة الأولى منذ بدء عملية التحول ، ارتفع الناتج المحلي الاجمالي بنسبة تتجاوز ٣ في المائة تقريبا ، بالنسبة لأوروبا الشرقية .

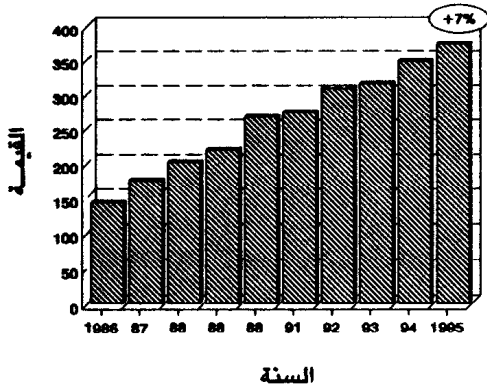
شهدت السياحة الدولية في عام ١٩٩٥ تطورات نجمت عن التحسن العام في الوضع الاقتصادي ، وعلى المستوى العالمي ، حققت السياحة العالمية مكاسب عامة بالمقارنة الى عام ١٩٩٤ من حيث عدد السائحين القادمين وقيمة الايرادات .

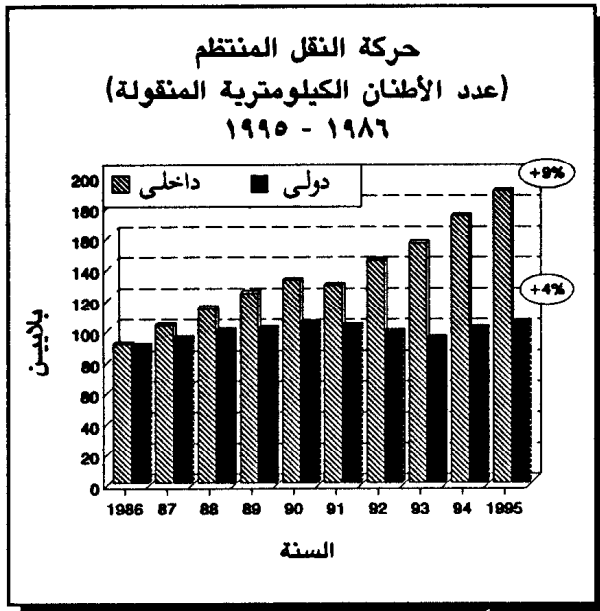
وتشير التقديرات الى أن التجارة العالمية قد نمت في عام ١٩٩٥ بنسبة تتجاوز ٧ في المائة .

تطور الناتج المحلي الاجمالي العالمي  
بالأسعار الثابتة  
التغيرات من سنة الى أخرى  
١٩٩٥ - ١٩٨٦



ايرادات السياحة العالمية  
(القيمة ببلايين الدولارات الأمريكية)  
١٩٩٥ - ١٩٨٦





## حركة النقل



## العمليات المنتظمة

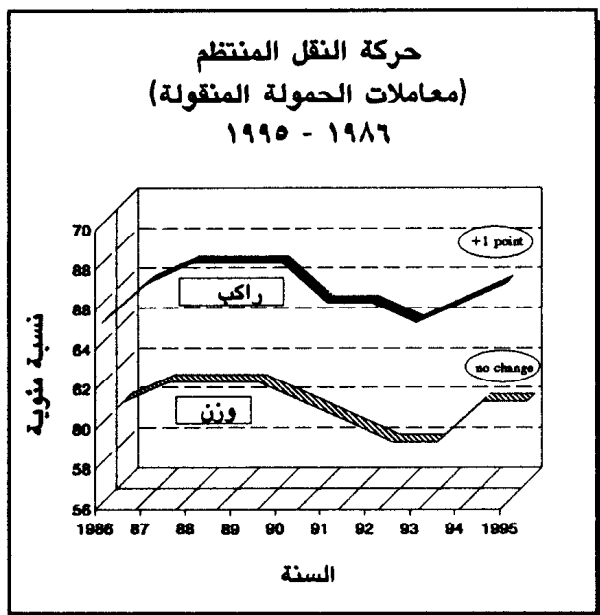


في عام ١٩٩٥ ، بلغ مجموع حركة النقل المنتظمة على طائرات شركات الطيران التابعة للدول المتعاقدة لدى الايكافو - وعددها ١٨٤ دولة - حوالي ١ ٢٨٨ مليون راكب و ٢١ مليون طن من البضائع . وزاد المجموع العام لحركة النقل - محسوبة بالأطنان الكيلومترية للركاب والبضائع والبريد - بنسبة ٧ في المائة (الجدول ١) وزادت حركة النقل الدولية محسوبة بالأطنان الكيلومترية بنسبة ٩ في المائة (الجدول ٢) . وحققت الحركة الداخلية زيادة بنسبة ٤ في المائة تقريبا .

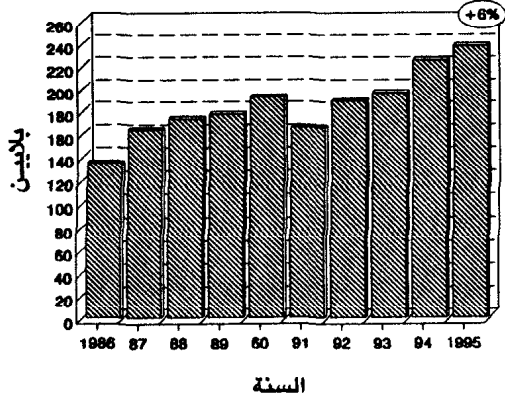
أمكن السيطرة على الزيادات في السعة للسنة الثانية على التوالي . وقد ارتفع معامل حمولة الركاب لمجموع الخطوط المنتظمة (الداخلية والدولية) بنسبة نقطة مئوية واحدة ، فبلغ نسبة ٦٧ في المائة ، بينما ظل معامل الوزن دون تغيير عند نسبة ٦٠ في المائة (الجدول ٣) .

على المستوى الاقليمي ، نقلت شركات الطيران في أمريكا الشمالية ٣٦ في المائة تقريبا من حجم الحركة الكلي (الركاب والبضائع والبريد) . ونقلت شركات الطيران الأوروبية زهاء ٢٧ في المائة ، وشركات طيران آسيا والمحيط الهادئ ٢٦ في المائة ، وشركات طيران أمريكا اللاتينية ٥ في المائة ، وشركات طيران الشرق الأوسط ٤ في المائة ، وشركات الطيران الأفريقية ٤ في المائة (الجدول ٤) .

تدل بيانات البلدان كل على حدة (الجدولان ٥ و ٦) على أن نصيب شركات الطيران في الولايات المتحدة والمملكة المتحدة من الحجم الكلي لحركة النقل المنتظم للركاب والبضائع والبريد في عام ١٩٩٥ كان حوالي ٤٢ في المائة (٣٤ في المائة للولايات المتحدة و ٨ في المائة للمملكة المتحدة) . وكان نصيب البلدين معا من الرحلات الجوية الدولية حوالي ٢٩ في المائة (١٨ في المائة و ١١ في المائة على التوالي) .



### حركة النقل الدولي غير المنتظم (عدد الركاب الكيلومترين المنقولين) ١٩٩٥ - ١٩٨٦



### العمليات التجارية غير المنتظمة



تشير التقديرات الى ان مجموع الركاب الكيلومترين على الرحلات الدولية غير المنتظمة ارتفع خلال عام ١٩٩٥ بنحو ٦ في المائة ، وبذلك ظلت نسبتهم من اجمالي حركة النقل الجوي الدولي للركاب عند حوالي ١٦ في المائة (الجدول ٧) . أما حركة النقل الداخلي غير المنتظم للركاب ، فهي تمثل حوالي ١٠ في المائة فقط من مجموع حركة النقل غير المنتظم للركاب ، و ٢ في المائة من مجموع حركة النقل الداخلي للركاب على المستوى العالمي .

### الطيران العام

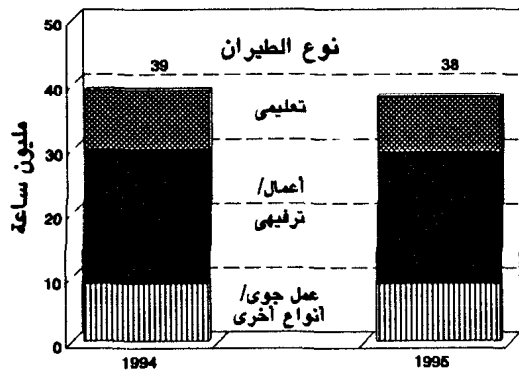


تشير التقديرات الى أن عمليات الطيران العام قد انخفضت نسبيا في عام ١٩٩٥ الى حوالي ٣٨ مليون ساعة بعد أن كانت ٣٩ مليون ساعة حسب تقديرات عام ١٩٩٤ .

### عمليات المطارات



### نشاطات الطيران العام (عدد ساعات الطيران التقديرية) ١٩٩٥ و ١٩٩٤

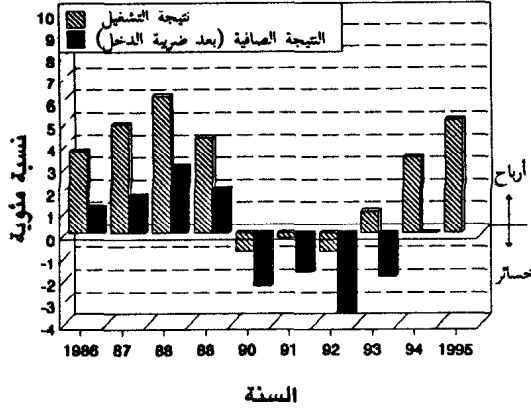


### النتائج المالية



تشير التقديرات الأولية لعام ١٩٩٥ الى أن شركات الطيران المنتظمة في العالم حققت في مجموعها تحسنا في نتائجها التشغيلية للعام الثالث على التوالي (الجدول ٩) .

### شركات الطيران المنتظمة (النتائج التشغيلية والصافية) ١٩٩٥ - ١٩٨٦



تشير التقديرات المبدئية الى أن الإيرادات التشغيلية لشركات الطيران المنتظمة التابعة للدول المتعاقدة بايكاو بلغت في عام ١٩٩٥ ٢٧٤ ٠٠٠ مليون دولار أمريكي ، وتقدر مصروفات التشغيل لهذه الشركات بحوالي ٢٦٠ ٠٠٠ مليون دولار أمريكي ، مما يمثل أرباحا تشغيلية بنسبة ١٥ في المائة من الإيرادات التشغيلية . وكانت نسبة الأرباح التشغيلية ٣٤ في المائة في عام ١٩٩٤ .

ازدادت الإيرادات التشغيلية مقيسة بالطن الكيلومتري من ٨٧٧٧ سنت أمريكي في عام ١٩٩٤ الى نحو ٨٩٨٨ سنت أمريكي في عام ١٩٩٥ ، وازدادت المصروفات التشغيلية من ٨٤٧٧ سنت أمريكي الى نحو ٨٥٢٢ سنت أمريكي .

### التطورات التجارية



### الناقلون الجويون



استنادا الى جداول المواعيد المنشورة في الأدلة متعددة الأطراف لجداول مواعيد شركات الطيران ، فمن المقدر أنه كان يوجد بجميع أنحاء العالم في نهاية عام ١٩٩٥ حوالي ٧٤٠ ناقلين جويين يوفرون خطوطا جوية (دولية و/أو داخلية) منتظمة لنقل الركاب ونحو ٨٠ ناقلا يشغلون خطوطا جوية منتظمة لنقل جميع أنواع البضائع . وبالمقارنة مع نفس الفترة في عام ١٩٩٤ يمثل هذا زيادة اجمالية بواقع ٢٠ ناقلا جويا تقريبا .

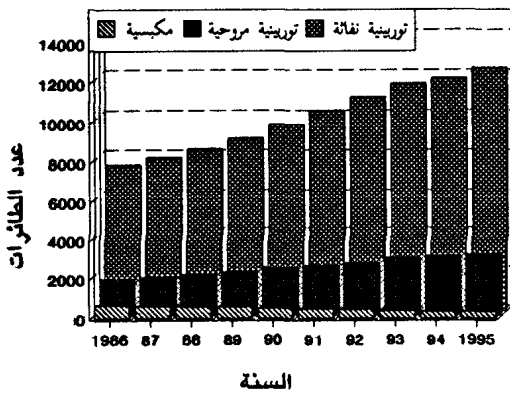
خلال عام ١٩٩٥ ، واصلت شركات الطيران توسيع الروابط التعاونية فيما بينها ، وتضمن ذلك تقاسم الرموز ، والخدمات المشتركة ، والمشاركة في برامج "الراكب كثير الأسفار" .

### الطائرات



في الفترة من عام ١٩٨٦ الى عام ١٩٩٥ ، ارتفع العدد المبلغ عنه للطائرات العاملة في النقل الجوي التجاري بنسبة تقرب من ٦٠ في المائة ، فقد كان ٩ ٧٢٣ طائرة ثم أصبح ١٥ ٥٤٠ طائرة (بإستثناء الطائرات التي يقل وزنها الأقصى عند الاقلاع عن ٩ ٠٠٠ كيلوجرام) . ومن بين هذه الطائرات ارتفع

### مجموع وحدات أسطول النقل الجوي التجاري ١٩٩٥ - ١٩٨٦



عدد الطائرات التوربينية النفاثة خلال الفترة نفسها بنسبة ٦٦ فى المائة تقريبا ، من ٣٥٦ ٧ طائرة الى ٢٠٠ ١٢ طائرة (الجدول ١٠) .

فى عام ١٩٩٥ ، صدرت أوامر لشراء ٦٧٨ طائرة نفاثة (مقابل ٣١٤ طائرة فى عام ١٩٩٤) وتم تسليم ٤٨١ طائرة (مقابل ٥١٣ طائرة فى عام ١٩٩٤) . وبلغ عدد الطائرات التى طلبت ولم تسلم ٢٠٣٢ طائرة فى نهاية عام ١٩٩٥ مقابل ١٨٨٦ ١ طائرة فى نهاية عام ١٩٩٤ .

تقدر الالتزامات المالية المتمثلة فى الأوامر الصادرة فى عام ١٩٩٥ لشراء الطائرات النفاثة بحوالى ٣٦ ٠٠٠ مليون دولار أمريكى مقابل ١٤ ٠٠٠ مليون دولار أمريكى فى عام ١٩٩٤ .

وصل عدد الطائرات التوربينية المروحية المطلوب شراؤها فى عام ١٩٩٥ الى ١٦٨ طائرة ، وتم تسليم ١٩١ طائرة من هذا النوع خلال العام .

#### صفقات الطائرات الأكثر رواجاً ١٩٩٥

| الطراز                 | الطلبات | التسليم | المتبقى |
|------------------------|---------|---------|---------|
| بوينغ ٧٣٧              | ١٧٦     | ٨٩      | ٤٩١     |
| بوينغ ٧٧٧              | ٩٢      | ١٣      | ٢١٧     |
| ايرباص ٣١٩ / ٣٢١ / ٣٢٠ | ٧٠      | ٥٦      | ٣٧٣     |
| دوغلاس ٩٠ / ٨٠         | ٥١      | ٣٢      | ١٤١     |
| بى ايه ١٤٦ / آر جى     | ٥٠      | ٢١      | ٤٣      |
| دوغلاس ٩٥              | ٥٠      | -       | ٥٠      |

#### التنظيم الاقتصادى



بلغ عدد اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية التى عقدها الدول فى عام ١٩٩٥ حوالى ضعف عدد ما عقده فى السنة السابقة (٩١ اتفاقا ابلغ عنها فى عام ١٩٩٥ مقابل ٤٧ اتفاقا ابلغ عنها عام ١٩٩٤) ، الأمر الذى يعكس استمرار توسع الخدمات الجوية الدولية . وكانت قرابة ثلاثة أرباع الاتفاقات الثنائية المبلغ عنها

اتفاقات جديدة تعقد لأول مرة ، وتشترك فيها بصورة رئيسية دول فى اقليم آسيا والمحيط الهادئ ، فى حين أن عشر اتفاقات تكاد تغطى جميعها خدمات فى شمال الأطلسى ، قد اشتملت على أحكام تنص على حق الدخول الكامل الى الأسواق . ومقارنة بعام ١٩٩٤ ، فقد انخفض عدد ما بلغ عنه من تعديلات على الاتفاقات القائمة من ١٨ الى ١٢ تعديلا ، كما بلغ فى عام ١٩٩٥ عن مذكرتى تفاهم مقارنة بأربع مذكرات تفاهم فى عام ١٩٩٤ . وكانت معظم التعديلات ومذكرات التفاهم المبرمة فى عام ١٩٩٥ تتعلق بالتعيين المتعدد والسعة ، والسعة الإضافية ، وتمديد حقوق خطوط الحركة ، أو ترتيبات تقاسم الرموز .

أبرمت فى عام ١٩٩٥ اتفاقات من بينها : اتفاق خطوط جوية جديد بين كندا والولايات المتحدة ينص على منح حق الدخول الكامل الى الأسواق للناقلين الجويين من كلا البلدين بين أراضي كل منهما كما ينص على منح هذا الحق على مراحل فى ثلاث مدن كندية رئيسية ، واتفاقات فردية للأسواق المفتوحة بين تسع دول أوروبية والولايات المتحدة تتيح كذلك حق الدخول الكامل الى الأسواق وتحرر نظم السعة والأسعار من القيود ، واتفاقات منفصلة بين الولايات المتحدة وكل من الجمهورية التشيكية والهند والفلبين تتيح ادخال المزيد من الترتيبات التحررية ، واتفاقيين بين الولايات المتحدة والبرازيل ، وبين الولايات المتحدة والصين يتيحان المزيد من الفرص للتوسع فى الخدمات الجوية .

فيما يتعلق بمفاوضات مجموعات الدول ، أعدت المفوضية الأوروبية اقتراحا (نوقش بصورة أولية من قبل مجلس الاتحاد الأوروبى فى ديسمبر) وتمت صياغته بطريقة تظهر أن قيام تلك الدول بوصفها كيانا واحدا بالتفاوض مع الولايات المتحدة أمر ستنجم عنه منافع أكثر من تلك التى تنجم عن تفاوضها معها كل على حدة . وسعت المفوضية كذلك الى الحصول على تفويض من الدول الأعضاء بالتفاوض نيابة عنها ، سواء على أساس ثنائى أو متعدد الأطراف ، بشأن اتفاقات النقل الجوى مع ستة بلدان من أوروبا الوسطى والشرقية على أساس المعاملة بالمثل فيما يتعلق بحق دخول الأسواق .

كذلك واصلت دول فى تجمعات اقليمية أخرى السعى الى معالجة مسائل النقل الجوى على أساس اقليمى . فوجد مثلا ، أن

الأعمال التحضيرية لتحويل ملكية ٢٥ ناقل حكومى الى القطاع الخاص ، وجرى الاعلان عن نية تحويل ملكية ٩ ناقلين آخرين الى القطاع الخاص . وشهد العام احراز تقدم هام فى اقليم أمريكا اللاتينية والكاريبى ، حيث أحرزت ٥ شركات طيران أهدافها المتمثلة فى تحويل ملكيتها الى القطاع الخاص . الا أنه كان لابد من ارجاء أو تأجيل العديد من عمليات التحويل الى الملكية الخاصة ، فى أماكن أخرى ، نظرا للظروف الاقتصادية ، والوضع المالى لشركات الطيران المعنية ، أو نظرا لظروف محلية .

★ بناء على النتائج التى خلص اليها المؤتمر العالمى للنقل الجوى الذى عقد فى شهرى نوفمبر/ديسمبر من عام ١٩٩٤ ، فقد اعتمد المجلس توصية المؤتمر الوحيدة ، واتخذ المجلس اجراءات خاصة لمتابعته ، شملت اجراء دراسات اضافية بشأن (شبكة الأمان) والضمانات ، وملكية شركات الطيران ومراقباتها بطلب من المؤتمر ، وقد اعتمدت الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية هذا الاجراء لاحقا .

### نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية



استمر احراز تقدم هام فى تطوير وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ، ويرد وصف لذلك تحت عناوين منفردة أدناه . ويجدر بالتويه اجازة عدد من الدول لمجموعة أجهزة الطائرات التى أعدها شركة بوينج والمسماة بالمرحلة الأولى من نظم الملاحة الجوية المستقبلية (FANS-1) ، وهى خطوة هامة فى مجال تنفيذ طرق (نظم الملاحة الجوية المستقبلية) فى جنوب المحيط الهادئ ، تتيح تخفيض الحد الأدنى للفصل بين الطائرات ويترتب عليها تحقيق وفورات فى وقود الطائرات المجهزة بتلك المجموعة من الأجهزة على تلك الطرق الجوية .

★ تم الانتهاء من وضع ونشر الكتاب الدورى 257 ، بعنوان "اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية المعتمدة على الأقمار الاصطناعية" الذى يشمل مادة ارشادية عملية لتحليل تكاليف نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية مقارنة بمنافعها .

مجلس التعاون الاقتصادى لآسيا المحيط الهادئ (وهو منتدى اقليمى تشكل عام ١٩٨٩ ويضم الآن ١٨ عضوا من الدول الآسيوية المطلة على المحيط الهادئ) ، قد قام فى اطار برنامج عمل اعتمد هذا العام يهدف الى تنشيط التجارة والتنمية الاقتصادية فى دول المجلس ، بانشاء مجموعة عمل صغيرة للقيام ، بين أمور أخرى ، بدراسة واستطلاع طرق تحويل ملكية شركات النقل الى القطاع الخاص ، وتحسين السلامة الجوية وتنسيق القواعد التنظيمية فى الاقليم ، وزيادة المنافسة فى الخدمات الجوية الاقليمية . أما فى منطقة الكاريبى ، فقد كانت الدول تتفاوض بشأن اتفاق متعدد الأطراف فيما يتعلق بتشغيل الخدمات الجوية ضمن الاتحاد الكاريبى تحت رعاية الاتحاد الكاريبى والسوق المشتركة الكاريبية .

عالج الاتحاد الأوروبى مواضيع تنظيمية شملت خدمات المناولة الأرضية ، وسلسلة من القرارات بشأن عملية دمج شركات الطيران ، والتحالفات ، والاعانات الحكومية . وسوف تخضع خدمات المناولة الأرضية لقوانين أكثر تحررا فى مطارات الاتحاد الأوروبى على مراحل بحلول ٢٠٠٣/١/١ . وفى قراراته المتعلقة بعمليات دمج شركات الطيران والتحالفات بينها ، وكذلك بالنسبة الى المعونة الحكومية ، جعل الاتحاد الأوروبى موافقته مشروطة باتخاذ اجراءات محددة تهدف الى تشجيع التنافس ، مثل نقل خانات المطارات الى مشتركين جدد ، واثمام خطة اعادة الهيكلة بنجاح .

على الصعيد الوطنى ، أعلنت الفلبين فى يناير سياسة جديدة لتحرير طيرانها الداخلى والدولى من القيود ، وذلك بالسماح لأكثر من ناقل وطنى واحد بالتنافس على الطرق الداخلية والدولية على حد سواء ، وعن طريق تبادل الحقوق والطرق الجوية مع بلدان أخرى على أساس معايير موسعة للمصلحة الوطنية تشمل اعتبارات مثل تشجيع التجارة الدولية ، والاستثمار الأجنبى ، والسياحة .

ظل أسلوب تقاسم شركات الطيران للرموز ماثرا للاهتمام ، حيث نشرت دراسات فى ألمانيا والولايات المتحدة ، وأحرز تقدم فى العمل بشأن الدراسات التى يجرىها كل من الاتحاد الأوروبى واللجنة الأوروبية للطيران المدنى ، وايبكاو ذاتها .

خلال عام ١٩٩٥ ، استمرت عملية تحويل ملكية شركات الطيران الحكومية جزئيا أو كليا الى القطاع الخاص . واستمرت

## الملاحة



استمر عدد من الدول والمنظمات الدولية في احراز تقدم ملموس في تطوير وتنفيذ النظم العالمية للملاحة بالأقمار الاصطناعية .

واستمر في عدد من الأقاليم تطوير نظم التعزيز باستخدام الأقمار الاصطناعية . ويمكن لهذا الشكل من التعزيز دعم استخدام النظام العالمي للملاحة بالأقمار الاصطناعية بوصفه وسيلة وحيدة ، وذلك في جميع مراحل الطيران حتى الاقتراب الدقيق من الفئة الأولى . ويتواصل العمل على تطوير واختبار عدة هندسات لنظم تعزيز قائم على الأرض يمكن أن تدعم تطبيقات الاقتراب الدقيق من الفئتين الثانية والثالثة . كما يمكن لبعض الدول استخدام هذا النوع من التعزيز 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 . كما تم خلال العام اطلاق أقمار اصطناعية اضافية تابعة للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الاصطناعية الفلكية ، ويوشك هذا النظام على بلوغ قدرته التشغيلية الآلية .

★ قرر المجلس أثناء عقد دورته ١٤٦ أن يقوم في الوقت الملأم ، بتشكيل فريق من الخبراء القانونيين والفنيين يعنى بوضع الاطار القانوني فيما يتعلق بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الاصطناعية .

## الاستطلاع



أفادت التقارير باستمرار احراز تقدم ملموس خلال العام نحو تحسين قدرات الاستطلاع ، وشمل ذلك استحداث نظام الاستطلاع التابع التلقائي والعمل بالنظم الرادارية الجديدة . مثل الرادار الباحث الثانوى وحيد النبضة ، ومحطات الرادار الباحث الثانوى بالطريقة (S) ، التي نفذت في كل من الولايات المتحدة (٢٣ محطة) ، وأوروبا (٥ محطات تجريبية) ، والهند (٦ محطات) ، واليابان (محطة تجريبية واحدة) .

## الاتصالات



هناك رأى سائد في محيط الطيران بأن شبكة اتصالات الطيران ستقدم البنية الأساسية المطلوبة لنقل البيانات دعما لنظم الايكافو المستقبلية للاتصالات والملاحة والاستطلاع وادارة الحركة الجوية . وسيؤثر هذا الانتقال الى شبكة اتصالات الطيران تقريبا على كل ما هو قائم حاليا سواء أكان شبكات أرضية أو شبكات جو-أرض أو نظم طرفية تشترك في نقل بيانات اتصالات الطيران ، ولذلك يلزم توفر أحكام وخطط فنية واضحة وعملية لضمان الانتقال السلس الى استعمال شبكة اتصالات الطيران .

استمر العمل في عدد من الدول والمنظمات الدولية ، وذلك بمدخلات من الصناعة ، على تطوير وتقييم هندسات مقترحة للنظم الفرعية لشبكة اتصالات الطيران . وقام بتنسيق هذا العمل فريق الخبراء المعنى بشبكة اتصالات الطيران . كما استمر العمل على تطوير وتقييم تكنولوجيات مثل ، نظم التخاطب/البيانات الرقمية عن طريق الاستخدام المتعدد للقنوات بتقاسم الوقت لتحسين استعمال طيف الاتصالات على الترددات العالية جدا .

وكنتيجة لاحدى توصيات الاجتماع العالمي الخاص للاتصالات والعمليات (١٩٩٥) ، فقد اقترح أن يضاف الى الملحق العاشر قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها بخصوص مساحة القناة ٨٣٣ كيلوهرتز في الاتصالات جو-أرض على التردد العالي جدا . وسوف يتم هذا التغير على أساس اتفاق اقليمي للملاحة الجوية ، وعند تنفيذه فان العدد المتاح لقنوات الاتصال المتاحة سيزداد بمقدار ثلاثة أضعاف مما يقدم حلا فوريا لازدحام الترددات العالية جدا في المنطقة أو المناطق المعنية .

قامت دولة واحدة على الأقل من جنوب المحيط الهادئ بتنفيذ الاتصال بين المراقب والطيار عن طريق وصلة البيانات ، الذى يتيح للمراقبين الاتصال ، عن طريق وصلة البيانات ، بالطائرات المزودة بأجهزة المرحلة الأولى من نظم الملاحة الجوية المستقبلية في المجال الجوى المحيطي ، كما يتيح لهم أيضا استقبال تقارير الاستطلاع التابع التلقائي . ويقدر أن تبدأ دول أخرى في ذلك الاقليم في تطبيق اجراءات مشابهة في المستقبل القريب .

تطوير نظم الاستطلاع التابع للتلقائى . وقد تم خلال عام ١٩٩٥ اكتساب قدرات الاستطلاع التابع للتلقائى بالأجهزة المحمولة على متن الطائرات ، بالإضافة الى تنفيذ وصلات الاتصالات لنقل البيانات والنظام العالمى لتحديد المواقع ، فى اقليم المحيط الهادئ الجنوبى فى عام ١٩٩٥ . ويجرى استحداث تحسينات ووضع اجراءات تشغيلية لمراقبة الحركة الجوية لدعم التكامل بين تلك العناصر المحمولة على متن الطائرات وبين العناصر الأرضية لنظم مراقبة الحركة الجوية .

استحدث مفهوم "الأداء الملاحي المطلوب" وأصبح عنصرا أساسيا آخر من عناصر نظم الايكاف للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . ومن المتوقع أن يسفر تنفيذ الأداء الملاحي المطلوب ، هو وتقنيات الملاحة المنطقية التى ستتيح تدريبيا للوفاء بشروط الأداء الملاحي المطلوب ، عن تحقيق المزيد من الكفاءة فى استخدام المجال الجوى . ومن المتوقع أيضا أن تفى نظم الملاحة بالأقمار الاصطناعية ونظم الملاحة المحمولة على متن الطائرات بجميع شروط الأداء الملاحي فى المستقبل ، على الأقل لأغراض الملاحة أثناء الطريق .

## المطارات



يطلب من الدول اجراء تقييم لشدة تحمل الأرضيات المرصوفة للمطارات باستخدام نظام ايكاف لرقم تصنيف الطائرات/رقم تصنيف الأرضيات المرصوفة ، ونشر ذلك التقييم . وقد أدى استعمال معدات هبوط الطائرات المجيزة بست عجلات أو أكثر لكل ضلع انضغاطى الى استعراض الاجراءات الحالية لتصميم الأرضية/وتقييمها . ودل الاستعراض على أن اجراءات التصميم المتبعة حاليا فى رصف المطارات تنطوى على حدود مقيدة متأصلة فيها أثارت صعوبات تتعلق بتحديد مواصفات شدة تحمل الأرضيات المرصوفة لبعض أنواع الطائرات الكبيرة المزودة بست عجلات أو أكثر لكل ضلع انضغاطى (مثل طائرات بوينغ ٧٧٧) . ودل استعراض أساليب التصميم الأخرى المتاحة على الحاجة الى تحديد

وفضلت دول أخرى أن يتم التنفيذ على مرحلتين ، هما : تحديث وتجديد محطات الرادار الباحث الثانوى التقليدية وذلك باستعمال طريقة النبضة الوحيدة كخطوة أولى ، ثم التحول الى الطريقة (S) فى خطوة ثانية عندما يؤدى مستوى تجهيزات الطائرة الى جعل تلك الطريقة أكثر فاعلية وأقل تكلفة . هذا الأسلوب اتبع ، على سبيل المثال فى كل من استراليا وسنغافورة وجنوب أفريقيا وأوروبا .

## ادارة الحركة الجوية



جرى العمل على تحديث نظم مراقبة الحركة الجوية فى مختلف أنحاء العالم ، وذلك ضمن عملية تطوير ستؤدى الى وضع نظام عالمى مستقبلى لادارة الحركة الجوية يعتمد على نظم الاستطلاع التابع للتلقائى بالأقمار الاصطناعية ، بالإضافة الى اعتماده على معدات الرادار الراهنة .

وضعت دول كثيرة برامج قصيرة الأجل ومتوسطة الأجل ، وطلبت توريد معدات للاسراع بتحديث النظم التى تستخدمها فى مراقبة الحركة الجوية فى المستقبل القريب . وتم تحديث النظم من خلال ادخال معدات نظم التتبع متعددة الرادارات ، ومعدات المسح المتوازى بالألوان ، والنظم الجديدة لمعالجة بيانات خطة الطيران ، ونظم المحاكاة لمراقبة الحركة الجوية .

فى الأماكن التى يستحيل أو يتعذر فيها تقديم خدمات الرادار ، من المتوقع أن يؤدى تنفيذ الاستطلاع التابع للتلقائى الى تزويد مراقبة الحركة الجوية بقدرات للاستطلاع والتدخل مشابهة لتلك التى يمكن توفيرها بالرادار . وحددت شروط التشغيل ضمانا للتطوير المنظم والمتناسق للنظم التى تعتمد على الاستطلاع التابع للتلقائى .

يشكل الاستطلاع التابع للتلقائى جزءا لا يتجزأ من مفهوم نظم الايكاف للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وقد أحرزت الايكاف والدول والمنظمات الدولية بالفعل تقدما ملموسا فى

## الأرصاد الجوية فى خدمة الطيران



واصلت دول عديدة تركيب نظم تلقائية لرصد الأحوال الجوية ، لمساعدة المراقبين . وفى هذا الصدد ، بدأت بعض الدول باستعمال أجهزة قياس الاستطارة لتحديد مدى الرؤية على المدرج .

استمر الاتجاه فى عام ١٩٩٥ صوب تحقيق المركزية فى خدمات التنبؤ بالأحوال الجوية وتحويلها الى خدمات تجارية ، وفى عدد من الدول تم تحويل مسؤولية خدمات الأرصاد الجوية الى القطاع التجارى بدرجات مختلفة .

استمر ميل المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة الى الاستعانة بالحاسبات الالكترونية فى تحضير التنبؤات بالظواهر الجوية الخطيرة فى مختلف مناطق العالم . ونتيجة لذلك ، صار مركز لندن العالمى لتنبؤات المنطقة يقوم باعداد خرائط الظواهر الجوية الخطيرة لأقاليم أوروبا والشرق الأوسط وشمال الأطلنطى باستخدام حاسب الكترونى متحاور . ومن المتوقع أن يصبح ذلك المركز قادرا على اعداد هذه الخرائط وتحقيق تغطية عالمية بحلول نهاية عام ١٩٩٦ . وفى الوقت ذاته ، تجرى بحوث فى المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة بهدف اختيار شفرة قائمة ملائمة فى مجال الأرصاد الجوية يمكن استخدامها لتوزيع خرائط الظواهر الجوية الخطيرة العالمية بفاعلية أكبر ، وتمكن المستعملين أيضا من الاستفادة تلقائيا من المعلومات على الخرائط . ويستعين المركزان العالميان لتنبؤات المنطقة فى واشنطن ولندن فى اعداد تنبؤاتهما للطيران بالعدد المتزايد من التقارير الجوية المرسله تلقائيا عن طريق وصلة البيانات جو-أرض . وبالإضافة الى ذلك ، فان سلطات الأرصاد الجوية تستفيد على نحو متزايد من هذه المعلومات المستلمة باعتبارها معلومات أرصاد أساسية . وخلال عام ١٩٩٥ تم تنفيذ اذاعتين بالأقمار الاصطناعية للنظام العالمى لتنبؤات المنطقة ، تغطيان أقاليم الكاريبى وأمريكا الشمالية وأمريكا الجنوبية ، وأفريقيا وآسيا (الجزء الغربى) وأوروبا والشرق الأوسط .

اجراءات مدروسة أكثر وتكون مقبولة أكثر عالميا . ولذلك استمر العمل فى عام ١٩٩٥ فى هذا الخصوص .

أشارت شركات تصنيع الطائرات التجارية الرئيسية الثلاث الى أن لديها خططاً لتطوير طائرات كبيرة مستقبلاً يزيد امتداد أجنحتها على ٦٥ متراً (أكثر من باع جناح الطائرة بوينغ ٧٤٧-٤٠٠) تكون قادرة على نقل ٦٠٠ راكب أو أكثر . ويمكن أن تدخل تلك الطائرات الى الخدمة بحلول عام ٢٠٠٠ ، وسيكون لها أثر على البنية الأساسية للمطارات . ولمساعدة الدول على التخطيط لتلك الطائرات ، فان من الضرورى اجراء استعراض لمواصفات تصميم المطارات الواردة فى المجلد الأول من الملحق الرابع عشر ، بغرض تحديثها بصورة ملائمة . ويتم هذه العمل فى الوقت الراهن .

ويوصى الملحق الرابع عشر فى المجلد الأول باستعمال مركبات الكربون والهالون (مواد الهالون) ، بوصفها عنصراً من العناصر الثلاثة التكميلية المستعملة فى الانقاذ ومكافحة الحرائق فى المطارات . الا أن انتاج مواد الهالون قد توقف اعتباراً من ١٩٩٣/١٢/٣١ نتيجة لبروتوكول مونتريال المتعلق بالمواد الضارة بطبقة الأوزون . ومنذ ذلك الحين ، لم يستعمل سوى مخزونات الهالون المتبقية والمعاد تدويرها حتى يتم التعرف على بديل مناسب . وفى هذا الصدد ، فقد اضطلعت الصناعة باجراء بحوث هامة ، وتقوم ايكافو برصد تلك البحوث بغرض تحديث المواصفات بصورة متواصلة .

تم العمل فى احدى الدول على تبسيط نظم الانارة المتعلقة بمدارج الاقتراب الدقيق والمنصوص عليها فى المجلد الأول من الملحق الرابع عشر ، بغية تخفيض تكاليف تركيبها وتشغيلها تخفيضاً كبيراً . وأوضحت عمليات التقييم عن طريق المحاكاة وتجارب الطيران فى ظروف قصر مدى الرؤية امكانية اجراء تخفيض كبير فى عدد المصاييح دون المساس بمستوى السلامة لأن نظم الهبوط الحديثة حسنت دقة اقتراب الطائرات . وسوف ينظر فى نتائج هذا العمل لادخال تعديل محتمل على المجلد الأول من الملحق الرابع عشر .

## البحث والانتقاذ

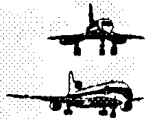


ظل النظام الفضائى للبحث عن السفن المستغشية ونظام التتبع لأغراض البحث والانتقاذ باستخدام الأقمار الاصطناعية (كوباس-سارسات) القائم على استخدام الأقمار الاصطناعية ، يؤدي دورا هاما فى التقاط اشارات منارات تحديد مواقع الطوارئ وفى تحديد مواقع الاستغاثة .

استمرت قدرات هذا النظام فى التوسع ، اذ بلغ عدد الأقمار الاصطناعية فى حالة تشغيل التابعة له ستة ، كما أن عدة أقمار بديلة تتضمن تحسينات فنية كانت قيد التصنيع . وتم تحسين وتوسيع النظام الأرضى المكون من وحدات طرفية للمستعملين المحليين ومراكز لمراقبة بعثات الانتقاذ . وعند نهاية السنة ، كان هناك ما مجموعه ٣٣ وحدة طرفية و ١٧ مركزا منها ما هو فى حالة تشغيل ومنها ما هو قيد الاختبار . كانت التغطية العالمية متوفرة بالفعل على التردد ٤٠٦ ميجاهرتز ، ومع ذلك تقرر استعمال وحدات طرفية ومراكز مراقبة اضافية لزيادة التغطية الفورية وتقليل وقت الاستجابة الاجمالى . ويجرى تطوير عنصر مترامن (ثابت بالنسبة للأرض) للنظام سيتيح الانذار بصورة تكاد تكون فورية .

ساهم نظام كوباس-سارسات فى انقاذ أكثر من ٥٥٠٠ شخص من حوادث جوية وبحرية وبرية منذ بدء تشغيله التجريى فى سبتمبر ١٩٨٢ .

## الازدحام



★ عقدت فى شهر أبريل الدورة الحادية عشرة لشعبة التسهيلات ، التى أقرت بالتقدم المحرز فى مجال استخدام التشغيل الكلى لحل مشاكل تكديس الركاب والبضائع فى المطارات ، وكان من بين التغيرات الموصى باذخالها على الملحق التاسع نظم معلومات متقدمة للمسافرين ، وكشفوف

وستنفذ فى عام ١٩٩٦ الاذاعة الثالثة التى ستغطى اقليمى المحيط الهادئ وآسيا (الجزء الشرقى) ، وذلك لاستكمال التغطية العالمية باذاعات الأقمار الاصطناعية للنظام العالمى لتنبؤات المنطقة .

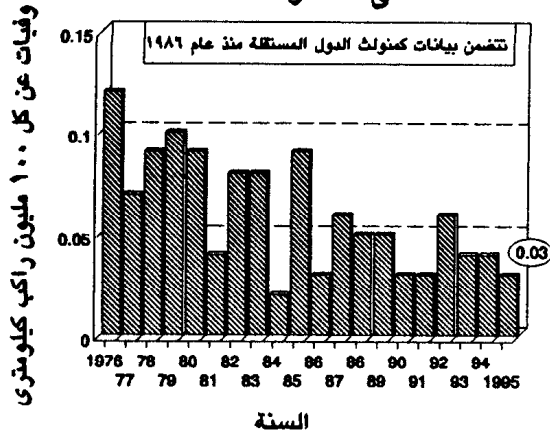
وتستعمل الاتصالات المتاحة عن طريق وصلة البيانات بصورة مطردة لتزويد الطائرات أثناء الطيران بنشرة معلومات الأرصاد الجوية التشغيلية (اوبمت) .

واصلت الولايات المتحدة خلال العام تركيب وحدات طرفية من الرادارات التى تعمل بظاهرة دوبلر لرصد الأحوال الجوية فى أهم مطاراتها . ذلك لأن تزويد الرادار بقدرة على الاستشعار عن بعد بظاهرة دوبلر ، واستعمال تقنيات شديدة التعقيد لمعالجة الاشارات ، يتيحان للرادار أن يرصد قص الرياح فى منطقة محطة المطار ، بما فى ذلك الدفعات متناهية الصغر . واستمر العمل على تطوير مكونات لها القدرة على معالجة بيانات قص الرياح ويمكن تركيبها فى رادارات دوبلر المستخدمة فى مراقبة الحركة الجوية ومراقبة المطارات . وتقوم أكثر من ٣٠ شركة طيران فى كافة أنحاء العالم بتركيب نظام متطور للتحذير من قص الرياح يمكن حمله على متن الطائرات ويعتمد على تكنولوجيا دوبلر للرادار تم اعتماده فى الولايات المتحدة .

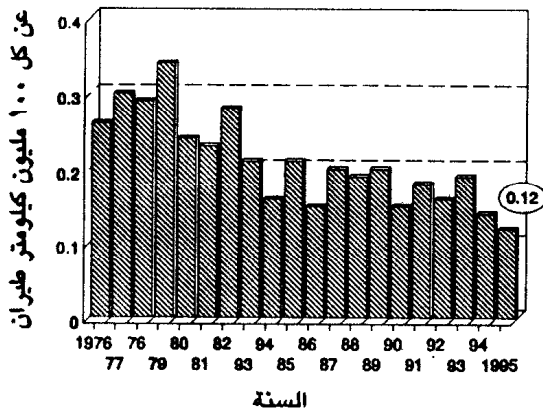
طبقت مراكز اخطارات الرماد البركانى المعينة نماذج الحاسب الالكترونى للتنبؤ بانتقال وترسب الرماد البركانى على تتبع سحب الرماد التى تصاعدت عن انفجارات بركانية . والغاية من نتائج التنبؤات أن يستخدمها الطيارون ومستثمرو الطائرات ومراقبو الحركة الجوية اذ أنها تبين التركيزات النسبية للرماد البركانى فى طبقات مختلفة من الغلاف الجوى . وتدرس حاليا امكانية توزيع هذه الاخطارات فى شكل بيانى على مكاتب مراقبة الأرصاد الجوية ومراكز مراقبة المنطقة .

★ استمرت الاستعدادات فى دول معينة للتنفيذ التام على نطاق عالمى لاستخدام الرموز الجديدة للأرصاد الجوية لأغراض الطيران (وهى تستعمل فى نشرة الأرصاد الجوية المنتظمة لأغراض الطيران ، ونشرة الأرصاد الجوية المختارة ، ونشرة نظام تنبؤات المطارات) .

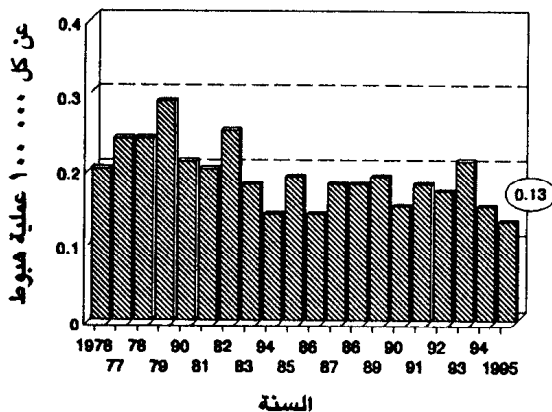
عدد وفيات الركاب  
عن كل ١٠٠ مليون راكب كيلومتري  
على الخطوط المنتظمة



عدد الحوادث المميتة  
عن كل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران  
على الخطوط المنتظمة



عدد الحوادث المميتة  
عن كل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط لطائرات  
على الخطوط المنتظمة



بضائع الكترونية ، ووضع أهداف جديدة فيما يتعلق بالمهل الزمنية لانتهاء الاجراءات الرسمية سواء في الدخول أو الخروج ، ووضع خطوط توجيهية لمعالجة الشحنات المستعجلة وشحنات البضائع ذات القيمة المنخفضة .

★ تم اصدار طبعة جديدة من الجزء الثاني بعنوان "وثائق السفر المقروءة آليا" (الوثيقة رقم ٩٣٠٣) ، شملت مواصفات لتأشيرة بديلة مقروءة آليا أصغر حجما .

## السلامة



### العمليات المنتظمة



تشير المعلومات الأولية عن حوادث الطائرات التي أسفرت عن خسائر في الأرواح بين ركاب الرحلات المنتظمة للدول المتعاقدة لدى الايكاو الى وقوع ٢٦ حادثة طيران مميتة في عام ١٩٩٥ ، أفضت الى مصرع ٧١٠ راكبا ، مقابل ٢٨ حادثة في عام ١٩٩٤ أفضت الى مصرع ٩٤١ راكبا (الجدول ١١) . أما عن العلاقة بين وفيات الركاب وحجم الحركة الجوية ، فقد انخفض معدل وفيات الركاب من ٠.٠٤٥ راكبا الى ٠.٠٣ راكبا في عام ١٩٩٥ وهو لكل ١٠٠ مليون راكب كيلومتري . وباستثناء كومنولث الدول المستقلة (الذي لم تكن بياناته متاحة) ، انخفضت نسبة حوادث الطيران التي أفضت الى الموت من ٠.١٤ حادث لكل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران في عام ١٩٩٤ الى ٠.١٢ حادث لكل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران في عام ١٩٩٥ . وانخفضت أيضا نسبة الحوادث المميتة من ٠.١٥ حادث لكل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط في عام ١٩٩٤ الى ٠.١٣ حادث لكل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط في عام ١٩٩٥ .

تفاوتت 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

ملاحظة : ما لم ينص على غير ذلك ، تستبعد من هذه البيانات بيانات كمنولث الدول المستقلة ، لأن بعضها لم يكن متاحاً .

الموت نحو ١٩٩٧ حادث لكل ١٠٠ ٠٠٠ ساعة طيران فى عام ١٩٩٤ . أما فى الولايات المتحدة ، التى تستأثر بنحو ٦٠ فى المائة من جميع نشاطات الطيران العام المبلغ عنها فى العالم ، فتشير التقديرات الأولية لعام ١٩٩٥ الى وقوع ٤٠٨ حوادث مميتة أفضت الى مصرع ٧٢٥ شخصا ، وذلك مقابل ٤٠٢ حادثا مميتا فى عام ١٩٩٤ أفضى الى مصرع ٧١٦ شخصا . وكان معدل حوادث الطيران العام التى أفضت الى الوفاة فى الولايات المتحدة ٢٠٤ حادث تقريبا لكل ١٠٠ ٠٠٠ ساعة طيران خلال عام ١٩٩٥ ، مقابل ١٨٣ حادث خلال عام ١٩٩٤ .

### مراقبة سلامة الطيران



فى الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية ، أقرت الدول بدور المنظمة البارز فى ارشاد الدول فيما يتعلق بمراقبة سلامة الطيران ، وأيدت برنامج مراقبة سلامة الطيران وآلية المساهمات المالية والفنية للبرنامج . كما دعت الجمعية العمومية الدول المتعاقدة الى الاسراع بالتصديق على المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية شيكاغو .

بحلول نهاية عام ١٩٩٥ ، كانت ٢٤ دولة قد طلبت قيام فريق من الايكاو باجراء تقييم لمراقبة سلامة الطيران فيها ، وعرضت ٩ دول تقديم أموال أو مساعدات عينية لتمويل برنامج مراقبة سلامة الطيران ، كما عرضت ١٢ دولة تزويد البرنامج بالخبراء على أساس الاعارة .

من المتوقع اجراء واتمام أول بعثة لتقييم مراقبة سلامة الطيران قبل نهاية شهر مارس ١٩٩٦ .

من المزمع تقديم تقرير الى المجلس فى عام ١٩٩٦ حول التقدم المحرز فى تنفيذ برنامج الايكاو لمراقبة سلامة الطيران .

### التحقيق فى الحوادث ومنع وقوعها



لمواجهة التحدى لسلامة الطيران والذى تمثله الزيادة المتوقعة فى الحركة الجوية واعترافا بأن عدة دول متعاقدة قد لا تستطيع الوفاء بالتزاماتها بتوفير اشراف كاف على سلامة نقلها الجوى التجارى ،

من الحجم الكلى للحركة المنتظمة (من حيث العدد الكلى للركاب الكيلومترين المنقولين) ، سجلت ١١ حادثا فى عام ١٩٩٥ أسفر عن مصرع ٥٤١ راكبا ، بينما سجلت عمليات الطائرات التورينية المروحية والطائرات ذات المحركات المكبسية ، التى تمثل حوالى ٥ فى المائة من حجم الحركة الجوية المنتظمة ، ١٧ حادثة أسفرت عن مصرع ١٦٩ راكب ، ومعنى ذلك أن معدل الخسائر فى أرواح ركاب الطائرات التورينية النفاثة كان أقل بكثير من مثيله فى الطائرات المروحية .

### العمليات التجارية غير المنتظمة



تشمل العمليات التجارية غير المنتظمة : الرحلات الجوية غير المنتظمة التى تشغلها شركات الخطوط الجوية المنتظمة ، وجميع رحلات النقل الجوى غير المنتظمة التى يشغلها المستثمرون التجاريون . وتدل المعلومات المتوافرة لدى الايكاو عن سلامة عمليات طائرات الركاب غير المنتظمة على أن ٤٠ حادثا مميتا وقع فى عام ١٩٩٥ وأفضى الى مصرع ٣٩١ راكبا ، مقارنة بعدد الحوادث المميتة التى وقعت فى عام ١٩٩٤ ، والذى بلغ ٥٤ حادثا أفضى الى مصرع ٢٥١ راكبا .

أما العمليات غير المنتظمة التى قامت بها طائرات تزيد كتلتها الاقلاعية على ٩ ٠٠٠ كيلوجرام ، سواء كانت تابعة لخطوط جوية منتظمة أو لمستثمرى طائرات تطير فى رحلات غير منتظمة ، فقد سجلت ١٣ حادثا مميتا فى عام ١٩٩٥ أفضى الى مصرع ٢٧١ راكبا .

### الطيران العام



لم تكتمل بعد المعلومات الاحصائية عن عنصر السلامة فى عمليات الطيران العام . وتشير التقديرات الى أنه فى عام ١٩٩٤ وقع حوالى ٧٧٠ حادثا مميتا لطائرات الطيران العام أفضى الى مصرع ١ ٦٦٠ راكبا . وبلغ معدل الحوادث التى أفضت الى

استمر العمل على مراعاة الشروط التي يجب توافرها في العامل البشري قبل صرف شهادات صلاحية المعدات والإجراءات والعاملين في اكتساب قوة اندفاع خلال عام ١٩٩٥ . وقد اشتركت الايكاف في عدة منتديات نوقش فيها هذه الموضوع . ويمكن التوصل أثناء عام ١٩٩٦ الى توافق في الآراء في اطار قطاع الطيران المدني بشأن التطبيق العملي لهذه الشروط .

اكتمل خلال عام ١٩٩٥ اجراء استعراض أولى لملاحق الاتفاقية لتحديد مدى جدوى وضع قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها تتعلق بالعوامل البشرية . وخلص الاستعراض الى تأكيد جدوى تطوير مثل تلك القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ، وهي مهمة سيتم الاضطلاع بها خلال عام ١٩٩٦ .

★ عقدت ندوات وحلقات دراسية واجتماعات عالمية لمناقشة موضوع العوامل البشرية في دول متعاقدة مختلفة . وكانت الايكاف ممثلة في معظم هذه الاجتماعات مؤكدة بذلك على دورها القيادي في هذا المجال .

★ تم نشر عدد واحد من "ملخص العوامل البشرية" خلال عام ١٩٩٥ ، وتم وضع "دليل الايكاف للتدريب في مجال العوامل البشرية" الذي من المقرر نشره في عام ١٩٩٦ .

## التدريب



استمر التوسع في نشاطات برنامج "تربير" خلال عام ١٩٩٥ ذلك أن عدد مراكز التدريب في مجال الطيران المدني المشتركة فيه ارتفع الى ١٦ مركزا في ١٣ دولة . ووقعت دولة أخرى اتفاق صندوق ائتماني مع ايكاف خلال عام ١٩٩٥ ، ومن المقرر أن تبدأ المشاركة في البرنامج خلال عام ١٩٩٦ . وللمرة الأولى قام عاملون محليون من مراكز تدريب بدعم أدنى من الوحدة المركزية ، بعقد حلقات عملية لوضع المناهج في اطار برنامج "تربير" . واستضافت (الإدارة العامة لوكالة الاتصالات الجوية والتعليم والتدريب) في جمهورية اندونيسيا المؤتمر السادس للتسقيف لبرنامج "تربير" ، الذي اشتمل على برنامج لفترة يومين عولجت فيه مواضيع تتعلق باستعمال تكنولوجيات تدريب متقدمة لنظم طيران

فقد حثت الايكاف الدول المتعاقدة على بذل كافة الجهود لتعزيز التدابير الخاصة بمنع وقوع الحوادث . وقد اعتمدت الجمعية العمومية في دورتها الحادية والثلاثين القرار ٣١د-١٠ : تحسين سبل تفادي الحوادث في الطيران المدني ، الذي حدد مجالات معينة تتطلب اهتماما خاصا ، هي : تدريب العاملين ، وإبلاغ المعلومات وتحليلها ، وتنفيذ نظم إبلاغ طوعية وغير جزائية .

كما حث القرار الدول المتعاقدة على التعاون مع المنظمة ومع الدول الأخرى ، على اعداد وتنفيذ اجراءات لمنع وقوع الحوادث ، من شأنها أن تجمع بين المهارات والموارد لتحقيق مستوى عال ومستمر من السلامة في كافة قطاعات الطيران المدني .

## منع ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض



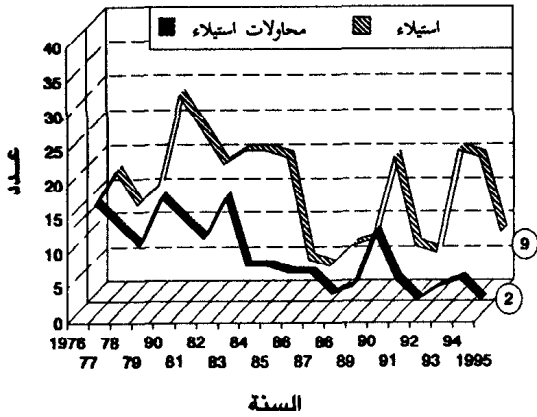
★ لقد اعتمدت الايكاف مقتضيات موسعة لتزويد الطائرات بنظام التحذير من الاقتراب من الأرض ، على أن تطبق اعتبارا من ١/١/١٩٩٩ . واعتمدت الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية قرارا يحث الدول على تنفيذ برنامج الايكاف لمنع حوادث ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض ، على الرحلات الداخلية والدولية . وفي شهر مارس ، اتخذت لجنة الملاحة الجوية اجراء بشأن التوصيات الأولية الصادرة عن فريق عمل الايكاف والصناعة المعنى بالطيران المراقب فوق المناطق الجبلية . وواصل القيام بعمله خلال العام كل من الفريق متعدد الاختصاصات المكون من ادارة الملاحة الجوية وفريق العمل الخاص لمنع ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض . وقدم فريق العمل الخاص المذكور تقريره الثالث في سياتل ، بولاية واشنطن ، في نوفمبر ، ومن المتوقع أن تعرض أعمال الفريق الكاملة على اللجنة ، كجزء من برنامج الايكاف لمنع وقوع حوادث ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض ، في شهر سبتمبر ١٩٩٦ .

## العوامل البشرية

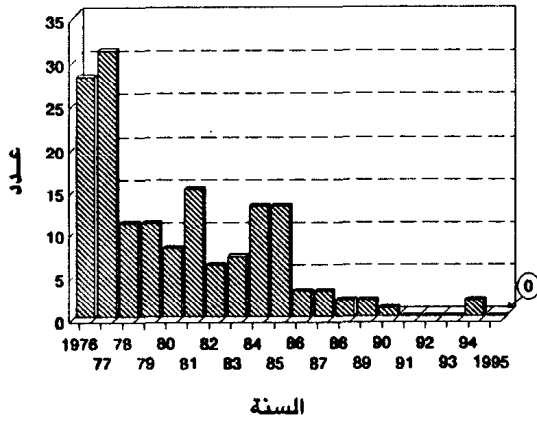


عقدت في هونغ كونغ حلقة دراسية وعملية اقليمية حضرها ٩٢ مشاركا من ١٧ دولة متعاقدة و ٢ من المنظمات الدولية و ١٨ شركة طيران .

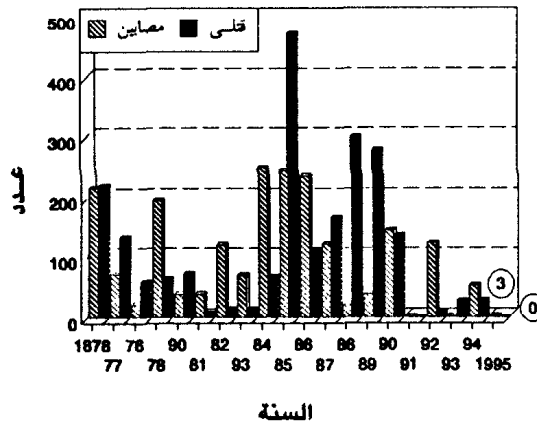
## أفعال الاستيلاء غير المشروع



## حوادث التخريب



## عدد القتلى أو المصابين



وأثناء عقد المؤتمر التأسيسي ، أعرب أعضاء "ترينير" عن اهتمام شديد بمشاركة مزيد من الدول المتقدمة في البرنامج . وأدخلت تعديلات على قواعد شبكة "ترينير" ، كما عولجت مسائل ستجعل الانضمام الى عضوية البرنامج أشد اغراء لمراكز التدريب في مجال الطيران في الدولة المتقدمة .

## نظام وارسو



في شهر أكتوبر ، وافقت الجمعية العمومية للاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) على اتفاق فيما بين شركات النقل بشأن حدود المسؤولية ، وأوصت الشركات الأعضاء بأن تلتزم بهذا الاتفاق بشرط موافقة الدول المعنية .

★ قامت الأمانة العامة خلال العام ، بالتنسيق مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا) ، بإجراء تحليل اجتماعي اقتصادي لحدود مسؤولية الناقل الجوي ، وذلك كجزء من جهد شامل يقوم به المجلس للاسراع في عملية تحديث "نظام وارسو" بالنسبة للمسؤولية .

★ وافقت الدورة ١٤٦ للمجلس على انشاء مجموعة دراسية تابعة للأمانة العامة لمساعدة الإدارة القانونية على انشاء جهاز ضمن اطار المنظمة لتسريع العملية . وطلب الى الإدارة القانونية مراعاة نتائج التحليل الاجتماعي والاقتصادي ، وتقديم تقريرها الى المجلس أثناء عقد الدورة ١٤٧ .

## الأمن



انخفض عدد أفعال التدخل غير المشروع انخفاضاً شديداً في عام ١٩٩٥ بالمقارنة بعام ١٩٩٤ (الجدول ١٢) . ففي عام ١٩٩٥ ، وردت تقارير رسمية عن حدوث ١٤ واقعة منها ٩ عمليات استيلاء ومحاولات استيلاء وواقعتان كانتا هجوماً على مرفق أرضي وواقعة واحدة كانت تهديداً غير مشروع لسلامة الطيران المدني . وقد أدرجت هذه الأفعال في الإحصاءات السنوية وستساعد في تحليل الاتجاهات والتطورات .

★ اعتمدت الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية قرار المجلس بالتمديد لجهاز تقديم المساعدة المالية والفنية والمادية الى الدول في مجال أمن الطيران حتى نهاية عام ١٩٩٨ . ومنذ بدأ الجهاز

★ اعتمدت الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية بياناً موحداً عن سياسات الايكو وممارساتها المستمرة في مجال حماية البيئة . ويوحد هذا البيان بين جميع قرارات الايكو القائمة التي تعالج حماية البيئة ، ويؤكد ، بين أمور أخرى ، على ضرورة أن يواظب المجلس المبادرة الى اعداد سياسات توجيهية بشأن أمور الطيران المتعلقة بالبيئة ، وألا يترك زمام المبادرة في هذا المجال لمنظمات أخرى .

★ في ديسمبر ، اجتمعت لجنة الايكو المعنية بحماية بيئة الطيران بشأن انبعاثات محركات الطائرات وكانت التوصية الرئيسية للجنة هي ضرورة تشديد القواعد القياسية المتعلقة بانبعاثات أكاسيد النيتروجين بالنسبة للمحركات الجديدة في المجلد الثاني من الملحق السادس عشر . كما أيدت اللجنة مبادرة تهدف الى زيادة تعاون الايكو مع هيئات الأمم المتحدة المسؤولة عن اعداد التقارير العلمية عن تقييم التغير المناخي واستنفاد طبقة الأوزون .

★ وفيما يتعلق بالضوضاء ، نظرت اللجنة المعنية بحماية بيئة الطيران في مدى ملائمة تشديد مقاييس الضوضاء للطائرات الجديدة بعد انتهاء خدمة "طائرات الفصل الثاني" (الطائرات النفاثة التي تفي بمستويات الضوضاء المنصوص عليها في الفصل الثاني من المجلد الأول من الملحق السادس عشر ، وليس المستويات المنصوص عليها في الفصل الثالث) . ولم تتمكن اللجنة من التوصل الى اتفاق عام حول هذا الموضوع . وأوصت المجلس بادخال تعديلات على الاجراءات المحددة في الوثيقة ٨١٦٨ "الاجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية - العمليات" لتخفيض ضوضاء الطائرات عند الاقلاع ، واتخاذ خطوات للتشجيع على تخطيط استخدام الأراضي المحيطة بالمطارات .

## منع التدخين



★ أشارت دراسة قدمت الى الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية الى أن انشاء بيئة خالية من التدخين لن يشكل خطراً ، بشرط توافر تدابير أمنية كافية لمعالجة التدخين خلسة . ولاحظت الجمعية العمومية أنه يجري حالياً بصورة مطردة تنفيذ القرار ٢٩-١٥ الذي اعتمدته الدورة التاسعة والعشرون للجمعية العمومية في عام ١٩٩٢ ، والذي حث جميع الدول المتعاقدة على اتخاذ التدابير اللازمة في أسرع وقت ممكن لتقييد التدخين على جميع الرحلات الدولية

نشاطه في عام ١٩٨٩ ، طلبت ١١٥ دولة المساعدة ، وأوفد الجهاز بعثات تقييم فني الى ٨٢ دولة منها ، وأوفد بعثات متابعة الى ٢٥ دولة منها . ومولت هذه الأنشطة بتبرعات قيمتها ١٨٣ ٧٥٧ دولاراً أمريكياً قدمتها ١٥ دولة مانحة ، ومولت ثلاث دول مانحة سبع وظائف .

★ تم اعتماد مواد برنامج التدريب القياسي رقم ١٢٣ المتعلق بالادارة ورقم ١٢٣ المتعلق بالمدرسين ، وهما اثنان من أصل ستة برامج تدريب قياسية أخرى ، ويجرى اعداد عناصر المساعدات السمعية البصرية لكلا البرنامجين . ومن المتوقع أن يجري توزيع البرنامجين في أوائل عام ١٩٩٦ بعد ترجمتهما الى خمس من لغات المنظمة .

## حماية البيئة



من أجل جمع الأموال اللازمة لتنفيذ "جدول أعمال القرن ٢١" الذي أقره مؤتمر الأمم المتحدة للبيئة والتنمية في ريو دي جانيرو عام ١٩٩٢ ، وهو بمثابة خطة للعمل في أهم المجالات التي تؤثر على العلاقة بين البيئة والتنمية ، واصلت اللجنة المعنية بالتنمية المستدامة النظر في آليات تجديدية للتمويل ، بما في ذلك إمكانية فرض رسم استعمال البيئة على النقل الجوي .

في أبريل ، قامت الدول الأطراف في الاتفاقية الاطارية للأمم المتحدة بشأن تغير المناخ ، والتي تهدف الى تثبيت غازات الدفيئة على مستويات مأمونة ، باطلاق عملية جديدة سميت "تفويض برلين" وحددت عام ١٩٩٧ موعداً أخيراً لتعزيز التزامات البلدان المتقدمة بتحقيق أهداف الاتفاقية الاطارية المذكورة . وعلى الرغم من أن الاتفاقية لا تشمل على أحكام محددة تتعلق بالطيران المدني ، فإن بعض الدول سترحب بوضع تدابير لمراقبة انبعاثات محركات الطائرات التي تشارك في تغير المناخ .

وفي ديسمبر ، انتهى الفريق الحكومي الدولي المعنى بتغير المناخ من وضع ثاني تقرير تقييم أجراه . وقد شدد الفريق المذكور أيضاً فيما يتعلق بانبعاثات محركات الطائرات على أن التأثير السلبي لأنواع أكاسيد النيتروجين وبخار الماء والكبريت لم يؤكد بعد ، كما شدد أيضاً على الحاجة الى اجراء مزيد من البحوث في وقت لاحق .

- التركيز على التطبيق العالمى للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها ومخططات الملاحة الجوية .
- مواصلة التركيز على التعاون الفنى الموجه الى التنمية .
- مساعدة الدول النامية على التعرف على نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الملاحة الجوية وذلك عن طريق التدريب عليها والتنفيذ العالمى لها .
- استكمال الدور التقييمى للبرنامج العادى وذلك بتحديد أوجه النقص فى اطار برنامج الايكاف لمراقبة سلامة الطيران ومساعدة الدول النامية فى معالجة أوجه النقص هذه كلما كان ذلك ضروريا .
- التأكيد ، كموضوع ذى أولية ، على وضع خطط رئيسية للطيران المدنى بالنسبة للدول النامية ، وعلى ضرورة اشتراك الموظفين الوطنيين فى اعداد تلك الخطط وتنفيذها .
- ضمان أن تتماشى مشروعات التعاون الفنى مع الاحتياجات الواقعية للدول ، وبشكل يهدف الى زيادة آثار وقوة الموارد المعتمدة الى الحد الأقصى بهدف تحقيق أعلى درجة ممكنة فى كفاءة التكاليف فى انجاز البرنامج .

★ اضافة الى ذلك شجعت الجمعية العمومية الدول المتعاقدة على الاستفادة من برنامج التعاون الفنى وعلى الاسهام فى آلية التمويل الجديدة .

★ استمرت الزيادة المطردة فى الطلب على تسهيلات الطيران المدنى فى بلدان اقليم أمريكا الجنوبية نظرا للتقدم الاقتصادى المتعاظم فى الاقليم . وقد أدى ذلك الى خلق مقتضيات لتعزيز وتوسعة تلك التسهيلات . وقد تمكنت ادارة التعاون الفنى فى الايكاف من الاستجابة بصورة فعالة لتلك المتطلبات ، وذلك عن طريق تقديم خدمات تعاونية فى قطاع الطيران تتعلق بالتكنولوجيا عالية المستوى والنظم المعقدة .

★ أنشأت الايكاف ، للمرة الأولى فى تاريخها ، هيئة مؤسسية فى صورة سلطة الاشراف على الطيران المدنى للصومال التى عملت من نيروبي فى كينيا . وعند توقف عمليات الأمم المتحدة فى الصومال ، وبعد مشاورات بين الأمم المتحدة والايكاف ، وافق الأمين العام للأمم المتحدة ومجلس الأمن على عمل الايكاف فيما يتعلق بمسائل الطيران المدنى بالنسبة للصومال ، بغرض تجنب أى انقطاع فى النشاطات وضمان سلامة واعتمادية عمليات الطيران المدنى الدولى . وجرى نقل جميع العاملين الدوليين والمعدات الدولية الى نيروبي (جيجيرى) وانشاء محطة تشغيل مؤقتة ، تشمل مركزا لمعلومات الطيران . ويقوم عاملون وطنيون يعملون فى مشروع تابع للمنظمة بتقديم خدمات مطار

بهدف تنفيذ حظر تام على التدخين بحلول ١٩٩٦/٧/١ . وطلبت الجمعية العمومية من أمانة الايكاف أن تنظر فى امكانية دراسة انشاء مقصورات مستقلة للتدخين ذات دورات هوائية مستقلة على متن الطائرات .

## منع تعاطى المخدرات



★ لاحظت الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية أنه تلبية للقرار ٢٩٩-١٦ بشأن دور الايكاف فى منع تعاطى المخدرات فى مكان العمل ، الذى حث المجلس على تعجيل اعداد ونشر مواد ارشادية تحتوى على تدابير يمكن للدول المتعاقدة أن تطبقها لابقاء أماكن العمل فى مجال الطيران المدنى بعيدة عن خطر تعاطى المخدرات ، أن الأمانة العامة ، بمساعدة مجموعة دراسة دولية تتكون من خبراء فى مجال الطب ينتمون الى عدد من الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية ، قامت باعداد "دليل منع تعاطى المخدرات فى أماكن العمل فى مجال الطيران المدنى" (الوثيقة ٩٦٥٤) ، الذى وزع على الدول فى شهر سبتمبر .

## التعاون الفنى



★ بلغت قيمة برنامج التعاون الفنى للايكاف ٦٧ مليون دولار أمريكى فى عام ١٩٩٥ ، وأنفق منها ٥٥٨ مليون دولار أمريكى (أى بنسبة تنفيذ قدرها ٨٣ فى المائة) .

★ فى أثناء العام ، نفذت ادارة التعاون الفنى ١٣٤ مشروعا فى ٦٧ بلدا ناميا ، وبدأت تنفيذ ما مجموعه ١٢ مشروعا ضخما . واستعانت الإدارة فى مشروعاتها الميدانية بخدمات ٣٥٤ خبيرا من ٤١ بلدا . وقدمت ٥١٤ منحة تدريبية ، وأنفقت ٢٤٨٢ مليون دولار أمريكى على مشتريات المشروعات الميدانية .

★ انضمت ٤ دول أخرى الى قائمة الدول المسجلة فى "شعبة الايكاف لمشتريات الطيران المدنى" فأصبح عدد الدول المسجلة فى هذه الشعبة ٧٧ دولة .

★ اعتمدت الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية سياسة جديدة بشأن التعاون الفنى سوف تشمل أهدافا جديدة اضافة الى انشاء آلية للتمويل . وترمى الأهداف الجديدة الى تحقيق ما يلى :

## المنظمة

★ في عام ١٩٩٥ انضمت الى اتفاقية الطيران المدني الدولي دولة أخرى (بالاو) فأصبح عدد الدول المتعاقدة بحلول نهاية العام ١٨٤ دولة .

★ عقدت الدورة الحادية والثلاثين للجمعية العمومية بحضور مشاركين من ١٥١ دولة متعاقدة و ٢٧ وفدا مراقبا ، وعالجت ميزانية الأعوام ١٩٩٦-١٩٩٧-١٩٩٨ ، وبرنامج عمل المنظمة ، ومجموعة متنوعة من الموضوعات ، شملت تدابير لزيادة فاعلية المنظمة .

★ في مارس/ابريل ، حضر نحو ٣٤٠ مشاركا من ٧٩ دولة و ١٥ منظمة دولية اجتماعا عالميا خاصا للاتصالات والعمليات دام أسبوعين ، وأوصوا ، بين أمور أخرى ، باتباع استراتيجية عالمية لادخال وتطبيق المساعدات غير البصرية في عمليات الاقتراب والهبوط خلال العشرين سنة المقبلة . وتحل هذه الاستراتيجية محل خطة الايكاو الانتقالية بشأن نظام الهبوط الآلي/نظام الهبوط الميكروويقي ، التي أدرجت في الملحق العاشر سنة ١٩٨٧ .

★ في ابريل ، حضر ٤٧٨ ممثلون عن ٨٩ دولة متعاقدة وعن ١٠ منظمات دولية الدورة الحادية عشرة للاجتماع العالمي للتسهيلات الذي أوصى بأكثر من مائة من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الجديدة أو المعدلة لتسهيل تخليص البضائع وانتهاء إجراءات الركاب على الرحلات الدولية في المطارات ، بما في ذلك هدف ٦٠ دقيقة لانتهاء إجراءات المغادرين في المطارات الدولية (استكمالا للهدف المحدد حاليا لانتهاء إجراءات الركاب الوافدين وهو ٤٥ دقيقة) وهدف أربع ساعات بعد تقديم الوثائق اللازمة لتخليص شحنات البضائع لدى وصولها .

★ في ضوء القضاء على الفصل العنصرى في جنوب أفريقيا ، أعلنت الجمعية العمومية الغاء سريان جميع قراراتها السابقة التي تقيد اشتراك جنوب أفريقيا في نشاطات المنظمة .

★ عقد في مونتريال مؤتمر دبلوماسي اعتمد في ١٩٩٥/٩/٢٩ البروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ، عام ١٩٤٤) ، الذي يعلن النص الرسمي لاتفاقية باللغة العربية . وكذلك ، اعتمدت الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية البروتوكول بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ، عام ١٩٤٤) الذي يشتمل على النص الرسمي لاتفاقية باللغة العربية .

★ في نوفمبر ، انتخب المجلس بالاجماع الدكتور أسعد قطيط (لبنان) رئيسا له لفترة رئاسية ثامنة مدتها ثلاث سنوات .

★ ظلت المنظمة طوال جزء كبير من عام ١٩٩٥ تواجه صعوبات مالية (ناجمة عن تأخر وصول اشتراكات عام ١٩٩٥ وتراكم اشتراكات غير مدفوعة من سنوات سابقة) كان لها أثر سلبي على برنامج عمل المنظمة .