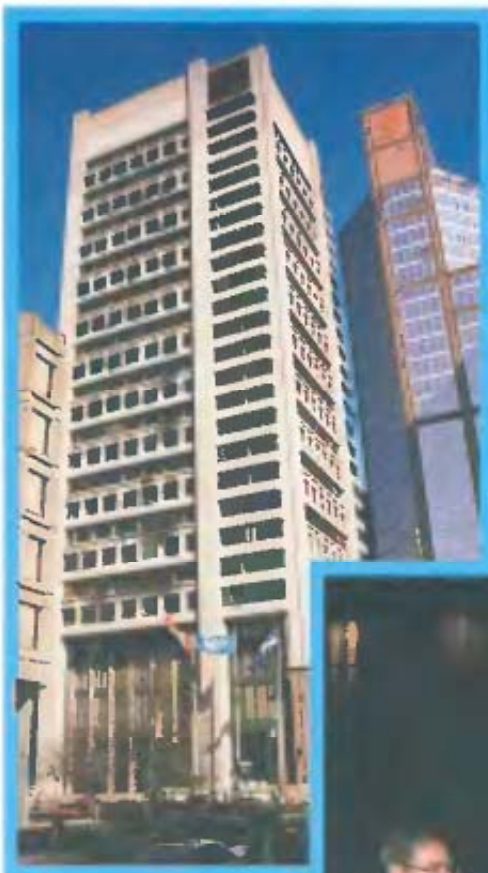


تقرير المجلس السنوي ١٩٩٦



وثائق لدورة الجمعية العمومية
في ١٩٩٨

منظمة الطيران المدني الدولي

نشرها الأمين العام تحت سلطة المجلس

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

ينبغى ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى احد العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملائم (اما شيك مصرفى أو حوالة بريديّة)
بالدولار الأمريكى أو عملة البلد الذى ترسل اليه طلبات الشراء :

Document Sales Unit
International Civil Aviation Organization
999 University Street
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

Telephone: (514) 954-8022
Telex: 05-24513
Facsimile: (514) 954-6769
Sitatex: YULCAYA
Internet: Sales_unit@icao.org

Credit card orders (American Express, Mastercard and Visa) are accepted at the above address.

Egypt. ICAO Representative, 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. Représentant 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 Representative, 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. Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570

Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsímile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

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

Teléfono: (51 14) 302260; Facsimile: (51 14) 640393; Sitatex: LIMCAYA

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

Téléphone: (221) 23-47-86; Télécopieur: (221) 23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

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 1) 321-3148; Facsímile: (34 1) 321-3157

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

Telephone: (66 2) 537-8189; Facsimile: (66 2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

United Kingdom. The Printing and Publications Services Limited,

37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG

Telephone: (44 1242) 235-151; Facsimile: (44 1242) 584-139

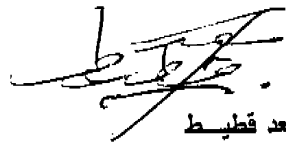
الى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

أتشرف ، بناء على طلب من المجلس ، بأن أرفع تقريره لعام ١٩٩٦ 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 التي ستعقد في عام ١٩٩٨ ، ولكنه يوزع على الدول المتعاقدة الآن لغرض الاحاطة به علما . وسوف يرسل هذا التقرير أيضا الى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة وفقا لحكم المادة السادسة ، الفقرة ٢ (أ) من الاتفاق المعقود بين المنظمة والأمم المتحدة .

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

يحتوى الفصل الأول على ملخص للاتجاهات والتطورات الرئيسية في مجال الطيران المدني بالإضافة الى أعمال المنظمة خلال السنة . أما أنشطة المنظمة نفسها فيرد وصفها في الفصول من الثاني الى العاشر .

عقد المجلس ثلاث دورات خلال عام ١٩٩٦ هي : الدورة ١٤٧ من ١٩ فبراير الى ١٥ مارس ، وكان مجموع جلساتها ١٦ جلسة ، والدورة ١٤٨ من ٦ مايو الى ٢٨ يونيو ، وكان مجموع جلساتها ٢١ جلسة ، عقدت منها جلستان خارج دورة انعقاد المجلس ، والدورة ١٤٩ من ٢٥ سبتمبر الى ١٣ ديسمبر ، وكان مجموع جلساتها ٢٠ جلسة ، عقدت منها جلستان خارج دورة انعقاد المجلس . وقد فوض المجلس الى الرئيس سلطة التصرف في عدد من الموضوعات ، حسب الضرورة ، عندما لا يكون المجلس في حالة انعقاد .



أسعد قطيط
رئيس المجلس

الفهرس

الصفحة

31	الفصل الرابع - التمويل المشترك
31	١- مقدمة
31	٢- المشاريع المتعلقة بتشغيل الخطوط الجوية
31	بموجب اتفاق التمويل المشترك الأيسلندي
31	٣- اختصاصات وعضوية لجنة التمويل المشترك
31	٤- لخدمات الملاحة الجوية
31	٥- البيانات المالية لاتفاقي التمويل المشترك الدانمركي والأيسلندي
33	الفصل الخامس - التعاون الفني
33	١- موجز
38	٢- الشؤون المالية
38	٣- العاملون
38	٤- المنح التدريبية
41	٥- المعدات والعقود من الباطن
41	٦- برنامج الأمم المتحدة الانمائي والصناديق الائتمانية
51	الفصل السادس - المسائل الدستورية والقانونية
51	١- مقدمة
51	٢- التصديق والانضمام والقبول
51	٣- اجتماعات الشؤون القانونية
51	٤- برنامج عمل اللجنة القانونية
52	٥- المزايا والحصانات والتسهيلات
52	٦- تسجيل الاتفاقات والترتيبات
52	٧- تجميع القوانين واللوائح الوطنية الخاصة بالطيران
53	الفصل السابع - أمن الطيران
53	١- مقدمة
53	٢- اللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع في الطيران المدني الدولي وفي مرافقه
53	٣- آلية تقديم المساعدة المالية والفنية والمادية الى الدول في مجال أمن الطيران وغيرها من برامج المساعدة
54	٤- التعاون الفني
54	٥- الاتصال بالدول
55	٦- الجوانب الفنية والقانونية لأمن الطيران
55	الفصل الثامن - النشاطات الإقليمية
55	القسم الأول - المكاتب الإقليمية
55	١- عام
59	٢- نشاطات الملاحة الجوية
71	٣- نشاطات النقل الجوي
72	٤- نشاطات التعاون الفني
75	٥- نشاطات أمن الطيران

الصفحة

1	الفصل الأول - ملخص السنة
1	الاقتصاد العالمي
2	حركة النقل
3	النتائج المالية
4	التطورات التجارية
4	التنظيم الاقتصادي
6	نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية
7	المطارات
8	الأرصاء الجوية في مجال الطيران
8	البحث والانقاذ
8	الازدحام
9	السلامة
11	العوامل البشرية
11	التدريب
11	نظام وارسو
11	الأمن
12	حماية البيئة
13	منع تعاطي المخدرات
13	التعاون الفني
14	المنظمة
	الأنشطة والتطورات في ايكافو خلال عام ١٩٩٦
15	الفصل الثاني - الملاحة الجوية
15	١- مقدمة
15	٢- المشروعات التي أوليت عناية خاصة في عام ١٩٩٦
21	٣- الاجتماعات
21	٤- القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دوليا واجراءات خدمات الملاحة الجوية
25	الفصل الثالث - النقل الجوي
25	١- مقدمة
25	٢- الاجتماعات
25	٣- التحليل الاقتصادي
25	٤- السياسة الاقتصادية
27	٥- التنبؤ والتخطيط الاقتصادي
27	٦- الاحصاءات
28	٧- ادارة المطارات وتجهيزات الطرق الجوية
28	٨- الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية
29	٩- حماية البيئة
29	١٠- التسهيلات

الصفحة

الصفحة

المرفقات

- ١- وثائق قانون الجور الدولى — التصديق والانضمام
A-1..... خلال عام ١٩٩٦
- ٢- ملاحق الاتفاقية..... A-5
- ٣- المجلس ، ولجنة الملاحة الجوية ولجان المجلس A-10
- ٤- الاجتماعات التى عقدت فى عام ١٩٩٦ A-13
- ٥- مشاركة الدول والمنظمات الدولية فى الاجتماعات
الرئيسية التى عقدتها الايكاف فى عام ١٩٩٦ A-16
- ٦- هيكل الأمانة العامة للايكاف فى ٣١ ديسمبر ١٩٩٦... A-18
- ٧- التوزيع القطرى للموظفين المسؤولين
فى ٣١ ديسمبر ١٩٩٦ A-19
- ٨- توزيع العاملين الميدانيين فى التعاون الفنى حسب
الجنسية والدرجة والبرنامج فى عام ١٩٩٦ A-24
- ٩- تعيين الموظفين الميدانيين ١٩٩٦ A-25
- ١٠- المنح التدريبية المقدمة خلال عام ١٩٩٦ فى اطار
برنامج الايكاف A-31
- ١١- شراء المعدات ، والتعاقد من الباطن..... A-36
- ١٢- الجداول المتعلقة بالفصل الأول من التقرير A-38

القسم الثانى - اللجان الإقليمية 77

- ١- عام..... 77
- ٢- اللجنة الأفريقية للطيران المدنى..... 77
- ٣- اللجنة الأوروبية للطيران المدنى..... 77
- ٤- لجنة الطيران المدنى لأمريكا اللاتينية..... 79

الفصل التاسع - العلاقات مع

المنظمات الدولية الأخرى 81

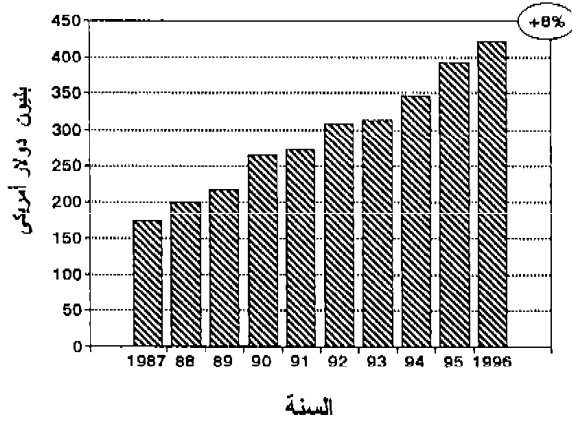
- ١- منظمة الأمم المتحدة..... 81
- ٢- الهيئات المشتركة بين الوكالات..... 82
- ٣- الوكالات المتخصصة..... 83
- ٤- المنظمات الدولية الأخرى..... 84

الفصل العاشر - المنظمة 87

- ١- الجمعية العمومية والمجلس والهيئات الفرعية..... 87
- ٢- هيكل المنظمة 90
- ٣- الموظفون 91
- ٤- أنشطة الاعلام..... 91
- ٥- أنشطة الاستخدام الألى..... 92
- ٦- الخدمات اللغوية والمطبوعات والمكتبة..... 94
- ٧- مبنى المقر 97
- ٨- المالية..... 97

الفصل الأول

ملخص السنة



الشكل ٢ - إيرادات السياحة العالمية
بالدولارات الأمريكية ١٩٨٧ - ١٩٩٦

وفي حالة الدول الصناعية ، نما الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٢,٣ في المائة تقريبا . أما البلدان النامية بوجه عام فقد سجلت نسبة نمو أعلى من نسبة النمو في البلدان الصناعية ، إذ حققت بلدان آسيا زيادة في الناتج المحلي الإجمالي بلغت حوالي ٨ في المائة . وسجل اقتصاد اليابان انتعاشا وحقق في عام ١٩٩٦ نموا بنسبة حوالي ٣,٥ في المائة . وارتفع الناتج المحلي الإجمالي بنسبة تتجاوز ٣ في المائة تقريبا ، بالنسبة لأوروبا الشرقية للسنة الثانية على التوالي .

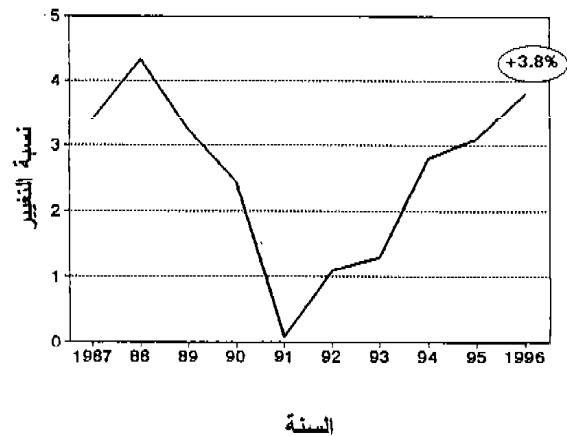
وشهدت السياحة الدولية في عام ١٩٩٦ تطورات نجمت عن التحسن العام في الوضع الاقتصادي ، وعلى المستوى العالمي ، حققت السياحة العالمية مكاسب عامة مقارنة بعام ١٩٩٥ من حيث عدد السائحين القادمين وقيمة الإيرادات (الشكل ٢) .

وتشير التقديرات إلى أن التجارة العالمية قد نمت في عام ١٩٩٦ بنسبة تتجاوز ٦ في المائة .

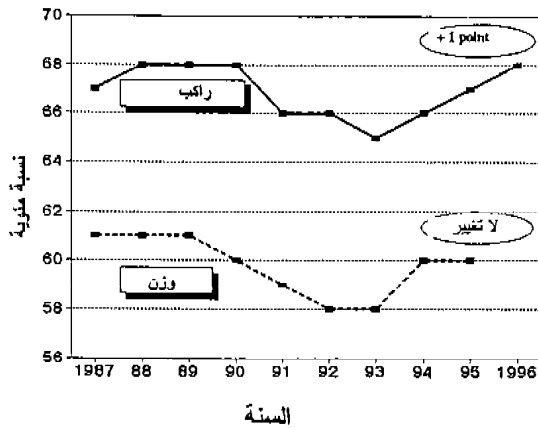
يلخص هذا الفصل الاتجاهات والتطورات الرئيسية التي طرأت على الطيران المدني وعلى نشاط الإيكاو خلال عام ١٩٩٦ . وترد بين أقواس إشارات إلى الجداول ذات الصلة في المرفق [١٤] الذي يحتوي تفاصيل الإحصاءات الموجزة في الرسم البيانية ، ويحدد مصادر هذه الإحصاءات والنطاق الذي تشمله .



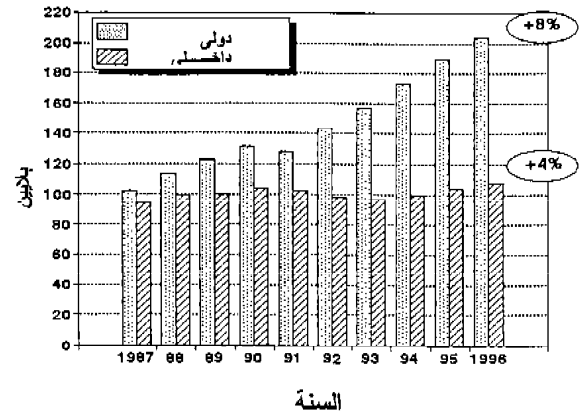
في عام ١٩٩٦ ، ارتفع الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنسبة ٣,٨ في المائة تقريبا بالقيمة الحقيقية ، بعد نمو بنسبة ٣,١ في المائة في عام ١٩٩٥ (الشكل ١) . وسجل اقليما آسيا/المحيط الهادئ والشرق الأوسط نسب نمو قوية في ناتجهما المحلي الإجمالي (حوالي ٥ في المائة).



الشكل ١ - تطور الناتج المحلي الإجمالي العالمي بالأسعار الثابتة
التغيرات من سنة إلى أخرى ١٩٨٧ - ١٩٩٦

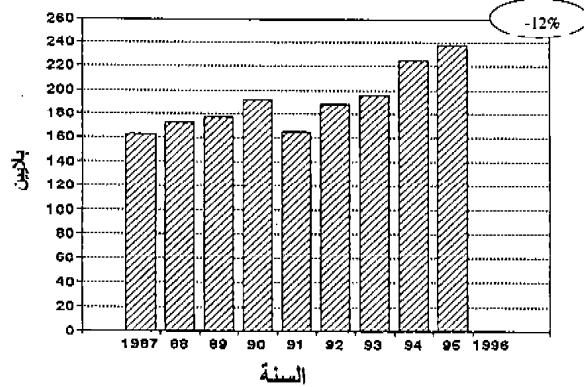


الشكل ٤ - حركة النقل المنتظم
معدلات الحمولة المنقولة ١٩٨٧ - ١٩٩٦



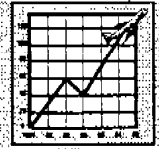
الشكل ٣ - حركة النقل المنتظم
الأطنان الكيلومترية المنقولة ١٩٨٧ - ١٩٩٦

وتدل بيانات البلدان كل على حدة (الجدولان ٥ و ٦) على أن نصيب شركات الطيران في الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة من الحجم الكلي لحركة النقل المنتظم للركاب والبضائع والبريد في عام ١٩٩٦ كان حوالي ٤٣ في المائة (٣٥ في المائة للولايات المتحدة و ٨ في المائة للمملكة المتحدة). وكان نصيب البلدين معا من اجمالي الرحلات الجوية الدولية حوالي ٣٠ في المائة (١٨ في المائة للولايات المتحدة و ١٢ في المائة للمملكة المتحدة).



الشكل ٥ - حركة النقل الدولي غير المنتظم
الركاب الكيلومترات المنقولين ١٩٨٧ - ١٩٩٦

حركة النقل



العمليات المنتظمة

في عام ١٩٩٦، بلغ مجموع حركة النقل المنتظم على طائرات شركات الطيران التابعة للدول المتعاقدة لدى الايكاو - وعددها ١٨٥ دولة - حوالي ١٣ مليون راكب و ٢٣ 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 ٨ في المائة (الجدول ٢). وأظهرت الحركة الداخلية زيادة بنسبة ٤ في المائة. ويظهر (الشكل ٣) اتجاه الحركة بين عامي ١٩٨٧ و ١٩٩٦.

واستمرت السيطرة على الزيادات في السعة، كما يظهر في (الشكل ٤). وقد ارتفع معامل حمولة الركاب لمجموع الخطوط المنتظمة (الداخلية والدولية) بنسبة نقطة مئوية واحدة، فبلغ نسبة ٦٨ في المائة، بينما ظل معامل الوزن عند نسبة ٦٠ في المائة (الجدول ٣).

وعلى المستوى الاقليمي، نقلت شركات الطيران في أمريكا الشمالية ٣٧ في المائة تقريبا من حجم الحركة الكلي (الركاب والبضائع والبريد). ونقلت شركات طيران آسيا والمحيط الهادئ زهاء ٢٧ في المائة، وشركات الطيران الأوروبية ٢٦ في المائة وشركات طيران أمريكا اللاتينية ٥ في المائة، وشركات طيران الشرق الأوسط ٣ في المائة، وشركات الطيران الأفريقية ٢ في المائة (الجدول ٤).

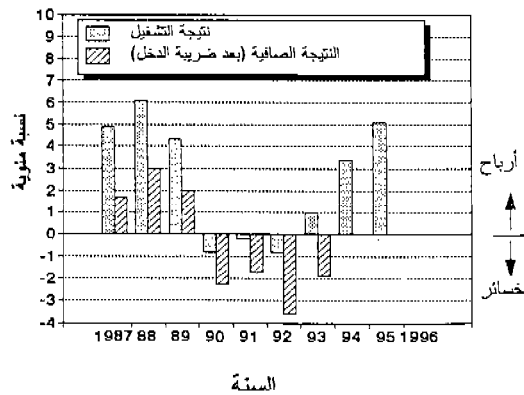
النتائج المالية



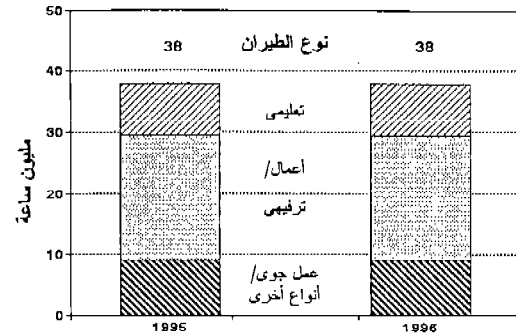
تشير التقديرات الأولية لعام ١٩٩٦ الى أن شركات الطيران المنتظمة في العالم حققت في مجموعها أرباحا تشغيلية للعام الرابع على التوالي (الجدول ٩ والشكل ٧) .

وتشير التقديرات المبدئية الى أن الإيرادات التشغيلية لشركات الطيران المنتظمة التابعة للدول المتعاقدة لدى الايكساو بلغت ٢٨١ ٥٠٠ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٦، وتقدر مصروفات التشغيل لهذه الشركات بحوالي ٢٦٩ ٥٠٠ مليون دولار أمريكي ، مما يمثل أرباحا تشغيلية بنسبة ٤,٣ في المائة من الإيرادات التشغيلية . وكانت نسبة الأرباح التشغيلية ٥,١ في المائة في عام ١٩٩٥ .

انخفضت الإيرادات التشغيلية بالطن الكيلومتري ، من ٨٧,٣ سنت أمريكي في عام ١٩٩٥ الى نحو ٨٥,٤ سنت أمريكي في عام ١٩٩٦ ، بينما انخفضت المصروفات التشغيلية من ٨٢,٩ سنت أمريكي الى نحو ٨١,٨ سنت أمريكي .



الشكل ٧ - شركات الطيران المنتظمة
النتائج التشغيلية والصافية ١٩٨٧ - ١٩٩٦



الشكل ٦ - نشاطات الطيران العام
عدد الساعات التقديرية ١٩٩٥ - ١٩٩٦

العمليات التجارية غير المنتظمة

تشير التقديرات إلى أن مجموع الركاب الكيلومستريين على الرحلات الدولية غير المنتظمة انخفض خلال عام ١٩٩٦ بنحو ١٢ في المائة ، وبذلك تغيرت نسبتهم من إجمالي حركة النقل الجوي الدولي للركاب من حوالي ١٦ في المائة عام ١٩٩٥ الى حوالي ١٣ في المائة عام ١٩٩٦ (الشكل ٥ الجدول ٧) . أما حركة النقل الداخلي غير المنتظم للركاب ، فهي تمثل حوالي ١٠ في المائة فقط من مجموع حركة النقل غير المنتظم للركاب ، وحوالي ٢ في المائة من مجموع حركة النقل الداخلي للركاب على المستوى العالمي .

الطيران العام

تشير التقديرات الى أن عمليات الطيران العام قد ظلت عند مستوى تقديرات عام ١٩٩٥ ، أي حوالي ٣٨ مليون ساعة (الشكل ٦) .

عمليات المطارات

في عام ١٩٩٦ ، استقبل أكبر ٢٥ مطارا في العالم نحو ٩٣٣ مليون راكب ، وذلك حسب التقديرات الأولية (الجدول رقم ٨) . وخلال الفترة نفسها ، قدمت المطارات نفسها (١٦ مطارا في أمريكا الشمالية و ٥ مطارات في أوروبا و ٤ مطارات في آسيا) خدماتها الى نحو ١٠,٣ مليون عملية نقل جوي تجاري .

الطائرات

في الفترة من عام ١٩٨٧ إلى عام ١٩٩٦ ، ارتفع عدد الطائرات العاملة في النقل الجوي التجاري المبلغ عنه بنسبة تقرب من ٦٢ في المائة، فقد كان ١٠ ١٤٥ طائرة ثم أصبح ١٦ ٤٦٠ طائرة (باستثناء الطائرات التي يقل وزنها الأقصى عند الإقلاع عن ٩ ٠٠٠ كيلو جرام). ومن بين هذه الطائرات ارتفع عدد الطائرات التوربينية النفاثة خلال الفترة نفسها بنسبة ٦٨ في المائة تقريبا، من ٧ ٧٢١ طائرة إلى ١٢ ٩٨٠ طائرة (الشكل ٨ والجدول ١٠).

في عام ١٩٩٦ ، صدرت أوامر لشراء ١ ٠٠٣ طائرة نفاثة (مقابل ٦٧٨ طائرة في عام ١٩٩٥) وتم تسليم ٤٩١ طائرة (مقابل ٤٨١ طائرة في عام ١٩٩٥) . وبلغ عدد الطائرات التي طلبت ولم تسلم ٢ ٥٠١ طائرة في نهاية عام ١٩٩٦ مقابل ٢ ٠٣٢ طائرة في نهاية عام ١٩٩٥ .

تقرر الالتزامات المالية المتمثلة في الأوامر الصادرة في عام ١٩٩٦ لشراء الطائرات النفاثة بحوالي ٦٥ ٠٠٠ مليون دولار أمريكي مقابل ٣٦ ٠٠٠ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٥ .

وصل عدد الطائرات التوربينية المروحية المطلوب شراؤها في عام ١٩٩٦ إلى ١٧٣ طائرة ، وتم تسليم ١٧٧ طائرة من هذا النوع خلال العام .

صفات الطائرات الأكثر رواجاً ١٩٩٦

الطراز	الطلبات	التسليم	المتبقى
بوينغ ٧٣٧	٣٤٩	٧٦	٧٦٤
ايرباص ٣١٩	٢٢٠	٧٢	٥٢١
٣٢١/٣٢٠			
بوينغ ٧٧٧	٨٨	٣٢	٢٧٣
بوينغ ٧٤٧	٦٦	٢٦	١٦١
كنداير	٦٠	٥٢	٥١
بوينغ ٧٥٧	٤٤	٤٢	١٣٤
ايرباص ٣٣٠	٤٢	١٠	١١٣

التنظيم الاقتصادي



كان عدد اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية التي عقدتها الدول في عام ١٩٩٦ أقل من عدد ما عقدته في السنة السابقة (٦٠ اتفاقاً أبلغ عنها في عام ١٩٩٦ مقابل ٩١ اتفاقاً أبلغ عنها في عام ١٩٩٥) .

التطورات التجارية

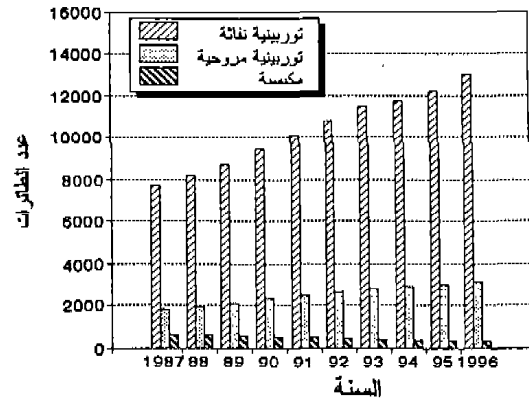


الناقلون الجويون

ويقدر عدد الناقلين الجويين في جميع أنحاء العالم في نهاية عسسام ١٩٩٦ ، وفقاً لجدول المواعيد المنشورة في الأدلة متعددة الأطراف لجدول مواعيد شركات الطيران ، بحوالي ٧٢٠ ناقلاً جواً يوفر خطوطاً جوية (دولية و/أو داخلية) منتظمة لنقل الركاب ، ونحو ٧٠ ناقلاً يشغلون خطوطاً جوية منتظمة لنقل جميع أنواع البضائع . ويمثل ذلك انخفاضاً إجمالياً بواقع ٣٠ ناقلاً جواً تقريباً بالمقارنة مع نفس الفترة في عام ١٩٩٥ .

وواصلت شركات الطيران الاهتمام بدرجة كبيرة بإقامة تحالفات بينها في عام ١٩٩٦ . ومن بين الأحداث الأجر بالملاحظة ، قيام شركة الطيران الفرنسية ، وهي آخر ناقل جوي أوروبي رئيسي ليس له شريك عبر الأطلنطي ، بتوقيع اتفاق مع شركتي طيران دلتا وأميريكان . وأعلنت شركتا أمريكان والخطوط الجوية البريطانية عن عزمهما على إقامة تحالف عبر الأطلنطي ، وفي أعقاب ذلك تم حل التحالف بين الخطوط الجوية البريطانية وشركة يو اس إير لأنه لم يعد متوافقاً مع المشروع الجديد .

وواصلت شركات الطيران تلك وغيرها توسيع الروابط التعاونية فيما بينها ، وتضمن ذلك تقاسم الرموز ، والخدمات المشتركة ، والمشاركة في برامج "الراكب كثير الأسفار" .



الشكل ٨ - مجموع وحدات أسطول النقل التجاري

١٩٨٧ - ١٩٩٦

وأقر مجلس وزراس الاتحاد الأوروبي فى يوليو خطة من مرحلتين للتفاوض بشأن اتفاق للخدمة الجوية مع الولايات المتحدة ، وتشمل المرحلة الأولى مواضيع مثل حدود ملكية شركات الطيران ، وقوانين المنافسة ، ونقاسم الرموز ، ونظم الحجز الآلى . وسوف تشمل المرحلة الثانية حقوق الحركة وجوانب تتعلق مباشرة بها مثل السعة والتعريفات . وسيتم احترام الاتفاقات الثنائية القائمة والمستقبلية بين دول الاتحاد الأوروبى والولايات المتحدة ، ولابد أن يصدر التصريح بالانتقال الى المرحلة الثانية عن المجلس . وفى أواخر أكتوبر قام مسؤولون من الولايات المتحدة والمفوضية الأوروبية بتبادل الأفكار الأولية . وفى أكتوبر صرح المجلس للمفوضية ببدء التفاوض بشأن اتفاقات النقل الجوى مع عشر من دول أوروبا الشرقية والوسطى .

وفى أكتوبر ، أصدر الاتحاد الأوروبى توجيهها معدلا بشأن تحرير خدمات المناولة الأرضية يراعى الاقتراحات التى قدمها البرلمان الأوروبى . كما أجرت اللجنة تقييما لأثر المجموعة الثالثة من اجراءات تحرير النقل الجوى ، وتبين نتيجة لذلك أن التحرير كان يسير قدما ويوازن بين المنافسة المتزايدة والمراقبة ، بيد أن هناك حاجة الى مزيد من الاجراءات فى مجالات مثل التعريفات ، والقيود على مراقبة الحركة الجوية ، والادارة ، وتخصيص الخانات ، ورسوم المطارات . وفيما يتعلق بتنسيق التعريفات ، فقد أنهت اللجنة اعتبارا من ٢٠ أغسطس الاعفاء الجماعى من قواعد المنافسة للشحن الجوى .

★ اعتمد مجلس الايكافى يونيو نسخة منقحة وحديثة من قواعد السلوك لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلى وتراعى أساليب العمل الحالية فى السوق والحاجة الى التوافق بين مختلف النظم والقواعد الوطنية والاقليمية للحجز الآلى وتتوافق مع الاتفاق العام بشأن تجارة الخدمات (GATS) ومرفقه بعنوان خدمات النقل الجوى الذى يشمل نظم الحجز الآلى .

واقترحت اللجنة الأوروبية اجراء تغييرات عديدة فى قواعد السلوك الخاصة بها بشأن نظم الحجز الآلى فى مجالات مثل واجبات المشترك ، واصدار التذاكر ، وسياسة فرض الرسوم ، ونظم المعلومات . كما واصلت الولايات المتحدة اجراء استعراض عام لقواعد نظم الحجز الآلى الخاصة بها ، وأصدرت قاعدتين مقترحتين تتعلقان بمستوى اشراك شركات طيران معينة فى نظم الحجز الآلى وترتيب الخطوط بغرض عرضها على شاشات وكلاء السفر . وقامت استراليا بتعديل قواعد السلوك

وكما فى عام ١٩٩٥ كانت قرابة ثلاثة أرباع الاتفاقات الثنائية المبلغ عنها اتفاقات جديدة تعقد لأول مرة ، وتشترك فيها بصورة رئيسية دول فى منطقة آسيا والمحيط الهادئ ، واشتملت ستة اتفاقات تغطى جميعها تقريبا خدمات فى شمال الأطلنطى على أحكام تنص على حق الدخول الكامل الى الأسواق . واشتملت تسعة اتفاقات على ترتيبات لنقاسم الرموز . ومقارنة بعام ١٩٩٥ ، فقد ارتفع عدد ما أبلغ عنه من تعديلات على الاتفاقات القائمة من ١٢ الى ١٦ تعديلا ، كما أبلغ فى عام ١٩٩٦ عن مذكرة تفاهم واحدة . وكانت معظم التعديلات ومذكرة التفاهم المبرمة فى عام ١٩٩٦ تتعلق بالسعة الاضافية فى خدمات الركاب والشحن ، أو تمديد حقوق خطوط الحركة ، أو ترتيبات تقاسم الرموز .

وأبرمت فى عام ١٩٩٦ اتفاقات ثنائية للخدمة الجوية من بينها : اتفاق بين استراليا ونيوزيلندا ينص على انشاء سوق واحدة للطيران وعلى منح حق غير محدود بالطيران فى أى مكان فى البلد الآخر ، واتفاقات منفصلة تشمل بين ألمانيا وكل من كندا ، والمكسيك والولايات المتحدة ، وكذلك بين الولايات المتحدة وكل من البرازيل ، وفيجى ، والأردن ، وباكستان ، وبولندا ، وجنوب أفريقيا ، وتايلاند ، تنص على زيادة تحرير حق دخول الأسواق وترتيبات أخرى ، واتفاقات بين استراليا وجنوب أفريقيا ، وبين اليابان والولايات المتحدة ، وبين تايلاند والولايات المتحدة تنص على توسيع فرص خدمات الشحن .

وعقد فى عام ١٩٩٦ اتفاقان اقليميان فرعيان للخدمات الجوية فى منطقة أمريكا اللاتينية . وفى يوليو ، عقدت ١٤ دولة كاريبية اتفاقا متعدد الأطراف يتعلق بتشغيل الخدمات الجوية ضمن الاتحاد الكاريبى ، ويشمل الاتفاق الحريتين الثالثة والرابعة من حريات الخدمات الجوية وهينبات تشغيل "التاكسى الجوى" . وفى ديسمبر ، قامت ست دول من أمريكا الجنوبية (من الأعضاء أو الأعضاء المنتسبين الى المنطقة التجارية للسوق المشتركة للقرن الجنوبى (MERCOSUR) بعقد اتفاق اقليمى فرعى للخدمات الجوية لتشجيع خدمات الحريتين الثالثة والرابعة بين المدن التى لا تجرى خدمتها فى اطار الاتفاقات الثنائية . وسعت الدول فى منطقة أفريقيا الى زيادة التعاون فى تنفيذ أحكام اعلان ياموسوكرو المتعلقة بتحرير حقوق الحركة بالنسبة لشركات الطيران الأفريقية ، ولاسيما على المستويين الاقليمى الفرعى والاقليمى .

الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية عن طريق فتح خطوط جديدة لخدمات الحركة الجوية (مثلا ، فى المجال الجوى الشاسع فوق الصين والاتحاد الروسى الى جانب أجزاء أخرى من آسيا) ، فى حين يجرى ادخال قواعد الفصل المخفضة فى المحيط الهادئ وأجزاء من آسيا ، على أساس الأداء الملاهى المطلوب . ويجرى بصورة متزايدة استعمال الاتصالات عن طريق وصلة البيانات لنقل المعلومات المتعلقة بإدارة الحركة الجوية مثل الخلوص المحيطى ، والخلوص السابق على المغادرة ، والمعلومات المتعلقة بالطقس . وتجري مناطق عديدة تجارب واختبارات ، وذلك باستعمال اتصالات وصلة البيانات بين المراقب والطيار ، وتطبيقات أخرى لوصلة البيانات لتشكيلة واسعة من الاتصالات المتعلقة بإدارة الحركة الجوية . وفى مجال الملاحة ، أعلنت اليابان والولايات المتحدة والدول الأوروبية التزامها بتنفيذ نظم تقوية النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية ، وأحرزت جميع تلك الدول تقدما فى هذا المجال . وأخيرا، جرى استعمال الاستطلاع التابع للتقائى كوسيلة اضافية لمراقبة الطائرات فى عدد من المجالات الجوية المحيطية والقارية .

الاتصالات

استمر العمل فى عدد من الدول والمنظمات الدولية ، وذلك بمداخلات من الصناعة ، بشأن تطوير نظم لشبكة 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 ووصلة البيانات على الترددات العالية . واكتمل العمل بشأن وصلة البيانات العالية جدا (بالطريقتين ١ و ٢) .

ويتم بصورة متزايدة استعمال الاتصال بين المراقب والطيار عن طريق وصلة البيانات ، الذى يتيح للمراقبين الاتصال عن طريق وصلة البيانات بالطائرات المزودة بأجهزة مناسبة فى المناطق المحيطية ومناطق العالم النائية .

الملاحة

استمر عدد من الدول والمنظمات الدولية فى احراز تقدم ملموس فى تطوير وتنفيذ النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية . وواصلت لجنة الخبراء المعنية بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية التابعة للايكاو تطوير قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها للنظام المذكور .

المقدمة للنظام أن تعرض حق الاستفادة من نظم الحجز الآلى على مجموعات المشتركين التى تستعمل نظم اتصالات مختلفة عن نظام الجهة البائعة ، لكى تشمل اجراءات أكثر تفصيلا للتوفيق فى حالة تسوية الخلافات .

وكانت التحالفات بين شركات الطيران الرئيسية عوامل فى عملية المفاوضات الثنائية بين الدول المعنية . كما كان مدى بعض التحالفات دافعا للسلطات المعنية بالمنافسة الى بدء تحقيقات فى آثارها المحتملة . ومنحت السلطات فى الولايات المتحدة مجموعة لوفتهانزا والاسكندافية ويوناييتد ومجموعة الخطوط النمسية وسابينا والطيران السويسرى ودلتا ومجموعة أميريكان وكنديان انترناشيونال حصانة ضد مقاومة الاحتكار .

وخلال عام ١٩٩٦ ، استمرت عملية تحويل ملكية شركات الطيران الحكومية جزئيا أو كليا الى القطاع الخاص . واستمرت الأعمال التحضيرية لتحويل ملكية عشرين ناقل حكومى للقطاع الخاص ، وهو ما كان من المستهدف تحقيقه فى السنوات الماضية . وجرى التبليغ عن احراز تقدم معين فى القارة الأفريقية حيث تمكنت شركة الطيران الكينية بنجاح من تحقيق هدف تحويل ملكيتها الى القطاع الخاص ، وتم الاعلان عن نية تحويل ملكية أربع شركات طيران أخرى الى القطاع الخاص . وفى أماكن أخرى ، جرى الاعلان عن نية تحويل ملكية ستة ناقلين آخرين الى القطاع الخاص . الا أنه كان لابد من ارجاء أو تأجيل العديد من عمليات التحويل الى الملكية الخاصة ، وذلك نظرا للظروف الاقتصادية ، والوضع المالى لشركات الطيران المعنية ، أو نظرا لظروف محلية .

★ اجتمعت لجنة الخبراء المعنية بتنظيم النقل الجوى التى أعيد تشكيلها من ١٨ الى ٢٢ مارس ، واضطلعت بأعمال أخرى بشأن مواضيع مهمة مختلفة حددها المؤتمر العالمى للنقل الجوى ، أهمها، الضمانات للمنافسة الشريفة ، والتدابير لضمان المشاركة الفعالة والدائمة فى النقل الجوى الدولى ، وتوسيع الملكية التقليدية ، ومعايير المراقبة لاستعمال حرية دخول السوق ، وترتيبات معينة بشأن قضايا تجارية .

نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية



استمر بوتيرة متصاعدة دوما تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية . وأتاح ذلك للدول اكتساب خبرات وبيانات قيمة . ويجري تحقيق منافع مبكرة من نظم

وتم تحديث النظم من خلال ادخال معدات نظم التتبع متعددة الرادارات ، ومعدات المسح المتوازي بالألوان ، والنظم الجديدة لمعالجة بيانات خطة الطيران ، ونظم المحاكاة لمراقبة الحركة الجوية . وبالإضافة الى ذلك ، فى الأماكن التى يستحيل أو يتعذر فيها تقديم خدمات الرادار ، فقد تم ادخال نظم الاستطلاع التابع للتلقائى ونظم الاتصالات بين المراقب والطيار عن طريق وصلة البيانات ، وذلك لتزويد مراقبة الحركة الجوية بقدرات اضافية للاستطلاع والتدخل .

ووضعت دول عديدة برامج قصيرة ومتوسطة الأجل ، وطلبت توريد معدات للاسراع بتحديث النظم التى تستخدمها فى مراقبة الحركة الجوية فى المستقبل القريب . وتم وضع التحسينات والاجراءات التشغيلية لدعم دمج المكونات المحمولة على متن الطائرات والمكونات الأرضية للنظم .

وتم تحقيق أهداف أساسية تتعلق باستعمال الأداء الملاحي المطلوب بوصفه أداة مكملة لتخطيط وتنفيذ المجال الجوى لنظم الملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وبصورة متوازية مع التطورات المصاحبة للأداء الملاحي المطلوب ، فان مفهوم أداء الاتصالات المطلوب سيتيح لمخططي المجال الجوى وضع بنية أساسية للمجال الجوى تعتمد على مقتضيات التشغيل الخاصة بادارة الحركة الجوية . ومن المتوقع أن يؤدي تنفيذ الأداء الملاحي المطلوب ، الى جانب الادخال التدريجى لاسلوب الملاحة المنطقية وفقا لمقتضيات الأداء الملاحي المطلوب ، من المتوقع أن يؤدي ذلك الى دعم استعمال أكثر فعالية للمجال الجوى المتاح . كما أن من المتوقع لنظم الملاحة المعتمدة على الأقمار الصناعية ، وكذلك لنظم الملاحة المحمولة على متن الطائرات ، أن تتمكن من الوفاء بسأى مقتضيات مستقبلية للأداء الملاحي .



قد يبدأ بحلول عام ٢٠٠٠ استخدام طائرات مستقبلية كبيرة يتجاوز باعها ٦٥ مترا (أكبر من الطائرة من طراز بوينغ B747-400) ويمكنها أن تحمل أكثر من ٥٥٠ راكبا ، وسيكون لها تأثير على البنية الأساسية للمطارات . ولمساعدة الدول فى التخطيط لتوفير الخدمات لهذه الطائرات ، فمن الضروري استعراض مواصفات الملحق الرابع عشر ، المجلد الأول ، بشأن تصميم المطارات .

ويطلب من الدول اجراء تقييم لشدة تحمل الأرضيات المرصوفة للمطارات باستخدام نظام إيكاو لرقم تصنيف الطائرات/رقم الأرضيات المرصوفة ، ونشر ذلك التقييم . وقد دل

واستمر فى عدد من الأقاليم تطوير نظم التقوية باستخدام الأقمار الصناعية . ويمكن لهذا الشكل من التقوية دعم استخدام النظم العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية بوصفه وسيلة وحيدة ، وذلك فى جميع مراحل الطيران حتى الاقتراب الدقيق من الفئة الأولى . ويتواصل العمل على تطوير واختبار عدة هندسات لنظم تقوية قاتمة على الأرض يمكن أن تدعم تطبيقات الاقتراب الدقيق من الفئتين الثانية والثالثة . كما يمكن لبعض الدول استخدام هذا النوع من التقوية لدعم العمليات من الفئة الأولى . وقد اعتمد عدد من الدول النظام العالمى لتحديد المواقع للاستعمال الإضافى أو الأساسى فى بعض العمليات وبعض أنسواع المجال الجوى .

وقد استمر التقدم فى تنفيذ تلك القاعدة القياسية فى عدد من الدول ، وذلك نظرا لأنه يجب اعتبارا من ١٩٩٨/١/١ جعل النظام الجيوديسى العالمى لعام ١٩٨٤ مرجعا لجميع احداثيات الطيران المنشورة .

★ وعقد فريق الخبراء القانونيين والفنيين المعنى بوضع الاطار القانونى فيما يتعلق بالنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية اجتماعه الأول فى مونتريال . وأنشأ الفريق مجموعتى عمل ستقومان بصياغة ميثاق يضع المبادئ القانونية الأساسية للنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية ويدرس مسائل قانونية تتعلق بالمسؤولية ، واصدار الاجازات ، ومسائل مؤسسية وقضايا أخرى تتعلق بالنظام المذكور .

الاستطلاع

أفادت التقارير باستمرار احراز تقدم ملموس خلال العام نحو تحسين قدرات الاستطلاع ، ويشمل ذلك استحداث نظام الاستطلاع التابع للتلقائى والعمل بالنظم الرادارية الجديدة ، مثل الرادار الباحث الثانوى وحيد النبضة ، ومحطات الرادار الباحث الثانوى بالطريقة (S) .

ادارة الحركة الجوية

استمر العمل على تحديث نظم مراقبة الحركة الجوية فى مختلف أنحاء العالم ، وذلك ضمن عملية تطوير ستؤدي الى وضع نظام عالمى مستقبلى لادارة الحركة الجوية . وجرى العمل على تنفيذ نظم داعمة من نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بهدف تحقيق منافع مبكرة اضافية الى الوفاء بالمقتضيات طويلة الأجل . ووضعت مناطق عديدة مفاهيم تشغيلية لادارة الحركة الجوية ، تهدف الى الادخال التدريجى لتكنولوجيا الاتصالات والملاحة والاستطلاع لدعم النظم المتكاملة لادارة الحركة الجوية . وسوف يؤدي اتباع هذا النهج المتكامل الى تنفيذ تدريجى متوازن لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية .

واستمر أيضا تنفيذ مراكز اخطارات الأعاصير المدارية . ودخلت مرحلة التشغيل جميع المراكز الستة فى داروين (استراليا) ونادى (فيجي) ولاريونين (فرنسا) ونيودلهى (الهند) وطوكيو (اليابان) وميامى (الولايات المتحدة) وهى تغطى المناطق المعرضة للأعاصير المدارية

البحث والانقاذ



ظل النظام الفضائى للبحث عن السفن المستغيثة ونظام التتبع لأغراض البحث والانقاذ باستخدام الأقمار الصناعية (كوسباس - سارسات) القائم على استخدام الأقمار الصناعية ، يؤدى دورا هاما فى النقاط اشارات منارات تحديد مواقع الطوارئ وفى تحديد مواقع الاستغاثة .

واستمرت قدرات هذا النظام فى التوسع ، اذ بلغ عدد الأقمار الصناعية فى حالة تشغيل التابعة له خمسة ، بالإضافة الى قمر صناعى احتياطي فى مداره ، 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 الانقاذ . وعند نهاية السنة ، كان هناك ما مجموعه ٣٣ وحدة طرفية و ٢٠ مركزا ، منها ما هو فى حالة تشغيل ومنها ما هو قيد الاختبار . وكانت التغطية العالمية متوفرة بالفعل على التردد ٤٠٦ ميجاهرتز ، ومع ذلك تقرر استعمال وحدات طرفية ومراكز مراقبة اضافية لزيادة التغطية الفورية وتقليل وقت الاستجابة الاجمسالى . ويجرى تطوير عنصر متزامن (ثابت بالنسبة للأرض) للنظام سييتيح الانذار بصورة تكاد تكون فورية .

وقد ساهم نظام كوسباس - سارسات فى انقاذ أكثر من ٦٠٠٠ شخص من حوادث جوية وبحرية وبرية منذ بدء تشغيله التجريبي فى سبتمبر ١٩٨٢ .

الازدحام



للمساعدة فى التقليل من حدة مشاكل الازدحام بمباني المطارات ، وخاصة فيما يتعلق بالهجرة أو التفتيش الجمركى للركاب والبضائع فى المطارات ، تواصلت اجتماعات التسهيلات وتوفير المواد الارشادية لتعزيز تطبيق مفاهيم التسهيلات على تلك العمليات . وتشمل تلك المفاهيم ادارة المخاطر

استعراض الاجراءات الحالية لتصميم الأرصفة وتقييمها على أن تلك الاجراءات المتبعة فى رصف المطارات تنطوى على حدود مقيدة متأصلة فيها بالنسبة لبعض أنواع الطائرات الكبيرة الجديدة المزودة بست عجلات أو أكثر لكل ضلع انضغاطى (مثل طائرات بوينغ ٧٧٧) . ودل استعراض أساليب التصميم الأخرى المتاحة على الحاجة الى تحديد اجراءات مدروسة أكثر وتكون مقبولة أكثر عالميا . وفى هذا الصدد ، جرى فى احصى الدول التخطيط لمشروع شامل النطاق للبحوث بهذا الشأن .

ويوصى المجلد الأول من الملحق الرابع عشر باستعمال مركبات الكربون والهالون (مواد الهالون) ، بوصفها عنصرا من العناصر الثلاثة للتكميلية المستعملة فى الانقاذ ومكافحة الحرائق فى المطارات . الا أن انتاج مواد الهالون قد توقف اعتبارا من ١٩٩٣/١٢/٣١ نتيجة لبروتوكول مونتريال المتعلق بالمواد الضارة بطبقة الأوزون . ولم يسمح منذ ذلك الحين الا بأوجه الاستخدام الضرورية لمخزونات الهالون المتبقية والمعاد تدويرها حتى يتم التعرف على بديل مناسب . وفى هذا الصدد ، تقوم ايكاو برصد البحوث التى تضطلع بها الصناعة بغرض تحديث المواصفات ذات الصلة .

الارصاد الجوية فى مجال الطيران



استمر الاتجاه فى عام ١٩٩٦ صوب تحقيق المركزية فى خدمات التنبؤ بالأحوال الجوية وتحويلها الى خدمات تجارية . واستمرت أعمال تطوير المراكز العالمية للتنبؤات المنطقة بحيث يتم تحضير التنبؤات بالظواهر الجوية الخطيرة فى مختلف مناطق العالم بالحاسبات الآلية . ونتيجة لذلك ، صار مركز لندن العالمى للتنبؤات المنطقة يقوم باعداد خرائط الظواهر الجوية الخطيرة لأقاليم أوروبا والشرق الأوسط وشمال الأطلسى باستخدام حاسب آلى متحاور . وقد تم تحقيق التغطية العالمية بثلاث اذاعات للأقمار الصناعية للنظام العالمى للتنبؤات المنطقة ، ويجرى فى العديد من الدول تركيب وحدات طرفية ذات فتحة صغيرة جدا .

واستمر تنفيذ مراكز اخطارات الرماد البركانى . وتقوم تسعة مراكز فى بوينس ايرس (الأرجنتين) وداروين (استراليا) ومونتريال (كندا) وتولوز (فرنسا) وطوكيو (اليابان) وولنجتون (نيوزيلندا) ولندن (المملكة المتحدة) وأنكوراج وواشنطن (الولايات المتحدة) بتزويد مراكز مراقبة المنطقة ومكاتب مراقبة الأرصاد الجوية باخطارات بشأن انتشار "سحب" الرماد البركانى ومساراتها .

لتمكين السلطات من تركيز موارد التفتيش بصورة انتقائية ، واستخدام المعلومات التي يتم الحصول عليها مقدما لغرض المعالجة قبل الوصول ، وإجراءات التشغيل الآلى لتحلل محل الوثائق الورقية ، وتنسيق المراقبة الحكومية للإجراءات لتحقيق الكفاءة المثلى .

السلامة

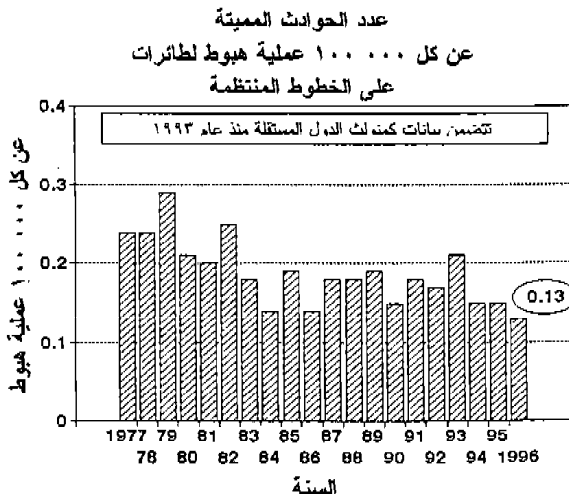
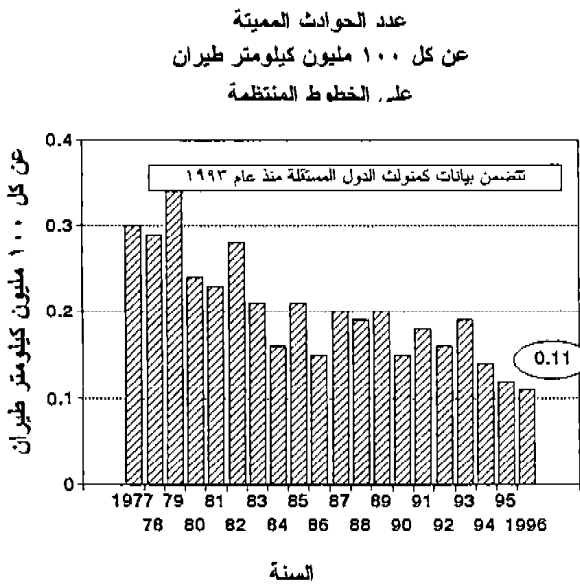
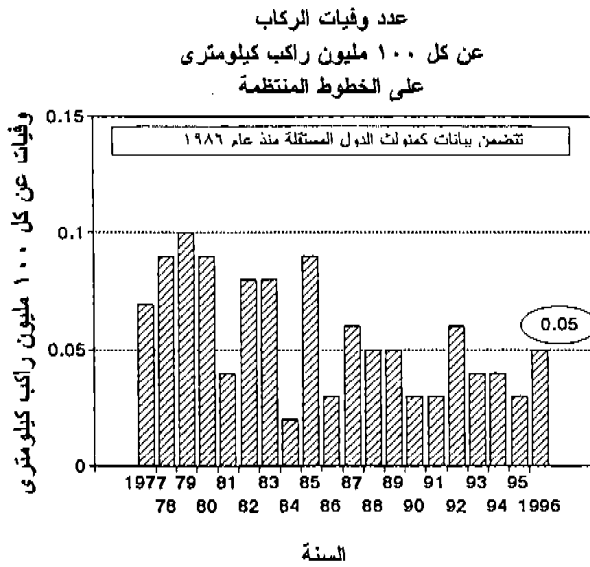


العمليات المنتظمة

تشير المعلومات الأولية عن حوادث الطائرات التي أسفرت عن خسائر في الأرواح بين ركاب الرحلات المنتظمة للدول المتعاقدة لدى الإيكاو الى وقوع ٢٣ حادثة طيران مميتة في عام ١٩٩٦ ، أفضت الى مصرع ١١٣٥ راكبا^١ ، مقابل ٢٦ حادثة في عام ١٩٩٥ أفضت الى مصرع ٧١٠ راكب (الجدول ١١) . أما عن العلاقة بين وفيات الركاب وحجم الحركة الجوية ، فقد زاد معدل وفيات الركاب من ٠,٠٣ الى ٠,٠٥ في عام ١٩٩٦ وهو لكل ١٠٠ مليون راكب كيلومترى . وانخفضت نسبة حوادث الطيران التي أفضت الى الموت من ٠,١٣ حادث لكل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران في عام ١٩٩٥ الى ٠,١١ حادث لكل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران في عام ١٩٩٦ . وانخفضت أيضا نسبة الحوادث المميتة من ٠,١٥ حادث لكل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط في عام ١٩٩٥ الى ٠,١٣ في عام ١٩٩٦ (الشكل ٩) .

وتفاوتت مستويات السلامة تفاوتاً كبيراً حسب اختلاف أنواع طائرات الركاب العاملة في خدمة منتظمة . فمن ذلك مثلاً أن عمليات الطائرات التوربينية النفاثة ، التي تمثل حوالى ٩٥ فى المائة من الحجم الكلى للحركة المنتظمة (من حيث العدد الكلى للركاب الكيلومترين المنقولين) ، سجلت ١١ حادثاً فسى عام ١٩٩٦ أسفر عن مصرع ١٠١٧ راكبا ، بينما سجلت عمليات الطائرات التوربينية المروحية والطائرات ذات المحركات المكبسية ، التي تمثل حوالى ٥ فى المائة من حجم الحركة الجوية المنتظمة ، ١٢ حادثاً أسفر عن مصرع ١١٨ راكبا ، ومعنى ذلك أن معدل الخسائر فى أرواح ركاب الطائرات التوربينية النفاثة كان أقل بكثير من مثيله فى الطائرات المروحية .

^١ تشمل الأرقام الأولية الخاصة بالنقلين فى رحلات منتظمة عام ١٩٩٦ وفاة ٢١٢ راكبا فى حادث طائرة من طراز بوينغ ٧٤٧ على ساحل مدينة نيويورك ، ولم يتم بعد تحديد سبب الحادث .



الشكل ٩ - احصاءات حوادث الطائرات

١٩٩٦-١٩٩٧

مراقبة السلامة الجوية

★ اعتمدت السدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية برنامج مراقبة السلامة الجوية الذى بدأ نشاطاته فى شهر مارس . وبحلول نهاية عام ١٩٩٦ ، كانت ٥٦ دولة قد طلبت قيام فريق من الايكاف بإجراء تقييم لمراقبة السلامة الجوية فيها . وتم خلال فترة ثمانية شهور تقييم ادارات اثنتين وثلاثين دولة ، ومن المتوقع اجراء تقييم فى ٢٤ دولة خلال عام ١٩٩٧ . ومن المتوقع أيضا تقديم طلبات جديدة للتقييم أثناء عام ١٩٩٧ .

★ طولبت الدول التى جرى فيها التقييم بإعداد خطط عمل استجابة للتوصيات الواردة فى تقارير التقييم بغية اصلاح أوجه القصور أو تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن ايكاف .

★ سيبدأ خلال عام ١٩٩٧ اجراء متابعة تقارير تقييم مراقبة السلامة الجوية وسيضطلع به خبراء من المقرر الرئيسى والمكاتب الاقليمية للايكاف . وسيتم عن طريق برنامج الايكاف للتعاون الفنى تقديم مساعدة فنية لمساعدة الدول على تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها أو لاصلاح أوجه القصور .

التحقيق فى الحوادث

ومنع وقوعها

تؤكد أرقام الوفيات لعام ١٩٩٦ على الحاجة المستمرة الى تحسين استراتيجيات وأساليب منع وقوع الحوادث . وترصد ايكاف عن كثب وتدعم المبادرات التى اتخذت مؤخرا فى الصناعة فى مجال الابلاغ عن الحوادث ، مثل "الشبكة العالمية للتحليل والمعلومات" المقترح انشاؤها والتى قد توفر الوسائل المطلوبة لتوجيه الجهود المستقبلية لمنع وقوع الحوادث .

العمليات التجارية غير المنتظمة

تشمل العمليات التجارية غير المنتظمة الرحلات الجوية غير المنتظمة التى تشغيلها شركات الخطوط الجوية المنتظمة ، وجميع رحلات النقل الجوى غير المنتظمة التى تشغيلها المستثمرون التجاريون . وتدل المعلومات المتوافرة لدى الايكاف عن سلامة عمليات طائرات الركاب غير المنتظمة على أن ٢٥ حادثا مميتا وقع فى عام ١٩٩٦ وأفضى الى مصرع ٤٧٩ راكبا ، مقارنة بعدد الحوادث المميتة التى وقعت فى عام ١٩٩٥ ، والذى بلغ ٤٠ حادثا أفضى الى مصرع ٣٩١ راكبا .

وأما العمليات غير المنتظمة التى قامت بها طائرات تزيد كتلتها الإقلاعية على ٩ ٠٠٠ كيلوجرام ، سواء كانت تابعة لخطوط جوية منتظمة أو لمستثمرى طائرات تطير فى رحلات غير منتظمة ، فقد سجلت ٤ حوادث مميتة فى عام ١٩٩٦ أفضت الى مصرع ٣٤٢ راكبا .

الطيران العام

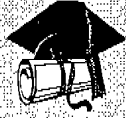
لم تكتمل بعد المعلومات الاحصائية عن عنصر السلامة فى عمليات الطيران العام . وتشير التقديرات الى أنه فى عام ١٩٩٥ وقع حوالى ٧٨٠ حادثا مميتا لطائرات الطيران العام أفضى الى مصرع ١٦٧٠ راكبا تقريبا . وبلغ معدل الحوادث التى أفضت الى الموت نحو ٢٠٠٥ حادث لكل ١٠٠ ٠٠٠ ساعة طيران فى عام ١٩٩٥ . وأما فى الولايات المتحدة ، التى تستأثر بنحو ٦٠ فى المائة من جميع نشاطات الطيران العام المبلغ عنها فى العالم ، فتشير التقديرات الأولية لعام ١٩٩٦ الى وقوع ٣٥٨ حادثا مميتا أفضى الى مصرع ٦٣١ شخصا ، وذلك مقابل ٧٣٣ حوادث مميتة فى عام ١٩٩٥ أفضت الى مصرع ٧٢٥ شخصا . وكان معدل حوادث الطيران العام التى أفضت الى الوفاة فى الولايات المتحدة ١٠٥١ حادث تقريبا لكل ١٠٠ ٠٠٠ ساعة طيران فى عام ١٩٩٦ ، مقابل ٢٠٠٤ حادث فى عام ١٩٩٥ .

منع ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض

★ في فبراير ، أحسبت الدول علما بالقرار الذي اعتمدته الدورة الحادية والثلاثون للجمعية العمومية والذي يحث الدول على تنفيذ برنامج الايكاف لمنع حوادث ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض فى الرحلات الدولية والرحلات الداخلية على السواء . واستمر طوال العام فريق عمل الايكاف والصناعة المعنى بمنع ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض فى القيام باعداد مواد بشأن صنع ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض . وفى أوائل أكتوبر ، تم تقديم برنامج الايكاف لمنع ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض الى لجنة الملاحة الجوية مع معلومات تفصيلية عن المواد المقرر نشرها . ووافقت لجنة الملاحة الجوية على نشر البرنامج ، وقدمت الى المجلس تقريراً عن البرنامج فى أواخر أكتوبر . وقد أعلن فريق العمل المعنى بمنع ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض أنه على وشك أن ينشر مجموعته من المواد بشأن منع ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض فى دىبي والإمارات العربية المتحدة فى نوفمبر . وسيتم فى أوائل عام ١٩٩٧ نشر برنامج الايكاف لمنع ارتطام الطائرات المراقبة بالأرض .

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

التدريب



هناك حاجة متزايدة الى تطوير التدريب فى مجال نظم الايكاف للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وقد بدأ الأعضاء فى برنامج "ترينير" فى سد هذه الحاجة عن طريق اعداد مجموعات تدريب قياسية متعلقة بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وبدأ معهد ادارة الطيران التابع لهيئة المطارات فى الهند فى اعداد أول مجموعة تدريب قياسية فى اطار برنامج "ترينير" تتعلق بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية .

نظام وارسو



★ أخذ المجلس علما بمشروع وثيقة قانونية دولية جديدة لتحديث وتوحيد "نظام وارسو" أعدتها الادارة القانونية بالاستعانة بمجموعة دراسة تابعة للأمانة العامة ، وأحال المجلس مشروع الوثيقة الى اللجنة القانونية .

العوامل البشرية



اكتسب التوجه نحو مراعاة العوامل البشرية فى عملية اجازة المعدات والاجراءات والعاملين مزيداً من الدفع خلال عام ١٩٩٦ . وقد اشتركت الايكاف فى عدة منتديات نوقش فيها هذا الموضوع . وتم التوصل أثناء عام ١٩٩٦ الى توافق فى الآراء فى اطار قطاع الطيران المدنى بشأن التطبيق العملى لتلك المقتضيات فى الطائرات المزودة بمقصورة قيادة على درجة عالية من التشغيل التلقائى .

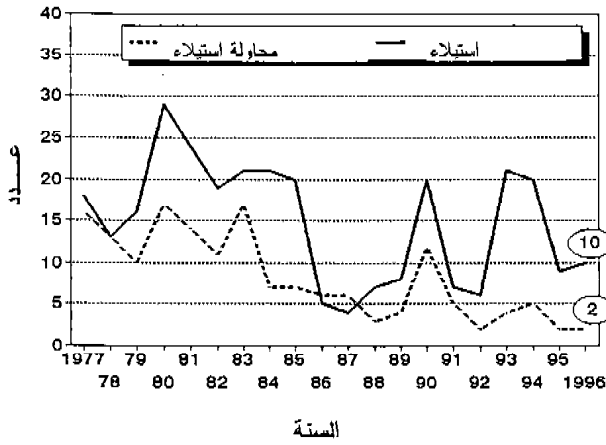
الأمن



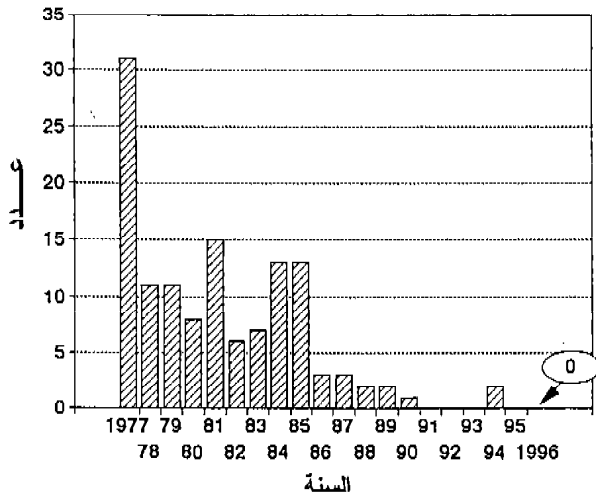
وردت خلال فترة التقرير تقارير رسمية أو تأكيدات من الدول المعنية عن حدوث ١٤ من أفعال التدخل غير المشروع ، منها عشر عمليات استيلاء ، ومحاولتا استيلاء ، وواقعة هجوم على مرفق أرضى ، وواقعة تهديد غير مشروع لسلامة الطيران المدنى (الجدول ١٢) . وقد أدرجت هذه الأفعال فى الاحصاءات السنوية وستساعد فى تحليل الاتجاهات والتطورات (الشكل ١٠) .

★ اكتمل خلال عام ١٩٩٦ اجراء استعراض أولى لملاحق الاتفاقية لوضع قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها تتعلق بالعوامل البشرية . وستعمم النتائج على الدول والمنظمات الدولية للتعليق عليها .

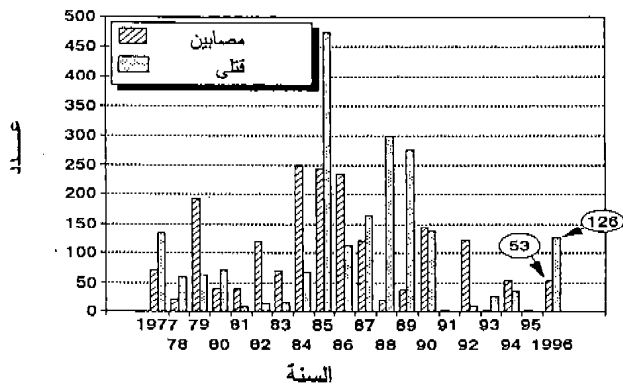
أفعال الاستيلاء غير المشروع



حوادث تخريب



عدد القتلى أو المصابين

الشكل ١٠ - إحصاءات أمن الطيران
١٩٧٧ - ١٩٩٦

★ وفقا لسياسة الايكافو المتمثلة في استعراض ملاحق اتفاقية شيكاغو كل ثلاث سنوات ، اعتمد المجلس في ١٢ نوفمبر التعديل رقم ٩ للملحق السابع عشر . وسيدخل التعديل حيز التنفيذ في ١٩٩٧/٣/٣١ وحيز التطبيق في ١٩٩٧/٨/١ .

★ منذ أن بدأ الجهاز نشاطه في عام ١٩٨٩ ، طلبت ١٢٦ دولة المساعدة . وأوفد الجهاز بعثات تقييم فني السى ٩٠ دولة منها ، وبعثات متابعة الى ٢٨ دولة منها ، وتم تنظيم ٧١ حلقة تدريبية شارك فيها ١٦٢٣ متدربا . ومولت هذه الأنشطة بتبرعات قدمتها ١٥ دولة مانحة وبلغ مجموعها ١٤٦ ٣٧٧٣ دولارا أمريكيا ، ومولت ٣ دول مانحة ٧ وظائف .

★ يجرى الاعداد النهائى لمجموعات التدريب القياسية 123/الادارة ، و 123/المعلمون ، و 123/ادارة الأزمات . ومن المتوقع توزيع هذه المجموعات في أوائل عام ١٩٩٧ بعد ترجمتها الى خمس لغات . أما مجموعات التدريب القياسية و 123/أمن شركات الطيران ، و 123/أمن البضائع ، و 123/اختبار النظم و 123/تطوير البرامج ، و 123/التوعية ، و 123/المشرفون ، فيجرى اعدادها تدريجيا . وسيتم الاضطلاع بعملية الاعتماد عندما تصبح كل مجموعة تدريب قياسية جاهزة في عام ١٩٩٧ .

★ قرر المجلس خلال دورته ١٤٨ أن يدرج في برنامج العمل العام للجنة القانونية موضوع "الأفعال أو الجرائم التي تهم مجتمع الطيران الدولي والتي لا تشملها وثائق قانون الجو الحالية" .

حماية البيئة



واصلت الدول الأطراف في الاتفاقية الاطارية للأمم المتحدة بشأن تغير المناخ ، والتي تهدف الى تثبيت غازات الدفينة على مستويات مأمونة ، العمل حتى عام ١٩٩٧ ، الذي حدد موعدا أخيرا لتعزيز التزامات البلدان المتقدمة بتحقيق أهداف الاتفاقية الاطارية المذكورة ، وهو ما اتفقت عليه تلك الدول في عام ١٩٩٥ (تفويض برلين) . وعلى الرغم من أن الاتفاقية لم تشمل على أحكام محددة تتعلق بالطيران المدني ، فإن بعض الدول سترحب بوضع تدابير لمراقبة انبعاثات محركات الطائرات التسيشارك في تغير المناخ . وفي سبتمبر ، وافق الفريق الحكومي

التعاون الفني



★ بلغت قيمة برنامج التعاون الفني للإيكواو ٧٢ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٦ ، وأنفق منها ٥٩.٣ مليون دولار أمريكي (أي بنسبة تنفيذ قدرها ٨٢ في المائة) .

★ في أثناء العام نفذت إدارة التعاون الفني ١٢١ مشروعا في ٦٤ بلدا ناميا ، وتم اعتماد ما مجموعه ١١ مشروعا ضخما جديدا ومعدلا . واستعانبت الإدارة في مشروعاتها الميدانية بخدمات ٢٨٤ خيرا من ٣٦ بلدا . وقدمت ٧٣٢ منحة تدريبية ، وأنفقت ٢٦.٨٧ مليون دولار أمريكي على مشتريات المشروعات الميدانية .

★ انضمت ٨ دول أخرى إلى قائمة الدول المسجلة في "شعبة الإيكوا لمشتريات الطيران المدني" فأصبح عدد الدول المسجلة في هذه الشعبة ٨١ دولة .

★ في الفترة من ١٩٩٠ إلى ١٩٩٥ ، شهد برنامج الإيكواو للتعاون الفني تنافسا مستمرا في عدد المنح التدريبية المقدمة كل عام . وقد انعكس هذا الاتجاه في عام ١٩٩٦ عندما بلغ عدد المنح الإجمالي ٧٣٢ منحة تدريبية ، مما يمثل زيادة بنسبة ٤٢ في المائة على العام السابق . وقد أسهمت هذه الزيادة في استمرار مشروع تدريبي تموله الحكومة في بوتسوانا ، وفي بدء مشروع تدريبي جديد في اندونيسيا يكمل مشروعا تدريبيا يجري تنفيذه في ذلك البلد . فضلا عن ذلك ، واصل مكتب أمريكا الجنوبية (ليما) أداء دور المكتب الرائد في تقديم المنح التدريبية . وقد بلغ العدد الإجمالي للمنح التي عولجت في هذا المكتب ٢٨٩ منحة تدريبية ، تم تقديم ١٢٠ منها في إطار مشروعات قطرية وتقديم ١٦٩ منها في إطار مشروعات إقليمية . وعندما يكون عنصر المنح التدريبية فعلا فإنه يعتبر أهم عنصر في المشروع ، إذ أنه يكفل الاستمرارية والاستخدام الفعال للتجهيزات التي يوفرها المشروع بعد اكتمال المشروع بوقت طويل .

الدولى المعنى بتغير المناخ - بناء على طلب الايكواو - على اعداد تقرير خاص عن الطيران والجو العالمى ، بالتعاون مع فريق الخبراء المعنى بالتقييم العلمى لسلوون بمقتضى بروتوكول مونتريال وبمشاركة من الايكواو لاكماله فى أواخر عام ١٩٩٨ .

★ فى مايو ، نظر المجلس فى التوصيات التى قدمتها اللجنة المعنية بحماية بيئة الطيران فى ديسمبر عام ١٩٩٥ وأحالها الى الدول للتعلق عليها . وسيبحث المجلس هذه المسألة من جديد فى أوائل عام ١٩٩٧ .

★ فى مايو أيضا ، استعرض المجلس علاقات الايكواو بالهيئات التابعة للأمم المتحدة والمختصة بوضع السياسات فى مجال البيئة ووافق على عدد من التدابير المحددة للمزيد من التعاون . وكان التعاون المستقبلى كذلك هو الموضوع الرئيسى لبيان من رئيس المجلس فى الدورة الثانية لمؤتمر الدول الأطراف فى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (جنيف ، يوليو) .

★ فى ديسمبر ، اعتمد المجلس قرارا يشتمل على بيان للسياسة بشأن الرسوم والضرائب البيئية . ويؤكد القرار من جديد أن الإيكواو تسعى الى تحديد قاعدة رشيدة مشتركة تعتمد عليها الدول التى ترغب فى فرض جبايات بيئية ويوصى بقوة أن تكون أى جبايات كهذه فى شكل رسوم وليس على شكل ضرائب .

منع تعاطي المخدرات



★ دعما للمادة الإرشادية الواردة فى "دليل منسج تعاطي المخدرات فى أماكن العمل فى مجال الطيران المدنى" (الوثيقة ٩٦٥٤) ، تم التشاور مع الدول والمنظمات الدولية بشأن اقتراح بتعديل الملحق الأول عمن طريق إضافة نص جديد يتعلق بتعاطي المواد المؤثرة فى العقل . وستقوم لجنة الملاححة الجوية باستعراض الاقتراح والردود التى يتم تسلمها فى عام ١٩٩٧ .

المنظمة

★ في عام ١٩٩٦ انضمت الى اتفاقية الطيران المدني الدولي دولة واحدة (ساموا الغربية) فأصبح عدد الدول المتعاقدة بحلول نهاية العام ١٨٥ دولة .

★ في مارس اعتمد مجلس الايكاو قرارا يكلف الأمين العام بالتحقيق في قيام طائرات عسكرية كويبة في ١٩٩٦/٢/٢٤ باسقاط طائرتين مدنيتين خاصتين مسجلتين في الولايات المتحدة . وقد أكمل التحقيق في يونيو ، وفي ٢٧ يونيو اعتمد المجلس قرارا أحاط فيه علما بالنقرير وقرر ارساله الى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة . وفي ١٩٩٦/٧/٢٦ أيد مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة نتائج التحقيق .

★ وقام بافتتاح المبنى الجديد رسميا في ١٥ ديسمبر ١٩٩٦ من معالي جان كريتيان ، رئيس وزراء كندا ، والدكتور أسعد قطيط ، رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ، والدكتور فيليب روشا ، الأمين العام للمنظمة بحضور كل من السيد لوسيان بوشارد رئيس وزراء كيبك ، وسعادة بيير بورك ، عمدة مونتريال .

★ في ديسمبر اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارا في ١٧ ديسمبر من كل عام يوما دوليا للطيران المدني .

★ وحدد المجلس في ديسمبر ١٩٩٦ من الاجراءات العاجلة التي تدر على وجود أوجه قصور في مجال الملاحة الجوية في أفريقيا والشرق الأوسط . وكانت بعض تلك الاجراءات قصيرة الأجل وتحتاج الى اهتمام فوري ومنحها الأولوية ، في حين كانت اجراءات أخرى متوسطة وطويلة الأجل . وتشمل المجموعة الأخيرة احتمال توسيع برنامج الايكاو لمراقبة السلامة بحيث يشمل سلامة المطارات ، وخدمات الحركة الجوية والتسهيلات المساندة ، ووسائل مساعدة الدول على تحسين تنظيم وتمويل المطارات وخدمات الملاحة الجوية .

★ وحتى نهاية عام ١٩٩٦ ، طلبت ٥٦ دولة من الايكاو اجراء تقييم لمراقبة السلامة فيها . ونتيجة لعمليات التقييم تلك ، فقد خلص الى استنتاج مفاده أن غالبية كبيرة من الدول ، رغم ما لديها من نوايا طيبة وما تبذله من جهود ، تواجه صعوبات خطيرة في الوفاء بالتزاماتها بشأن مراقبة السلامة . ويمكن تصنيف أوجه القصور الرئيسية الى ثلاث فئات ، هي : القوانين والأنظمة الأساسية في مجال الطيران ، والبنية المؤسسية والموارد البشرية والمالية ، وترخيص ومراقبة المستثمرين التجاريين للنقل الجوي .

★ وعلى الرغم من تحسن الوضع المالي للمنظمة ، فقد كان لتأخر وصول اشتراكات عام ١٩٩٦ وتراكم اشتراكات غير مدفوعة عن سنوات سابقة أثر سلبي على برنامج عمل المنظمة .