

تقرير المجلس السنوى ١٩٩٧

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 والاسبانية والروسية . وينبغي توجيه جميع المراسلات ، باستثناء طلبات الشراء والاشتراكات ، الى الأمين العام.

ينبغي ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى احد العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملائم (أما شيك مصرفي أو حوالة بريدية) بالدولار الأمريكي أو عملة البلد الذي 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; Facsimile: (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) 8-23-47-86; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

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

Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid
Teléfono: (34 1) 321-3148; Facsimile: (34 1) 321-3157; Internet: ssc.jcsoria@aena.es

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

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

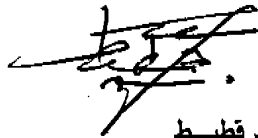
الى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

أتشرف بناء على طلب المجلس بأن أرفع الى الجمعية العمومية تقريره لعام ١٩٩٧ الذي أعد وفقا لحكم الفقرة (أ) من المادة الرابعة والخمسين لاتفاقية الطيران المدني الدولي . ويشكل التقرير ، مع تقريرى المجلس لعامى ١٩٩٥ (Doc 9667) و ١٩٩٦ (Doc 9685) ، الوثائق المساندة للبند ٧ من جدول الأعمال المؤقت للدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية ، وسوف يلحق به استعراض موجز لأعمال المنظمة خلال الأشهر الستة الأولى من عام ١٩٩٨ . ويوزع التقرير الآن على الدول المتعاقدة للاحاطة به علما ، وسوف يرسل أيضا الى المجلس الاقتصادى والاجتماعى التابع للأمم المتحدة عملا بالفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الايكاو والأمم المتحدة .

أعدت أمانة المنظمة التقرير ، ووزعته فى شكل مسودة على ممثلى الدول الأعضاء فى المجلس للحصول على مقترحاتهم بشأنه . ولم ينظر المجلس فى التقرير ولم يعتمد رسميا - بكامل هيئته - وإنما فوض رئيسه ، كما فى الماضى ، سلطة اقرار النص النهائى مع مراعاة جميع المقترحات المقدمة .

يحتوى الفصل الأول على ملخص الاتجاهات والتطورات الرئيسية فى مجال الطيران المدنى ونشاط المنظمة خلال السنة . ويرد وصف أعمال المنظمة فى الفصول من الثانى الى العاشر .

عقد المجلس خلال عام ١٩٩٧ ثلاث دورات هى : الدورة ١٥٠ من ٧ فبراير الى ٢١ مارس ، وكان مجموع جلساتها ١٨ جلسة ، عقدت منها جلسة واحدة خارج فترة انعقاد المجلس نفسه ، والدورة ١٥١ من ٢٦ مايو الى ٢٠ يونيو ، وكان مجموع جلساتها ١٥ جلسة ، والدورة ١٥٢ من ١ أكتوبر الى ١١ ديسمبر ، وكان مجموع جلساتها ١٧ جلسة ، عقدت جلستان منها خارج فترة انعقاد المجلس . وقد فوض المجلس الى رئيسه سلطة التصرف حسب الضرورة فى عدد من الموضوعات ، خارج فترة انعقاد الدورات .



أسعد قطيب
رئيس المجلس

الفهرس

الصفحة

الفصل الرابع - التمويل المشترك..... 31

- 1- عام..... 31
- 2- استعراض مسألة تحميل للتكاليف الخاصة بخدمات الأرصاد الجوية على الطيران المدني الدولي فى اطار اتفاقى التمويل المشترك الدانمركى والأيسلندى..... 31
- 3- البيانات المالية لاتفاقى التمويل المشترك الدانمركى والأيسلندى..... 31

الفصل الخامس - التعاون الفنى..... 33

- 1- موجز..... 33
- 2- الشؤون المالية..... 38
- 3- العاملون..... 38
- 4- المنح التدريبية..... 38
- 5- المعدات والعقود من الباطن..... 41
- 6- برنامج الأمم المتحدة الانمائى والصناديق الائتمانية..... 41

الفصل السادس - المسائل الدستورية والقانونية..... 53

- 1- مقدمة..... 53
- 2- التصديق والانضمام والقبول..... 53
- 3- اجتماعات الشؤون القانونية..... 53
- 4- برنامج عمل اللجنة القانونية..... 53
- 5- المزايا والحصانات والتسهيلات..... 54
- 6- تسجيل الاتفاقات والترتيبات..... 54
- 7- تجميع القوانين واللوائح الوطنية الخاصة بالطيران..... 54

الفصل السابع - أمن الطيران..... 55

- 1- مقدمة..... 55
- 2- اللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع فى الطيران المدني الدولى وتجهيزاته..... 55
- 3- آلية تقديم المساعدة المالية والفنية والمادية الى الدول فى مجال أمن الطيران وغيرها من برامج المساعدة..... 55
- 4- التعاون الفنى..... 56
- 5- الاتصال بالدول..... 56
- 6- الجوانب الفنية والقانونية لأمن الطيران..... 57

الفصل الثامن - النشاطات الإقليمية..... 58

- القسم الأول- المكاتب الإقليمية..... 58
- 1- معلومات عامة..... 58
- 2- نشاطات الملاحة الجوية..... 60
- 3- نشاطات النقل الجوى..... 73
- 4- نشاطات التعاون الفنى..... 75
- 5- نشاطات أمن الطيران..... 77

الصفحة

الفصل الأول - ملخص السنة..... 1

- 1..... 1
- حركة النقل..... 2
- النتائج المالية..... 3
- التطورات التجارية..... 4
- التنظيم الاقتصادى..... 5
- نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية..... 6
- المطارات..... 7
- الأرصاد الجوية لخدمة الطيران..... 8
- البحث والانتقال..... 8
- الازدحام..... 8
- السلامة..... 9
- العوامل البشرية..... 11
- اجازة العاملين..... 11
- التدريب..... 11
- نظام وارسو..... 11
- الأمن..... 12
- حماية البيئة..... 12
- اساء استعمال العقاقير..... 13
- التعاون الفنى..... 13
- المنظمة..... 14

الأنشطة والتطورات فى ايكوا خلال عام ١٩٩٧

الفصل الثانى - الملاحة الجوية..... 15

- 1- مقدمة..... 15
- 2- المشروعات التى أوليت عناية خاصة فى عام ١٩٩٧..... 15
- 3- الاجتماعات..... 24
- 4- القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دوليا واجراءات خدمات الملاحة الجوية..... 24

الفصل الثالث - النقل الجوى..... 25

- 1- مقدمة..... 25
- 2- الاجتماعات..... 25
- 3- التحليل الاقتصادى..... 25
- 4- السياسة الاقتصادية..... 25
- 5- وضع التقديرات والتخطيط الاقتصادى..... 27
- 6- الاحصاءات..... 27
- 7- ادارة المطارات وتجهيزات الطرق الجوية..... 28
- 8- الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية..... 29
- 9- حماية البيئة..... 29
- 10- التسهيلات..... 30

الصفحة	الصفحة
	القسم الثاني - اللجان الإقليمية 78
	١- معلومات عامة 78
	٢- اللجنة الأفريقية للطيران المدني 78
	٣- اللجنة الأوروبية للطيران المدني 79
	٤- لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية 80
	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 86
	١- الجمعية العمومية والمجلس والهيئات الفرعية 86
	٢- هيكل المنظمة 91
	٣- الموظفون 91
	٤- دورة التعريف بالمنظمة 92
	٥- أنشطة الإعلام 92
	٦- أنشطة التشغيل الآلي بالمكاتب 92
	٧- الخدمات اللغوية والمطبوعات والمكتبة 95
	٨- مبنى المقر الجديد 97
	٩- المالية 98
١- وثائق قانون الجو الدولي - التصديق والانضمام	
A-1 خلال عام ١٩٩٧	
A-5 ٢- ملاحق الاتفاقية	
A-10 ٣- المجلس ، ولجنة الملاحة الجوية ولجان المجلس	
A-13 ٤- الاجتماعات التي عقدت في عام ١٩٩٧	
A-16 ٥- مشاركة الدول والمنظمات الدولية في الاجتماعات	
A-20 ٦- هيكل الأمانة العامة للإيكاو في ٣١ ديسمبر ١٩٩٧	
A-21 ٧- التوزيع القطري للموظفين المسؤولين	
A-21 في ٣١ ديسمبر ١٩٩٧	
A-26 ٨- توزيع العاملين الميدانيين في التعاون الفني حسب	
A-26 الجنسية والدرجة والبرنامج في عام ١٩٩٧	
A-27 ٩- تعيين الموظفين الميدانيين ١٩٩٧	
A-35 ١٠- المنح التدريبية المقدمة خلال عام ١٩٩٧ في إطار	
A-35 برنامج الإيكاو	
A-41 ١١- شراء المعدات ، والتعاقد من الباطن	
A-44 ١٢- الجداول المتعلقة بالفصل الأول من التقرير	
A-56 ١٣- استعراض الإجراءات المتخذة حتى ٣١	
A-56 ديسمبر ١٩٩٧ فيما يتعلق بالقرارات الصادرة	
A-56 عن الجمعية العمومية في دورتها الحادية والثلاثين	

الفصل الأول

ملخص السنة

وشهدت آسيا / المحيط الهادئ كإقليم صعوبات مالية وتباطؤا ملموسا فى نمو الناتج المحلى الاجمالى فى الجزء الأخير من السنة ، مما تترتب عليه آثار بالنسبة للنقل الجوى ، رغم أنه خلال السنة بالكامل تم الاحتفاظ بالنمو عند معدل ٥ فى المائة تقريبا . وسجلت الأقاليم الأخرى استقرارا فى التنمية الاقتصادية ، نمو فى الناتج المحلى الاجمالى بحوالى ٤ فى المائة فى كل من أفريقيا وأمريكا اللاتينية والكاريبى ، مع أداء أقوى قليلا من جانب الشوق الأوسط بنسبة ٤,٥ فى المائة . وحققت أوروبا متوسط نمو للناتج المحلى الاجمالى بنسبة ٢,٧ فى المائة ، بما فى ذلك بلدان شرق وسط أوروبا (٢,٨ فى المائة) وكومنولث الدول المستقلة (١,٥ فى المائة) .

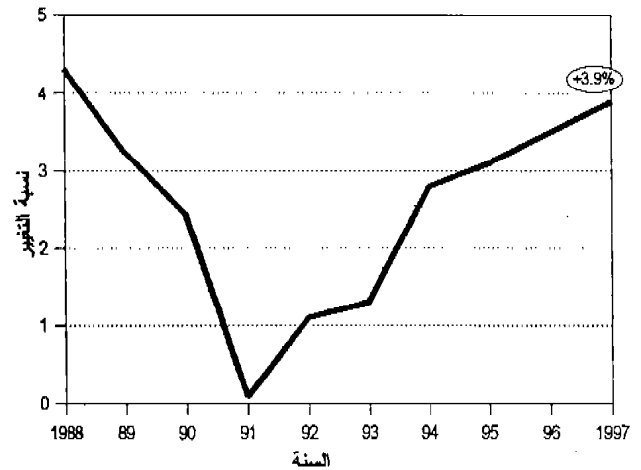
واستفادت السياحة الدولية بصفة عامة من حالة الاقتصاد المعززة على المستوى العالمى . ففى ١٩٩٧ سافر نحو ٦١٧ مليون سائح الى بلدان أجنبية ، وأنفقوا أكثر من ٤٤٨ بليون دولار أمريكى* وفقا للنتائج الأولية التى توصلت اليها منظمة السياحة العالمية . بيد أن النمو العالمى فى السياحة سرعان ما عكس الحالة الاقتصادية الآسيوية ، مما أبطأ النمو فى القدوم الدولى للسائحين الى ٣,٨ فى المائة والإيرادات الى ٣ فى المائة للسنة مقارنة بنسبة ٥,٥ فى المائة و ٧,٨ فى المائة على التوالى فى ١٩٩٦ . ويبين الشكل ٢ أن الإيرادات مقدر لها أن تصل الى ٤٥٠ بليون دولار أمريكى فى ١٩٩٧ .

وتشير التقديرات الى أن حجم التجارة العالمية فى السلع والخدمات قد نما فى عام ١٩٩٧ بنسبة تتجاوز ٧,٥ فى المائة .

يلخص هذا الفصل الاتجاهات والتطورات الرئيسية التى طرأت على الطيران المدنى وعلى نشاط الياكوا خلال عام ١٩٩٧ . وترد بين أقواس إشارات الى الجداول ذات الصلة فى المرفق (١٢) الذى يحتوى تفاصيل الإحصاءات الموجزة فى الرسوم البيانية ، ويحدد مصادر هذه الإحصاءات والنطاق الذى تشمله .



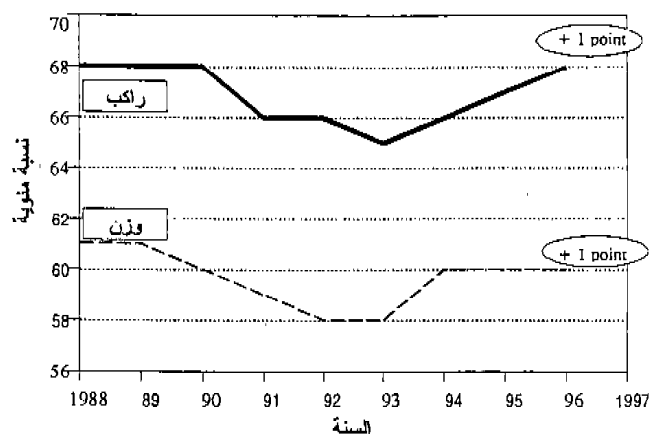
فى عام ١٩٩٧ ، ظل الناتج المحلى الاجمالى العالمى ينمو بنسبة ٣,٩ فى المائة تقريبا بالقيمة الحقيقية (الشكل ١) مقارنة بزيادة بنسبة ٨ فى المائة تقريبا فى الحركة الجوية المنتظمة (انظر أدناه) . وفى حالة الدول الصناعية ، نما الناتج المحلى الاجمالى بنسبة ٣ فى المائة فى المتوسط بدعم من انتعاش اقتصادى معزز فى أمريكا الشمالية (٣,٥ فى المائة) ومساير تنمو محسن قليلا للاتحاد الأوروبى (٢,٥ فى المائة) ، وحافظت الدول النامية اجمالا على معدل لنمو الناتج المحلى الاجمالى أعلى من الدول الصناعية بنسبة ٥ فى المائة تقريبا .



الشكل ١ - تطور الناتج المحلى الاجمالى العالمى بالأسعار الثابتة

التغيرات من سنة الى أخرى ، ١٩٨٨ - ١٩٩٧

* جميع المبالغ الواردة فى هذا الفصل هى بالدولارات الأمريكية .



الشكل ٤ - حركة النقل المنتظم
معدلات الحمولة المنقولة ١٩٨٨ - ١٩٩٧

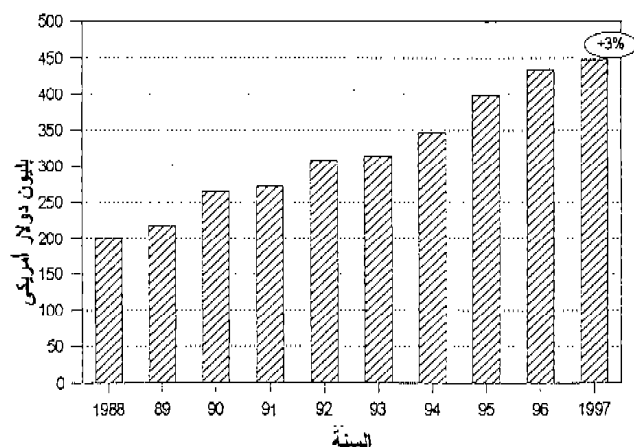
واستمرت السيطرة على الزيادات في السعة ، كما يظهر في الشكل ٤ . وقد ارتفع كل من معامل حمولة الركاب ومعامل حمولة الطائرة لمجموع الخطوط المنتظمة (الداخلية والدولية) بنسبة نقطة مئوية واحدة ، فبلغ نسبة ٦٩ في المائة و ٦١ في المائة على التوالي (الجدول ٣) .

وعلى المستوى الاقليمي ، نقلت شركات الطيران في أمريكا الشمالية ٣٨ في المائة تقريباً من حجم الحركة الكلي (الركاب والبضائع والبريد) . ونقلت شركات طيران آسيا/المحيط الهادئ ٢٧ في المائة ، وشركات الطيران الأوروبية ٢٥ في المائة ، وشركات طيران أمريكا اللاتينية ٥ في المائة ، وشركات طيران الشرق الأوسط ٣ في المائة ، وشركات الطيران الأفريقية ٢ في المائة (الجدول ٤) .

وتدل بيانات البلدان كل على حدة (الجدولان ٥ و ٦) على أن نصيب شركات الطيران في الولايات المتحدة والمملكة المتحدة واليابان من الحجم الكلي لحركة النقل المنتظم للركاب والبضائع والبريد في عام ١٩٩٧ كان حوالي ٤٦ في المائة (٣٤ في المائة للولايات المتحدة و ٦ في المائة للمملكة المتحدة و ٦ في المائة لليابان) . وكان نصيب البلدان الثلاثة معاً من إجمالي الرحلات الجوية الدولية حوالي ٣٤ في المائة (١٨ في المائة للولايات المتحدة و ٩ في المائة للمملكة المتحدة و ٧ في المائة لليابان) .

العمليات التجارية غير المنتظمة

تشير التقديرات إلى أن مجموع الركاب الكيلومترين على الرحلات الدولية غير المنتظمة زاد خلال عام ١٩٩٧ بنحو ٥ في المائة ، وبذلك تغيرت نسبتهم من إجمالي حركة النقل الجوي الدولي للركاب لتظل فوق ١٤ في المائة بقليل (الشكل ٥ والجدول ٧) . أما حركة النقل الداخلي غير المنتظم للركاب ، فهي تمثل حوالي ٨ في المائة فقط من مجموع حركة النقل غير المنتظم للركاب وحوالي

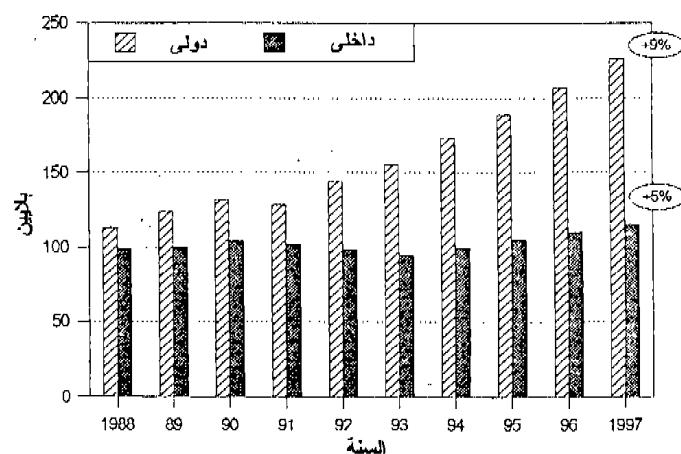


الشكل ٢ - إيرادات السياحة العالمية
بالدولارات الأمريكية ، ١٩٨٨ - ١٩٩٧



العمليات المنتظمة

في عام ١٩٩٧ ، بلغ مجموع حركة النقل المنتظم على طائرات شركات الطيران التابعة للدول المتعاقدة لدى الايكاو - وعددها ١٨٥ دولة - حوالي ١٤٤٨ مليون راكب و ٢٦ مليون طن من البضائع . وزاد المجموع العام لحركة النقل - محسوبة بالأطنان الكيلومترية للركاب والبضائع والبريد - بنسبة ٨ في المائة (الجدول ١) ، وزادت حركة النقل الدولية محسوبة بالأطنان الكيلومترية بنسبة ٩ في المائة (الجدول ٢) . وأظهرت الحركة الداخلية زيادة بنسبة ٥ في المائة . ويظهر الشكل ٣ اتجاه الحركة في الفترة من ١٩٨٨ إلى ١٩٩٧ .



الشكل ٣ - حركة النقل المنتظم
الأطنان الكيلومترية المنقولة ، ١٩٨٨ - ١٩٩٧

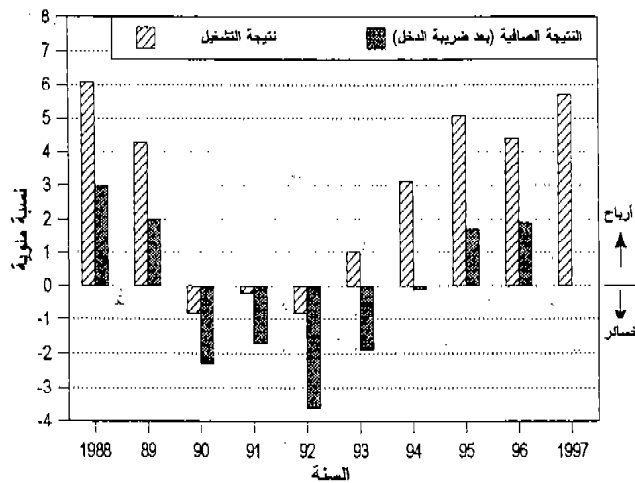
النتائج المالية



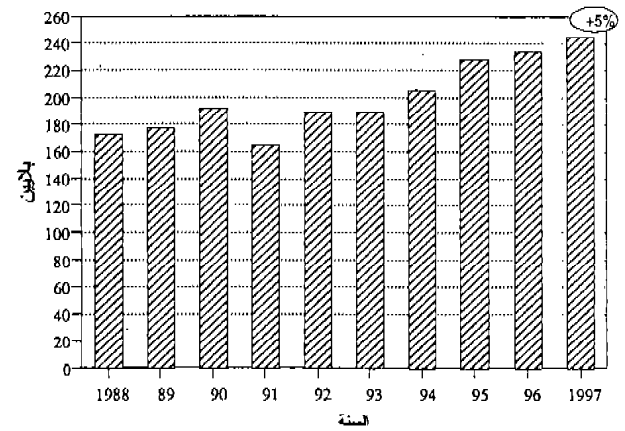
تشير التقديرات الأولية لعام ١٩٩٧ إلى أن شركات الطيران المنتظمة في العالم حققت في مجموعها أرباحاً تشغيلية للعام الخامس على التوالي (الجدول ٩ والشكل ٧).

وتشير التقديرات المبدئية إلى أن الإيرادات التشغيلية لشركات الطيران المنتظمة التابعة للدول المتعاقدة لدى الإيكوا بلغت ٢٩١ ٠٠٠ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٧، وتقدير مصروفات التشغيل لهذه الشركات بحوالي ٢٧٤ ٠٠٠ مليون دولار أمريكي، مما يمثل أرباحاً تشغيلية بنسبة ٥,٧ في المائة من الإيرادات التشغيلية. وكانت نسبة الأرباح التشغيلية ٤,٤ في المائة في عام ١٩٩٦.

انخفضت الإيرادات التشغيلية بالطن الكيلومتري، من ٨٤,٨ سنت أمريكي في عام ١٩٩٦ إلى نحو ٨١,٥ سنت أمريكي في عام ١٩٩٧ بينما انخفضت مصروفات التشغيل من ٨١,١ سنت أمريكي إلى نحو ٧٦,٩ سنت أمريكي.



الشكل ٧ - شركات الطيران المنتظمة
النتائج التشغيلية والصافية ١٩٩٧ - ١٩٨٨



الشكل ٥ - حركة النقل الدولي غير المنتظم
الركاب الكيلومترين المنقولين ١٩٩٧ - ١٩٨٨

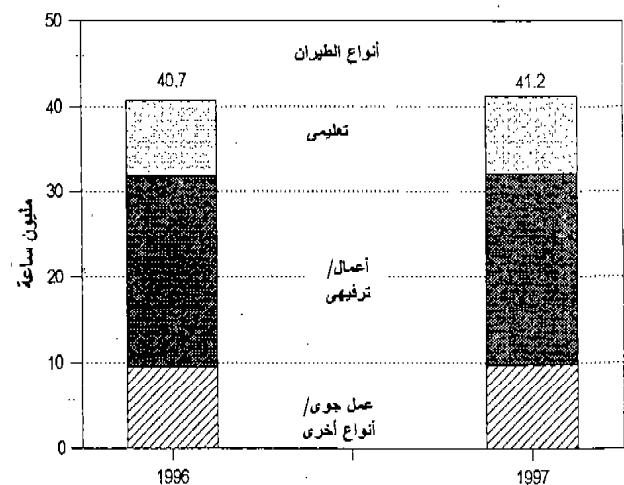
٢ في المائة من مجموع حركة النقل الداخلي للركاب على المستوى العالمي.

الطيران العام

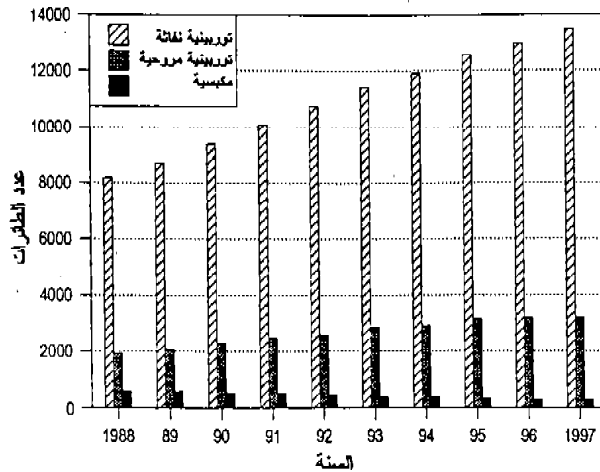
وفي عام ١٩٩٧، تشير التقديرات إلى أن عمليات الطيران العام قد أظهرت زيادة طفيفة على تقديرات عام ١٩٩٦، من نحو ٤٠,٢ مليون ساعة إلى نحو ٤١,٢ مليون ساعة (الشكل ٦).

عمليات المطارات

في عام ١٩٩٧، استقبل أكبر ٢٥ مطارا في العالم نحو ٩٦٩ مليون راكب، وذلك حسب التقديرات الأولية (الجدول ٨) وخلال الفترة نفسها، قدمت المطارات المعنية (١٧ مطارا في أمريكا الشمالية و ٥ مطارات في أوروبا و ٣ مطارات في آسيا) خدماتها إلى نحو ١٠,٧ مليون عملية نقل جوي تجاري.



الشكل ٦ - نشاطات الطيران العام
عدد الساعات التقديرية ١٩٩٧ - ١٩٩٦



الشكل ٨ - مجموع وحدات أسطول النقل التجارى
١٩٩٧ - ١٩٨٨

فى عام ١٩٩٧ ، صدرت أوامر لشراء ١٣٠٩ طائرات نفثة (مقابل ١٠٠٣ طائرات فى عام ١٩٩٦) وتم تسليم ٦٧٤ طائرة (مقابل ٤٩١ طائرة فى عام ١٩٩٦) . وبلغ عدد الطائرات التى طلبت ولم تسلم ٣٠٦٢ طائرة فى نهاية عام ١٩٩٧ مقابل ٢٥٠١ طائرة فى نهاية عام ١٩٩٦ .

تقدر الالتزامات المالية المتمثلة فى الأوامر الصادرة فى عام ١٩٩٧ لشراء الطائرات النفثة بحوالى ٧٨ ٠٠٠ مليون دولار أمريكى مقابل ٦٥ ٠٠٠ مليون دولار أمريكى فى عام ١٩٩٦ .

وصل عدد الطائرات التوربينية المروحية المطلوب شراؤها فى عام ١٩٩٧ الى ١٢٨ طائرة ، وتم تسليم ١٢٩ طائرة من هذا النوع خلال العام .

صفحات الطائرات الأكثر رواجاً فى عام ١٩٩٧

الطراز	الطلبات	للتسليم	المتبقى
ايرباص ٣١٩/٣٢٠	٣٤٧	١٢٧	٧٤١
بوينغ ٧٣٧	٣١٨	١٣٤	٩٠٧
كنداير RJ	١٥٦	٦١	١٤٦
امبراير ١٤٥	١٢١	٣٢	١٣٢
بوينغ ٧٦٧	٩٨	٤٢	١٤١
ايرباص ٣٣٠	٦٣	١٤	١٦٢

التطورات التجارية



الناقلون الجويون

ويقدر عدد الناقلين الجويين فى جميع أنحاء العالم فى نهاية عام ١٩٩٧ ، وفقاً لجدول المواعيد المنشورة فى الأدلة متعددة الأطراف لجدول مواعيد شركات الطيران ، بحوالى ٧٠٥ ناقلين جويين يوفرون خطوطاً جوية (دولية و/أو داخلية) منتظمة لنقل الركاب ، ونحو ٧٠ ناقلًا يشغلون خطوطاً جوية منتظمة لنقل جميع أنواع البضائع . ويمثل ذلك انخفاضاً اجمالياً بواقع ١٥ ناقلًا جويًا تقريباً بالمقارنة مع نفس الفترة فى عام ١٩٩٦ .

وواصلت التحالفات بين شركات الطيران ، خاصة تلك التى تضم الناقلين الرئيسيين ، جذب انتباه السلطات التنظيمية بسبب تأثيرها المحتمل على المنافسة . وبعض هذه التحالفات ، مثل التحالف المزمع بين الخطوط الجوية الأمريكية وبريتش إيرويز ، وتحالف " ستار " المكون من إير كندا ويوناييتد إيرلاينز ولوفتهانزا والخطوط الجوية الاسكندنافية وتاى إيرويز انترناشيونال وفاريج ، والتحالف بين الخطوط الجوية الأمريكية وإيريا والخطوط الجوية الأرجنتينية ، يجرى التحرى عنها من قبل السلطات الوطنية وأيضاً من جانب اللجنة الأوروبية .

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

الطائرات

فى الفترة من عام ١٩٨٨ الى عام ١٩٩٧ ، ارتفع عدد الطائرات العاملة فى النقل الجوى التجارى المبلغ عنه بنسبة تقرب من ٥٩ فى المائة ، فقد كان ١٠ ٧١٢ طائرة ثم أصبح ١٦ ٩٩٣ طائرة (باستثناء الطائرات التى يقل وزنها الأقصى عند الاقلاع عن ٩٠٠٠ كيلوجرام) . ومن بين هذه الطائرات ارتفع عدد الطائرات التوربينية النفثة خلال الفترة نفسها بنسبة ٦٥ فى المائة تقريباً ، من ٨١٧٩ طائرة الى ١٣ ٤٨٩ طائرة (الشكل ٨ والجدول ١٠) .

التنظيم الاقتصادي



الولايات المتحدة بشأن جوانب مجال مشترك للطيران بخلاف حقوق الحركة (مثل نظم الحجز الآلي ، وقواعد المشاركة فى الرموز والملكية) ، وأحال مجلس وزراء (النقل) اقتراحا للجنة بادراج دخول الأسواق وحقوق الحركة فى هذه المفاوضات الى لجنة الممثلين الدائمين لتقديم تقرير فى مارس ١٩٩٨ . وبدأ الاتحاد الأوروبى أيضا مفاوضات بشأن اتفاقات النقل الجوى مع ١٠ من دول أوروبا الشرقية والوسطى .

★ وفى يونيو ، نشرت الايكاو دراسة شاملة حول تشارك شركات الطيران فى الرموز ، وأظهرت أن تلك الممارسة التى يتسع نطاقها بصورة متزايدة تميل الى تحويل الحركة بين شركات الطيران المشاركة بدلا من توليد حركة جديدة ، ولكنها أفادت شركات الطيران الشريكة من حيث توليد الدخل والحركة على السواء ، خاصة عندما تكون ترتيبات المشاركة فى الرموز جزءا من تحالف أوسع .

وفى أكتوبر سعت اللجنة الأوروبية ، للمرة الثالثة ، للحصول على موافقة المجلس الأوروبى للوزراء على تطبيق قواعد الاتحاد للمنافسة فى الخارج بحيث يتم تطبيق نفس نظام المنافسة ، بما فى ذلك الاعفاءات الخاصة ببعض الأنشطة ، المطبق على النقل الجوى داخل الجماعة الأوروبية على الطرق الجوية بين الجماعة والبلاد الأخرى .

★ ان سريان المادة ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدنى الدولى فى ١٩٩٧/٦/٢٠ بشأن تأجير أو استئجار أو تبادل الطائرات أثار الاهتمام بالجوانب التنظيمية الاقتصادية لاستئجار الطائرات . وترجع الايكاو اجراء دراسة حول هذا الموضوع ، مستفيدة من أحكام فى الاتفاقات الثنائية ومتعددة الأطراف ، والأنظمة والقرارات الإقليمية وأيضاً السياسات الوطنية والسياسات الخاصة بالصناعة والممارسات المتعلقة باستئجار الطائرات بهدف اصدار ارشادات عملية للسدول للموافقة على ترتيبات الاستئجار .

ان ازدحام المطارات وما يترتب عليه من عدم كفاية الخانات (الأوقات المحددة لاقلاع أو هبوط طائرة واحدة) ظل يحظى باهتمام السلطات التنظيمية والمفاوضين . واستمرت اللجنة الأوروبية فى جهودها لاعادة النظر فى نظامها لتخصيص الخانات بالمطارات ولقد منحت ادارة النقل التابعة للولايات المتحدة بعض الاعفاءات من قاعدة الكثافة العالية للتشجيع على المنافسة المحلية وعلى الخدمات الجوية الاضافية فى المطارات رهنا بتلك القاعدة . وظل توافر خانات المطارات مسألة تتعلق بدخول الأسواق فى العديد من المفاوضات الثنائية الطويلة ، مثل تلك التى جرت بين اليابان والولايات المتحدة وبين المملكة المتحدة والولايات المتحدة .

وفى ١٩٩٧ ، تم الابلاغ عن أن الدول عقدت ٧٨ من الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية (من ضمنها ٥٤ اتفاقا جديدا أبرمت لأول مرة ، و ٢٤ اتفاقا يحل محل غيره) ومذكرة تساهم واحدة و ١٩ تعديلا على اتفاقات قائمة . وبالمقارنة بعام ١٩٩٦ ، تم ابرام عدد من اتفاقات الخطوط الجوية يزيد بمقدار ١٨ اتفاقا و ابرام ٣ تعديلات اضافية فى ١٩٩٧ .

ومن حيث الأقاليم المعنية ، كان ٢٠ اتفاقا جديدا و ٧ اتفاقات تحل محل غيرها ومذكرة تفاهم واحدة و ١٣ تعديلا تتعلق بالدول فى داخل نفس الاقليم الخاص بالايكاو ، بينما أبرم ٣٤ اتفاقا جديدا و ١٧ اتفاقا يحل محل غيره و ٦ تعديلات بين الدول من أقاليم مختلفة للايكاو . ومن حيث عدد الاتفاقات والتعديلات ، كانت الولايات المتحدة طرفا فى ١٨ ، وكانت الهند طرفا فى ١٠ ، وهونغ كونغ (كما هو مرخص لها به وفقا للاعلان المشترك لعام ١٩٨٤) قد أبرمت ٨ . ويمنح اثنان وعشرون اتفاقا كما تمنح مذكرة تفاهم واحدة وتعديل واحد أبرم فى ١٩٩٧ الحق الكامل فى دخول الأسواق للناقلين الجويين للطرفين ، ونص ١٥ اتفاقا اضافيا وتعديلا على التعيين المتعدد ، وتركت حقوق التمتع بالحرية الخامسة لمفاوضات لاحقة فى ١٢ اتفاقا .

★ وأصدر فريق خبراء الايكاو لتنظيم النقل الجوى ٥ توصيات ، وافق عليها المجلس فى وقت لاحق ، وتقدم للدول ارشادات بشأن آلية لضمان المنافسة العادلة ، واجراءات المشاركة الفعالة والمستمرة لكل الدول فى النقل الجوى الدولى ، ومعايير الملكية الموسعة والمراقبة لدخول الأسواق ، والبنود النموذجية بشأن المسائل التجارية (المناولة الأرضية ، وصرف العملات ، وتحويل الإيرادات ، ودفع النفقات المحلية ، والعاملين غير الوطنيين ، والحصول على الخدمات المحلية ، وبيع وتسويق منتجات الخدمات الجوية) ، وتوصية حول توفير المعلومات الضرورية للمستهلكين فى الأحوال المتعلقة بالمشاركة فى الرموز .

وفى تطورات تخص النهج الإقليمية فى النقل الجوى الدولى ، بدأ وزراء النقل فى اقليم أمريكا الجنوبية مناقشات حول سياسة مشتركة للنقل الجوى لهذا الاقليم . وحظى اتفاق الخطوط الجوية لجماعة الكاريبي بسبعة من التصديقات الثمانية المطلوبة لسريانه . ووفقا للسلطة الممنوحة من مجلس وزراء (النقل) فى يونيو ١٩٩٦ ، استمرت اللجنة الأوروبية فى مفاوضاتها مع

الاتصالات

استمر العمل فى عدد من الدول والمنظمات الدولية ، وذلك بمدخلات من الصناعة ، بشأن تطوير نظم فرعية لشبكة اتصالات الطيران . وتم احرار تقديم فى العمل على اعداد مشروع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها لتحديث القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الحالية لخدمة اتصالات الطيران المتحركة بالأقمار الصناعية ، ويتوقع لهذه المهمة أن تستكمل فى ١٩٩٩ . وبالإضافة الى ذلك ، فإن العمل على الوصلة الرقمية على التردد العالى جدا بالطريقة الثالثة (نظام الاتصال المتعدد ذاتى التوقيت عن طريق التكامل بين الصوت والبيانات) والوصلة الرقمية على التردد العالى جدا بالطريقة الرابعة (وصلة البيانات لتطبيقات الملاحة والاستطلاع) مازال مستمرا . وتم تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها بالطريقتين الأولى والثانية للوصلة الرقمية على التردد العالى جدا وقناة التردد ٨,٣٣ كيلوهرتز فى مجال التردد العالى جدا للاتصالات (١١٩٧٥ - ١٣٧ ميگاهرتز) .

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

الملاحة

استمر عدد من الدول والمنظمات الدولية فى احرار تقديم ملموس فى تطوير وتنفيذ النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية . وواصل فريق خبراء الايكاف والمعنى بالنظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية اعداد القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها من أجل النظام المذكور .

واستمر فى عدد من الأقاليم تطوير نظم التقوية باستخدام الأقمار الصناعية . ويمكن لهذا الشكل من التقوية دعم استخدام النظام العالمى للملاحة بالأقمار الصناعية بوصفه وسيلة وحيدة ، وذلك فى جميع مراحل الطيران حتى الاقتراب الدقيق من الفئة الأولى . ويتواصل العمل على تطوير واختبار عدة تصميمات لنظم أرضية للتقوية 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 الاضافى أو الأساسى فى بعض العمليات وبعض أنواع المجال الجوى .

وخلال عام ١٩٩٧ ، استمرت عملية تحويل ملكية شركات الطيران الحكومية جزئيا أو كليا الى القطاع الخاص . وحققت خمس شركات طيران بنجاح أهدافها فى مجال تحويل ملكيتها الى القطاع الخاص وتم الاعلان عن أهداف مماثلة بالنسبة الى ٤ من شركات الطيران الأخرى . واستمرت خلال السنة الأعمال التحضيرية لتحويل ملكية عشرين ناقل حكومى للقطاع الخاص ، وهو ما كان من المستهدف تحقيقه فى السنوات السابقة . غير أنه كان لا بد من ارجاء أو تأجيل بعض العمليات الأخرى للتحويل الى الملكية الخاصة ، وذلك نظرا للظروف الاقتصادية ، والوضع المالى لشركات الطيران المعنية ، أو نظرا لظروف محلية .

نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع / إدارة الحركة الجوية

استمر تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع / إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) . وأتاح ذلك للدول اكتساب بعض المنافع والخبرات والبيانات القيمة أيضا . وقد جرى تحقيق منافع مبكرة من نظم CNS/ATM عن طريق فتح خطوط جديدة لخدمات الحركة الجوية وهياكل أكثر دينامية ومرونة للطرق . كما تم ادخال حدود دنيا مخفضة للفصل قائمة على المسافة الجانبية والطولية المخفضة فى المحيط الهادئ ، باستخدام مفهوم الأداء الملاحة المطلوب . وجرى بصورة متزايدة استعمال الاتصالات عن طريق وصلة البيانات لنقل المعلومات المتعلقة بإدارة الحركة الجوية مثل تصاريح الطيران فوق المحيطات وتصاريح الطيران السابقة للمغادرة ، والمعلومات المتعلقة بالطقس .

★ وتم الانتهاء من وضع خطة عالمية منقحة للايكاف للملاحة لنظم CNS/ATM . وتحدد الخطة المنقحة بوضوح وتصور عملية الايكاف لتخطيط وتنفيذ نظم CNS/ATM كتطوير منطقتى للعمل الذى تم انجازه بالفعل . وتشكل جداول الخطة العالمية الاطار الذى يسترشد به تنفيذ نظم CNS/ATM ، باستخدام عمليات التخطيط الاقليمى التقليدية . وتعرض الخطة العالمية المنقحة ، ضمن غلاف واحد ، لقطة عالمية للتقدم المحرز والعمل المتبقى ، وبهذا فهي بمثابة أداة متكاملة للتخطيط .

الملاحي المطلوب ، وسيتم فى اقليم المحيط الهادئ فى شهر ابريل ١٩٩٨ اعتماد المجال الجوى للأداء الملاحي المطلوب /١٠ ، مما يسمح بحد أدنى للفصل بين الطائرات يبلغ ٥٠ ميلا بحريا طوليا وعرضيا ، وسيتم فى شهر يناير ١٩٩٨ اعتماد المجال الجوى للأداء الملاحي المطلوب /٥ فى المجال الجوى لدول اللجنة الأوروبية للطيران المدنى . كما ان من المتوقع لنظم الملاحة المعتمدة على الأقمار الصناعية ، وكذلك لنظم الملاحة المحمولة على متن الطائرات ، أن تتمكن من الوفاء بأى مقتضيات مستقبلية للأداء الملاحي المطلوب .



قد يبدأ بحلول عام ٢٠٠٣ استخدام طائرات المستقبل الضخمة 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 ، يجرى استعراض مواصفات الملحق الرابع عشر ، المجلد الأول ، بشأن تصميم المطارات .

ويطلب من الدول اجراء تقييم لشدة تحمل الأرضيات المرصوفة للمطارات باستخدام نظام الايكاو لرقم تصنيف الطائرات/رقم الأرضيات المرصوفة ، ونشر ذلك التقييم . كما دلت الاجراءات الحالية لتصميم الأرصفة وتقييمها على وجود بعض القيود عند استخدامها لتحليل الشحن المعقد للطائرات الضخمة الجديدة المزودة بست عجلات أو أكثر لكل ضلع انضغاطي (مثل طائرات بوينغ ٧٧٧) . ويجرى حاليا بحث اجراءات مدروسة أكثر ومقبولة عالميا . وفى هذا الصدد ، يجرى فى احدى الدول التخطيط لمشروع شامل النطاق للبحوث بهذا الشأن ، ويحتمل أن تبدأ تلك الاختبارات فى ١٩٩٨ .

الا أن انتاج مواد الهالون ، وهو واحد من ثلاث مواد متكاملة لاطفاء الحريق موصى بها فى المجلد الأول من الملحق الرابع عشر للانقاذ ومكافحة الحرائق فى المطارات ، قد توقف فى ١٩٩٣/١٢/٣١ نتيجة لبروتوكول مونتريال المتعلق بالمواد الضارة بطبقة الأوزون . ولم يسمح منذ ذلك الحين الا بأوجه الاستخدام

ونظرا لأنه اعتبارا من ١٩٩٨/١/١ يجب أن يكون مرجع جميع احداثيات الطيران المنشورة هو النظام الجيوديسى العالمى لعام ١٩٨٤ فقد استمر التقدم فى تطبيق هذه القاعدة القياسية فى عدد من الدول .

الاستطلاع

أفادت التقارير باستمرار احراز تقدم ملموس خلال العام نحو تحسين قدرات الاستطلاع ، ويشمل ذلك استحداث مفهوم اذاعة الاستطلاع التابع للتلقائى وخطة للاستطلاع الجوى تهدف الى التنفيذ المتسق لتجهيزات الاستطلاع ، بما فى ذلك الاستطلاع التابع للتلقائى والرادار الباحث الثانوى .

ادارة الحركة الجوية

استمر العمل على تحديث نظم مراقبة الحركة الجوية فى مختلف أنحاء العالم ، وذلك ضمن عملية تطوير ستودى الى وضع نظام عالمى محكم لادارة الحركة الجوية .

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

وقد نفذت نظم داعمة للاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية بهدف تحقيق منافع مبكرة وأيضاً الوفاء بالمتطلبات طويلة المدى . وطورت عدة مناطق خططاً لادارة الحركة الجوية . وتعطى خطة الايكاو العالمية المنقحة للملاحة الجوية لنظم CNS/ATM ارشادا عمليا للمجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ على أساس مجموعة من المجالات المتجانسة لادارة الحركة الجوية وتدفقات الحركة الجوية الدولية ، والتى تم تحديد الكثير منها بالفعل بواسطة المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ . ومن المتوقع أن يودى هذا النهج الشامل الى تنفيذ تدريجى ومتوازن لنظم CNS/ATM .

وتم تحقيق أهداف أساسية تتعلق باستعمال الأداء الملاحي المطلوب بوصفه أداة مكملة لتخطيط المجال الجوى وتنفيذ نظم CNS/ATM . وفى هذا السياق ، يتوقع أن يتم فى شهر نوفمبر ١٩٩٨ تطبيق الحدود الدنيا للفصل بين الطائرات القائمة على المسافة الجانبية والطولية للملاحة المنطقية فى بيئة الأداء

البحث والإنقاذ



ظل النظام الفضائي للبحث عن السفن المستغيثة ونظام التتبع لأغراض البحث والإنقاذ باستخدام الأقمار الصناعية (كوسباس - سارسات) القائم على استخدام الأقمار الصناعية ، يؤدي دورا هاما في النقاط اشارات منارات تحديد مواقع الطوارئ وفي تحديد مواقع الاستغاثة .

واستمرت قدرات هذا النظام في التوسع ، وكانت توجد ٦ أقمار صناعية في حالة تشغيل ، كما أن عدة أقمار بديلة تتضمن تحسينات فنية كانت قيد التصنيع . وتم تحسين وتوسيع النظام الأرضي المكون من وحدات طرفية للمستعملين المحليين ومراكز لمراقبة بعثات الإنقاذ . وعند نهاية السنة ، كان هناك ما مجموعه ٣٨ وحدة طرفية ، و ٢٢ مركزا ، منها ما هو في حالة تشغيل ومنها ما هو قيد الاختبار . وكانت التغطية العالمية متوفرة بالفعل على التردد ٤٠٦ ميغاهرتز ، ومع ذلك تقرر استعمال وحدات طرفية ومراكز مراقبة اضافية لزيادة التغطية الفورية وتقليل وقت الاستجابة الاجمالي . ويجري تطوير عنصر مترام (ثابت بالنسبة للأرض) للنظام سيتيح الانذار بصورة تكاد تكون فورية . وقد ساهم نظام كوسباس - سارسات في انقاذ أكثر من ٧٨٠٠ شخص من حوادث جوية وبحرية وبرية منذ بدء تشغيله التجريبي في سبتمبر ١٩٨٢ .

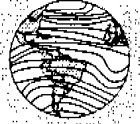
الازدحام



وفي سياق برنامج وثائق السفر المقروءة آليسا ، بدأت الايكاو العمل بشأن مواصفات بطاقات السفر الرسمية التي يمكن استخدامها لتنفيذ نظم تتعلق بتفتيش الركاب آليا عند الحدود . وان مثل تلك الأنظمة ، التي تتضمن اشتراك سلطات الهجرة في الدولة والتأكيد الآلي للهوية باستخدام علم القياس البيولوجي ، يجري تطويرها بهدف تمكين المسافرين كثيري الأسفار من تخطي الصفوف في مكاتب الهجرة ، خاصة في المطارات ذات أحجام الحركة الكبيرة في فترة الذروة .

الضرورية لمخزونات الهالون المتبقية والمعاد تدويرها ، ولا يزال يجري البحث عن بديل مناسب للمواد المذكورة . وفي هذا الصدد تقوم الايكاو برصد البحوث التي تضطلع بها الصناعة بغرض تحديث المواصفات ذات الصلة .

الأرصاد الجوية لخدمة الطيران

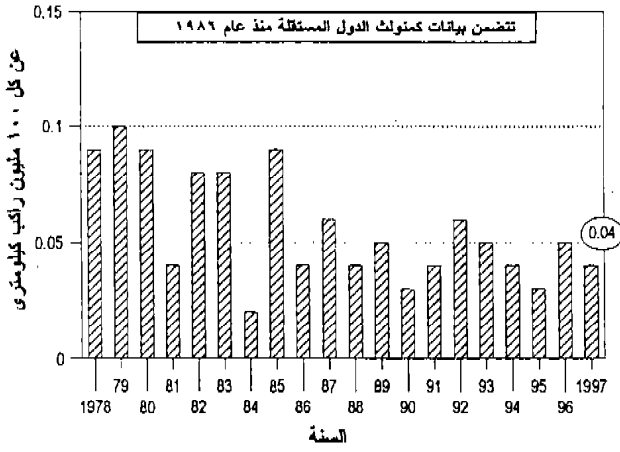


استمر في عام ١٩٩٧ في كافة أنحاء العالم تحقيق المركزية في خدمات التنبؤ بالأحوال الجوية وتحويلها الى خدمات تجارية . وحقت المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة تقدما كبيرا في تحضير التنبؤات بالظواهر الجوية الخطيرة في مختلف مناطق العالم بالكمبيوتر . ونتيجة لذلك صار مركز لندن العالمي لتنبؤات المنطقة يقوم باعداد خرائط الظواهر الجوية الخطيرة لأقاليم أوروبا والشرق الأوسط وشمال الأطلنطي وغرب آسيا باستخدام كمبيوتر متحاور . وقد تم تحقيق التغطية العالمية بثلاث اذاعات للايكاو بالأقمار الصناعية ، وجرى تركيب وحدات طرفية ذات فتحة صغيرة جدا في ١١٠ من الدول تقريبا . وأتاح تنفيذ الاذاعات بالأقمار الصناعية وتوفير التنبؤات بالظواهر الجوية الخطيرة من جانب المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة اغلاق المراكز الاقليمية لتنبؤات المنطقة في فرانكفورت ولندن وموسكو وتولوز من ١/١/١٩٩٧ .

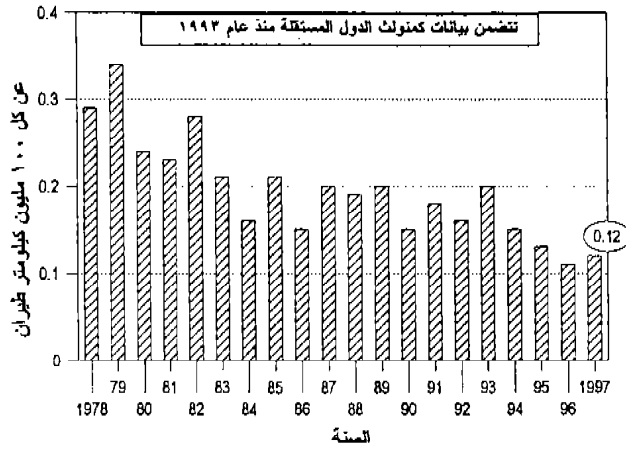
ودخلت المراكز الاستشارية التسعة بشأن الرماد البركاني كلها في مرحلة العمل في بوينس آيرس (الأرجنتين) وداروين (استراليا) ومونتريال (كندا) وتولوز (فرنسا) وطوكيو (اليابان) وولنجتون (نيوزيلندا) ولندن (المملكة المتحدة) وانكوريج وواشنطن (الولايات المتحدة) ، وهي تقوم بتزويد مراكز مراقبة المنطقة ومكاتب مراقبة الأرصاد الجوية بمعلومات استشارية بشأن مدى انتشار سحب الرماد البركاني ومساراتها .

أما المراكز الاستشارية الستة بشأن الأعاصير المدارية في داروين (استراليا) ونادي (فيجي) ولاريونيون (فرنسا) ونيودلهي (الهند) وطوكيو (اليابان) وميامي (الولايات المتحدة) ، وهي تغطي المناطق المعرضة للأعاصير المدارية ، فقد واصلت كلها عملياتها ووسعت نطاقها دعما للطيران .

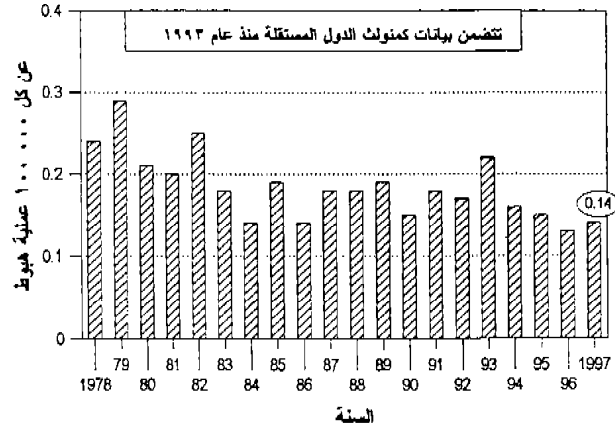
عدد وفيات الركاب
عن كل ١٠٠ مليون راكب كيلومتر
على الخطوط المنتظمة



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



الشكل ٩ - احصاءات حوادث الطائرات
١٩٩٧ - ١٩٧٨

وان الخبراء من الدول التي لديها خبرة في اصدار وثائق السفر المقروءة آليا متوافرون لاجراء مشاورات غير رسمية مسن أجل مساعدة الدول الأخرى على تنفيذ المواصفات الفنية . وتستمر الايكاف في الدعوة الى تركيب نظم قراءة آلية بالمطارات التي توجد فيها أعداد كبيرة من الركاب الذين يحملون جوازات مقروءة آليا ، من أجل التعامل مع الركاب بصورة أسرع عن طريق الاجراءات الرسمية للهجرة والجمارك .

السلامة



الطيران المنتظم

تشير المعلومات الأولية عن حوادث الطائرات التي أسفرت عن خسائر في الأرواح بين ركاب الرحلات المنتظمة للدول المتعاقدة لدى الايكاف الى وقوع ٢٦ حادثة طيران مميتة في عام ١٩٩٧ ، أفضت الى مصرع ٩١٦ راكبا ، مقابل ٢٣ حادثة في عام ١٩٩٦ أفضت الى مصرع ١١٣٥ راكبا (الجدول ١١) . أما عن العلاقة بين وفيات الركاب وحجم الحركة الجوية ، فقد انخفض معدل وفيات الركاب من ٠.٠٥ الى ٠.٠٤ في عام ١٩٩٧ لكل ١٠٠ مليون راكب كيلومتر . وزادت نسبة حوادث الطيران التي أفضت الى الموت من ٠.١١ حادث لكل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران في عام ١٩٩٦ ، الى ٠.١٢ حادث لكل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران في عام ١٩٩٧ . وزادت أيضا نسبة الحوادث المميتة من ٠.١٣ حادث لكل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط في عام ١٩٩٦ الى ٠.١٤ في عام ١٩٩٧ (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 حوالي ٩٥ في المائة من الحجم الكلي للحركة المنتظمة (من حيث العدد الكلي للركاب الكيلومترات المنقولين) ، سجلت ١١ حادثاً في عام ١٩٩٧ ، أسفر عن مصرع ٧٥٢ راكبا ، بينما سجلت عمليات الطائرات التوربينية المروحية والطائرات ذات المحركات المكبسية ، التي تمثل حوالي ٥ في المائة من حجم الحركة الجوية المنتظمة ، ١٥ حادثاً أسفر عن مصرع ١٦٤ راكبا ، ومعنى ذلك أن معدل الخسائر في أرواح ركاب الطائرات التوربينية النفاثة كان أقل بكثير من مثيله في الطائرات المروحية .

الطيران التجارى غير المنتظم

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 ٣١ حادثاً مميتاً وقع فى عام ١٩٩٧ مما أفضى الى مصرع ٣٠٥ ركاب ، مقارنة بعدد الحوادث المميتة التى وقعت فى عام ١٩٩٦ ، والذى بلغ ٢٥ حادثاً أفضى الى مصرع ٤٧٩ راكبا .

وأما العمليات غير المنتظمة التى قامت بها طائرات تزيد كتلتها الإقلاعية على ٩٠٠٠ كيلوجرام ، سواء كانت تابعة لخطوط جوية منتظمة أو لمستثمرى طائرات تطير فى رحلات غير منتظمة ، فقد سجلت ٧ حوادث مميتة فى عام ١٩٩٧ أفضت الى مصرع ١٩٨ راكبا .

الطيران العام

لم تكتمل بعد المعلومات الإحصائية عن عنصر السلامة فى عمليات الطيران العام . وتشير التقديرات الى أنه فى عام ١٩٩٦ وقع حوالى ٨٣٠ حادثاً مميتاً لطائرات الطيران العام أفضى الى مصرع ١٦٥٠ راكبا تقريباً . وبلغ معدل الحوادث التى أفضت الى الوفاة نحو ٢,٠٢ حادث لكل ١٠٠ ٠٠٠ ساعة طيران فى عام ١٩٩٦ . وأما فى الولايات المتحدة ، التى تستأثر بنحو ٦٠ فى المائة من جميع نشاطات الطيران العام المبلغ عنها فى العالم ، فتشير التقديرات الأولية لعام ١٩٩٧ الى وقوع ٣٥٠ حادثاً مميتاً أفضى الى مصرع ٦٤٦ شخصاً ، وذلك مقابل ٣٥٩ حوادث مميتة فى عام ١٩٩٦ أفضت الى مصرع ٦٣١ شخصاً . وكان معدل حوادث الطيران العام التى أفضت الى الوفاة فى الولايات المتحدة ١,٤٢ حادث تقريباً لكل ١٠٠ ٠٠٠ ساعة طيران فى عام ١٩٩٧ ، مقابل ١,٤٦ حادث فى عام ١٩٩٦ .

مراقبة السلامة الجوية

★ واصل برنامج الايكاو الطوعى لمراقبة السلامة الجوية أنشطته فى ١٩٩٧ . وبنهاية السنة ، كانت ٨٠ دولة قد طلبت منذ بدء البرنامج فى مارس ١٩٩٦ قيام فريق من الايكاو بإجراء تقييم لمراقبة السلامة الجوية فيها ، وجرى تقييم ٢٥ إدارة خلال السنة مما جعل العدد الإجمالى للدول التى جرى فيها التقييم ٥٧ دولة . أما عمليات التقييم المتبقية وعددها ٢٣ فمن المزمع إجراؤها فى ١٩٩٨ ، ومن المتوقع أيضاً تقديم طلبات جديدة للتقييم أثناء السنة .

★ بحلول ٣١ ديسمبر ، قامت ٢٦ دولة من الدول التى جرى فيها التقييم باعداد وتقديم خطط عمل الى الايكاو بغية اصلاح أوجه القصور أو تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن الايكاو . وقامت باعداد خمس من خطط العمل هذه إدارة التعاون الفنى كجزء من وثائق المشروعات .

★ بدأ خلال عام ١٩٩٧ اجراء متابعة تقارير تقييم مراقبة السلامة الجوية بتقديم معلومات الى المسؤولين الفنيين عن العمليات من المكاتب الإقليمية للايكاو .

★ عقد اجتماع لرؤساء الطيران المدنى فى مقر الايكاو فى الفترة من ١٠ الى ١٢ نوفمبر لوضع استراتيجية عالمية لمراقبة السلامة الجوية . وقد حضر المؤتمر ٤٣٦ مشاركاً من ١٤٧ دولة متعاقدة ودولة واحدة غير متعاقدة و ١٣ منظمة دولية .

★ تضمنت توصيات المؤتمر الرئيسية اجراء عمليات تدقيق فى السلامة بصورة منتظمة والزامية ومنهجية ومتسقة فى جميع الدول المتعاقدة تنفذها الايكاو ، وتوخى مزيد من الشفافية والكشف عن تقارير التقييم ، وادماج البرنامج فى الميزانية العادية للمنظمة .

★ دعا المؤتمر الدول المانحة ومنظمات التمويل الى التعاون مع الايكاو فى الاستعانة بخدماتها للتعاون الفنى .

★ أوصى المؤتمر أيضاً بأنه ينبغى توسيع برنامج الايكاو لمراقبة السلامة الجوية لى يشمل مجالات فنية أخرى فى الوقت المناسب ، وبحيث يشمل بصورة أولية خدمات الحركة الجوية ، والمطارات ، وتجهيزات الدعم وخدماته .

★ جرى أثناء مؤتمر رؤساء الطيران المدنى التوقيع على اتفاق للتنسيق بشأن مسائل مراقبة السلامة الجوية بين الايكاو واللجنة الأوروبية للطيران المدنى .

ارتباط الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة

أحرزت لجنة الملاحة الجوية التابعة للايكاو تقدماً فى اعداد تعديلات للملحق السادس ، الأجزاء الأول والثانى والثالث ، واجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطائرات استجابة لتوصيات الفريق الخاص التابع للايكاو للصناعة والمعنى بارتباط

التشغيل الحالية والمستقبلية . وتم اقرار الاقتراح بالاحماع وسيجرى تقديمه الى المجلس للموافقة عليه أثناء عام ١٩٩٨ .

★ استمرت الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية فى تنظيم نشاطات دولية بشأن العوامل البشرية ، من أجل الشروع فى التعاون وتبادل المعلومات عن آخر التطورات فى مجال العوامل البشرية للطيران . شاركت الايكاو فى معظم النشاطات الرئيسية محافظة بذلك على دورها القيادى فى هذا المجال .

اجازة العاملين



تقدمت وتيرة تحقيق الاتساق بين متطلبات الاجازة خطوة أخرى فى أوروبا حيث أصدرت سلطات الطيران المشتركة متطلبات الطيران المشتركة لاجازة طاقم قيادة الطائرة . وقد تم اصدار تلك المتطلبات بدون صيغ وطنية مختلفة .

التدريب



حدد برنامج الايكاو لمراقبة السلامة الجوية حاجة ملموسة الى تدريب مفتشين حكوميين للسلامة (العمليات وصلاحيات الطائرات للطيران) . وقد استكملت دراسة لاحتياجات التدريب المحددة ، ويجرى استكشاف امكانية اعداد برامج تدريبية قياسية فى اطار برنامج " ترينير " ، بالتعاون مع احدى الدول المتعاقدة .

نظام وارسو



★ وافقت الدورة الثلاثون للجنة القانونية على نص لمشروع اتفاقية جديدة خاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوى الدولى . ومن المتوقع أن تنظر مجموعة خاصة أنشأها المجلس فى مسائل بارزة تتصل بهذه الوثيقة قبل أن يبحث المجلس مسألة ما اذا كان ينبغي احالة النص الى مؤتمر دبلوماسى .

الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة . وتم استكمال المساعد التعليمى والتدريبى فى مجال ارتظام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة الذى أعده الفريق الخاص المعنى بارتظام الطائرات بالأرض وهى تحت السيطرة ، وتتوقع الايكاو أن تبدأ توزيعه على الدول فى الربع الثانى من عام ١٩٩٨ . وأتيحت للوفود الى الايكاو فرصة لمشاهدة بيانات عملية أثناء الطيران لنظام تنبؤى للتحذير من الأخطار على الأرض . كما وافقت لجنة الملاحة الجوية على مهمة جديدة بشأن المخاطبة بالهاتف اللاسلكى للطيران الدولى وحثت على استخدام نظم التحذير من أدنى ارتفاع آمن بالارتباط بتجهيزات الرادار لمراقبة الحركة الجوية .

أجهزة أشعة الليزر

ان الاستخدام التجارى لأجهزة أشعة الليزر للترفيه ولأغراض الدعاية ازدادت شعبيته فى جميع أنحاء العالم . وأشارت التقارير الى أن مثل ذلك الاستخدام يؤثر على سلامة الطيران بصورة ضارة بصرف انتباه الطيارين أو حتى بهر أبصارهم . ولقد اعتمدت العديد من الدول الآن أنظمة محددة لمراقبة استخدام أجهزة أشعة الليزر .

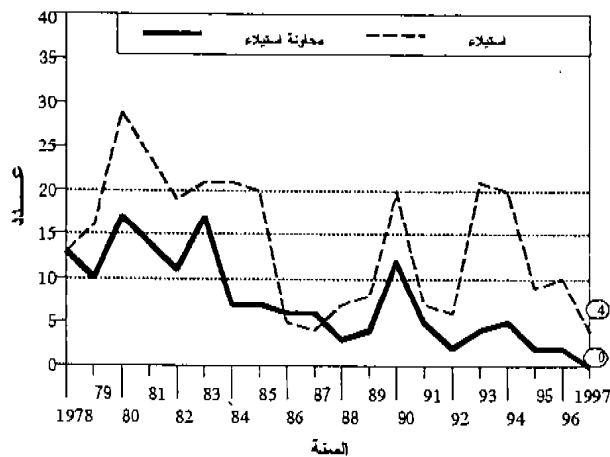
العوامل البشرية



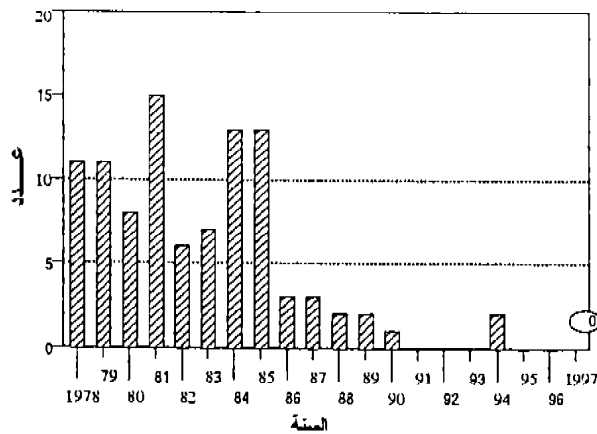
ان المبادرة فى ١٩٩٦ لاندماج المتطلبات الخاصة بالعوامل البشرية فى عملية اجازة المعدات والجراءات والعاملين ركزت أثناء عام ١٩٩٧ على تصميم أجهزة مقصورات قيادة الطائرات . وفى اجراء لمتابعة دراسة مشتركة بين ادارة الطيران القيدالية وسلطات الطيران المشتركة بشأن جوانب التواصل بين طواقم قيادة الطائرات وبين أجهزة مقصورات القيادة ، تم فى فبراير وسبتمبر تنظيم نشاطين تحت رعاية سلطات الطيران المشتركة ناقشت فيهما السلطات التنظيمية والمستثمرون والصانعون وحددوا الخطوط التوجيهية للبحث وتطبيق متطلبات العوامل البشرية على اجازة أجهزة مقصورات قيادة الطائرات . ومن المتوقعسح احراز نتائج مكررة أثناء عام ١٩٩٨ . وقد شاركت الايكاو بفعالية فى هذه المبادرة .

★ تم تعميم اقتراح على الدول والمنظمات الدولية بوضع قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها للعوامل البشرية لى تدرج فى عدة ملاحق ، وتشمل دور العوامل البشرية فى بيانات

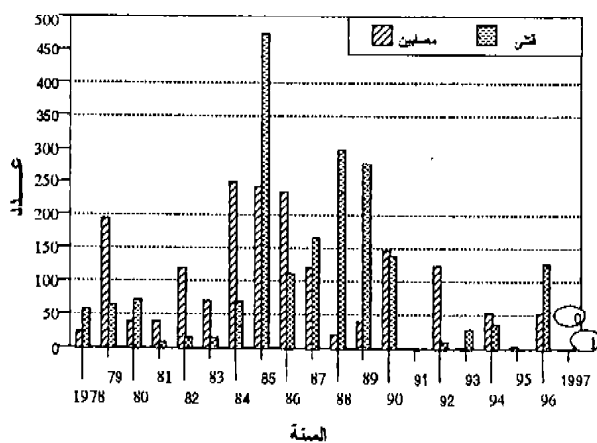
أفعال الاستيلاء غير المشروع



حوادث تخريب



عدد القتلى أو المصابين



الشكل ١٠ - إحصاءات أمن الطيران

١٩٧٨ - ١٩٩٧

الأمن



وردت خلال فترة التقرير تقارير رسمية أو تأكيدات من الدول المعنية عن حدوث خمسة من أفعال التدخل غير المشروع ، منها أربع عمليات استيلاء ، وواقعة تهديد غير مشروع لسلامة الطيران المدني (الجدول ١٢) . وقد أدرجت هذه الأفعال في الإحصاءات السنوية وستساعد في تحليل الاتجاهات والتطورات (الشكل ١٠) .

★ منذ أن بدأ الجواز نشاطه في عام ١٩٨٩ ، طلبت ١٢٨ دولة المساعدة ، وأوفد الجهاز بعثات تقييم فني إلى ١٠٥ دول منها ، وبعثات متابعة إلى ٢٨ دولة منها ، وتم تنظيم ٨٧ حلقة تدريبية شارك فيها ١٩٣٦ متدرباً . ومولت هذه الأنشطة بتبرعات قدمتها ١٥ دولة مانحة وبلغ مجموعها ١٩١ ٥١٤ دولاراً أمريكياً ومن خلال تمويل ٣ دول مانحة لسبع وظائف .

بغية تعزيز تطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في الملحق السابع عشر وتنمية القدرات التدريبية الوطنية ، أنشئت مراكز اقليمية / دون اقليمية للتدريب في مجال أمن الطيران في عمان وبروكسل والدار البيضاء وداكار وكيف وموسكو ونسروبي وبنانغ وبورت أوف سين وكيو .

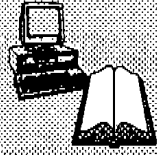
حماية البيئة



عقب القرار الذي أصدره في سبتمبر ١٩٩٦ الفريق الحكومي الدولي المعنى بتغير المناخ ، بناء على طلب الايكاو ، بالقيام باعداد تقرير خاص عن الطيران والجو العالمي ، بالتعاون مع فريق الخبراء المعنى بالتقييم العلمي بمقتضى بروتوكول مونتريال وبمشاركة من الايكاو ، تم تعيين أفرقه صياغة ، ومن المتوقع انجاز المهمة في مارس ١٩٩٩ . ومن شأن هذا التقرير أن يعطى الدول والايكاو والهيئات الأخرى المعنية بصنع السياسات والتابعة للأمم المتحدة قاعدة معلومات مشتركة لها حجبتها لتتأثر انبعاثات محركات الطائرات .

وفي يونيو ، انعقدت دورة خاصة للجمعية العامة للأمم المتحدة لاستعراض التقدم المحرز منذ أن حددت قمة الأرض الحاجة إلى "مواصلة اجراء الدراسات في المحافل المناسبة ، بما في ذلك الايكاو ، بشأن استخدام الوسائل الاقتصادية من أجل التخفيف من الأثر السلبي المترتب على الطيران بالنسبة للبيئة في سياق التنمية المستدامة" .

التعاون الفني



★ بلغت قيمة برنامج التعاون الفني للايكوا ٧٥,١ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٧ ، وأنفق منها ٦٥,٣ مليون دولار أمريكي أى بنسبة تنفيذ قدرها ٨٧ في المائة .

★ في أثناء العام نفذت إدارة التعاون الفني ١١٦ مشروعا في ٧٤ بلدا ناميا ، وتم اعتماد ما مجموعه ١٣ مشروعا ضخما جديدا ومعدلا . واستعانت الإدارة في مشروعاتها الميدانية بخدمات ٣١٤ خبيرا من ٤١ بلدا . وقامت ٦٢٧ منحة تدريبية ، وأنفقت ٣٥,٩٢ مليون دولار أمريكي على مشتريات المشروعات الميدانية .

★ وانضمت ٣ دول أخرى الى قائمة الدول المسجلة في "شعبة الايكوا لمشتريات الطيران المدني" فأصبح عدد الدول المسجلة في هذه الشعبة ٨٤ دولة .

★ أقر القرار ٣١-١٤ للجمعية العمومية آلية التمويل لتحقيق أهداف الايكوا . لاتاحة التمويل لبرنامج الايكوا للتعاون الفني . وشجع القرار الدول المتعاقدة على الاسهام فيها . وأثناء فترة الأعوام الثلاثة ١٩٩٦-١٩٩٨ ، تم تلقي اسهامات في الآلية من دولتين متعاقبتين . وعكس الاسهام في الآلية التزام حكومة اسبانيا ببرنامج التعاون الفني للايكوا خاصة في اقليم أمريكا اللاتينية وفي مجال التدريب . وأثناء تلك الفترة ، أسهمت حكومة اسبانيا بما يزيد على ٢,٣٧٥ مليون دولار لتمويل التدريب/مشروعات برنامج "تدريب" في دول أمريكا اللاتينية . وبالإضافة الى ذلك ، قدمت أكثر من ٣٠٠.٠٠٠ دولار لتمويل وظيفتي مسؤولين عن التعاون الفني في المكتبيين الاقليميين للايكوا في ليما والمكسيك بالإضافة الى وظيفة مسؤول عن المشتريات في المقر . وتعهدت حكومة مملكة هولندا ، المساهمة الأخرى في الآلية ، بتقديم مبلغ ٤٠.٠٠٠ دولار تقريبا يستخدم لشراء معدات مكتبية لأقل البلدان نموا .

وفي ديسمبر في كيوتو باليابان ، اعتمد مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المنساح بروتوكولا جديدا للاتفاقية يتضمن حكما يقضى بأن تواصل الدول المتقدمة السعى الى خفض أو الحد من انبعاثات غازات الدفينة الناشئة عن الطيران الدولي ، وذلك عن طريق العمل من خلال الايكوا .

★ في مارس ، استعرض المجلس التوصيات التي أصدرها الاجتماع الثالث للجنة المعنية بحماية بيئة الطيران في ديسمبر ١٩٩٥ ، على ضوء تعليقات تم تلقيها من الدول . ونتيجة لذلك ، أدخل المجلس عدة تعديلات على الملحق السادس عشر وقرر أن يعيد التوصية رقم ٣/٢ للاجتماع الثالث للجنة المعنية بحماية بيئة الطيران بشأن حدود انبعاثات أكاسيد النيتروجين الى اللجنة المعنية بحماية بيئة الطيران للمزيد من الدراسة . وأحال المجلس أيضا اقتراحات الاجتماع الثالث المذكور بتعديل المجلد الأول من اجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطائرات بشأن اجراءات التخفيف من ضوضاء الاقلاع الى فريق دراسة العمليات لاستعراض الآثار الخاصة بالسلامة .

★ وفي سبتمبر ، في بيان الى الاجتماع السنوي العاشر للدول الأطراف في بروتوكول مونتريال ، أكد رئيس المجلس الحاجة الى أن تعمل الايكوا وعملية بروتوكول مونتريال سويا على تحقيق المقبولة البيئية لحيل جديد محتمل من الطائرات فوق الصوتية .

اساء استعمال العقاقير



★ استعرضت لجنة الملاحة الجوية جميعا وتحليلا للردود الواردة من ٦٠ دولة وثلاث منظمات دولية على كتاب أرسل الى الدول بشأن اقتراح بتعديل الملحق الأول عن طريق اضافة أحكام جديدة تتعلق باستعمال الممواد المؤثرة في العقل . ووافقت لجنة الملاحة الجوية على الاقتراح وأوصت بادخال تعديل مماثل على الملحق الثماني . وسوف يقدم الاقتراح الى المجلس لاعتماده في ١٩٩٨ .

المنظمة

- ★ فى أبريل ، احتفلت الايكاو بالذكرى الخمسين لسريان اتفاقية الطيران المدني الدولي . وهذه الاتفاقية ، التى صيغت فى شيكاغو فى ١٩٤٤ ، دخلت حيز التنفيذ بعد ٣٠ يوما من تصديق ٢٦ دولة عليها ، الأمر الذى حدث فى ١٩٤٧/٤/٤ . وقد صدقت على هذه الاتفاقية حتى الآن ١٨٥ دولة .
- ★ فى مايو ، وضعت الايكاو أول خطة عمل استراتيجية لها ، وهى أول اعادة تقييم شاملة لمهمة الايكاو منذ انشائها بمقتضى اتفاقية الطيران المدني الدولي . وركزت الخطة على ثمانية أهداف رئيسية لتعزيز سلامة الطيران المدني الدولي وأمنه وفاعليته وحددت ٤٣ نشاطا رئيسيا ذا صلة سيتم عن طريقها تحديد البرامج "الأساسية" للمنظمة .
- ★ فى مايو ، أرسلت الايكاو أيضا الى جميع الدول تقريرا مرحليا عن تنفيذ قرار الجمعية العمومية د ٣١-٢ بشأن تحسين انتاجية المنظمة ، وهو يبين التدابير التى اتخذت لترشيد اجراءات الجمعية العمومية والمجلس وهيئاته الفرعية ، وتخفيض عدد اللجان ، وتحسين وزيادة وسائل الاتصال الالكترونية ، والتعاقد مع جهات خارجية للقيام بالترجمة والطباعة .
- ★ فى مارس عين مجلس الايكاو السيد ريناتو كلاتونيو كوستا بيريرا (البرازيل) أمينا عاما جديدا للمنظمة لفترة ثلاث سنوات ابتداء من ١٩٩٧/٨/١ .
- ★ فى أبريل عقدت الايكاو اجتماعا بشكل سابقا لعملى جميع مجموعات التخطيط الإقليمية التابعة للمنظمة وممثلى المشاركين فى الطيران لرسم مسار نظام موحد ومتكامل وعالمى لإدارة الحركة الجوية .
- ★ فى سابقة أخرى اجتمع فى مقر الايكاو فى شهر نوفمبر ١٩٩٧ رئيسا للطيران المدني فى دول متعاقدة لدى الايكاو وفى دولة واحدة غير متعاقدة وممثلو ١٣ منظمة دولية لوضع استراتيجية عالمية لمراقبة السلامة الجوية . وكنوصية رئيسية ، وافق المؤتمر على أنه ينبغي أن تجرى الايكاو عمليات تدقيق فى مراقبة السلامة الجوية بصورة منتظمة والزامية ومنهجية ومتسقة ، وأن تشمل هذه العمليات جميع الدول المتعاقدة .
- ★ تم فى أبريل فتح المجال الجوى للبوسنة والهرسك للحركة الجوية المدنية ، وذلك استجابة للجهود التى بذلتها الايكاو .
- ★ وصلت قيمة برنامج الايكاو للتعاون الفنى فى عام ١٩٩٧ الى ٧٥,١ مليون دولار أمريكى ، نفذ منها ٦٥,٣ مليون دولار (بنسبة ٨٧ فى المائة) .
- ★ فى أكتوبر ، قام الدكتور أسعد قطيط رئيس المجلس - الذى بدأ المفاوضات التى جرت فى عام ١٩٨١ عن طريق الايكاو بين جمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية وجمهورية كوريا - بتوقيع مذكرة تفاهم مع رئيسى هيئتى الطيران المدني التابعتين لهذين البلدين ، تسمح للمرة الأولى لأى دولة بأن تستخدم الممرات الجوية الواصلة بين المجال الجوى المراقب لكوريا الشمالية والمجال الجوى المراقب لكوريا الجنوبية .