



وثائق لدورة الجمعية العمومية
في عام ٢٠٠١

التقرير السنوي للمجلس

١٩٩٨



منظمة الطيران المدني الدولي

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

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

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit

999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

Telephone: (514) 954-8022; Telex: 05-24513; Facsimile: (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA; E-mail: sales_unit@icao.int

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776

Telephone: (20 2) 267-4840; Facsimile: (20 2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

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

Téléphone: (33 1) 46 41 85 85; Télécopieur: (33 1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001

or 17 Park Street, Calcutta 700016

Telephone: (91 11) 331-5896; Facsimile: (91 11) 332-2639

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

Telephone: (81 3) 3503-2686; Facsimile: (81 3) 3503-2689

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

Telephone: (254-2) 622-395; Facsimile: (254 2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570

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

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

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

Russian Federation. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351

Telephone: (7 095) 417-0405; Facsimile: (7 095) 417-0254

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

Téléphone: (221) 8-23-54-52; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

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; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,

Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid

Teléfono: (34 91) 321-3148; Facsimile: (34 91) 321-3157; Correo electrónico: ssc.ventasaoaci@aena.es

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao,
Bangkok 10901

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

United Kingdom. Westward Digital Limited,

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

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

3/99

كتالوج مطبوعات إكاو

والمساعدات التدريبية السمعية والبصرية

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

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

يمكن الحصول على الكتالوج مجانا من وحدة بيع المطبوعات فى إكاو .

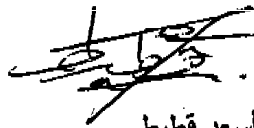
الى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

بناء على طلب المجلس ، أشرف بأن أقدم تقرير المجلس لعام ١٩٩٨ الذي أعد وفقا لحكم الفقرة (أ) من المادة الرابعة والخمسين من اتفاقية الطيران المدني الدولي . ويشكل هذا التقرير احدى وثائق الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية المقرر عقدها في عام ٢٠٠١ ، ولكنه يوزع الآن على الدول المتعاقدة للاحاطة به علما . وسوف يرسل التقرير أيضا الى المجلس الاقتصادي والاجتماعي التابع للأمم المتحدة وفقا لحكم الفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الايكاو والأمم المتحدة .

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

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

عقد المجلس ثلاث دورات خلال عام ١٩٩٨ هي : الدورة ١٥٣ من ٦ فبراير الى ٢٠ مارس ، وكان مجموع جلساتها ١٦ جلسة ، عقدت منها جلسة واحدة خارج مرحلة المجلس ، والدورة ١٥٤ من ١ مايو الى ٢٥ يونيو و ١٦ و ١٧ سبتمبر ، وكان مجموع جلساتها ٢٣ جلسة ، عقدت منها جلستان خارج مرحلة المجلس ، والدورة ١٥٥ من ٢١ أكتوبر الى ١١ ديسمبر ، وكان مجموع جلساتها ١٣ جلسة ، عقدت منها جلستان خارج مرحلة المجلس . وقد فوض المجلس للرئيس سلطة التصرف في عدد من المسائل حسب الاقتضاء بين الدورة والأخرى .



د . أسعد قطريط

رئيس المجلس

الفهرس

الصفحة

الصفحة

الفصل الرابع - التمويل المشترك 37

- ١- عام 37
- ٢- استعراض مسألة تحميل التكاليف الخاصة بخدمات الأرصاد الجوية على الطيران المدني الدولي فى إطار اتفاقى التمويل المشترك الدانمركى والأيسلندى 37
- ٣- البيانات المالية لاتفاقى التمويل المشترك الدانمركى والأيسلندى 37

الفصل الخامس - التعاون الفنى 39

- ١- موجز 39
- ٢- الشؤون المالية 44
- ٣- العاملون 44
- ٤- المنح التدريبية 44
- ٥- المعدات والعقود من الباطن 47
- ٦- برنامج الأمم المتحدة الانمائى والصناديق الائتمانية 48

الفصل السادس - المسائل الدستورية والقانونية 61

- ١- مقدمة 61
- ٢- التصديق والانضمام والقبول 61
- ٣- اجتماعات الشؤون القانونية 61
- ٤- برنامج عمل اللجنة القانونية 61
- ٥- المزايا والمصانات والتسهيلات 63
- ٦- تسجيل الاتفاقات والترتيبات 63
- ٧- جميع القوانين واللوائح الوطنية الخاصة بالطيران 63

الفصل السابع - أمن الطيران 64

- ١- مقدمة 64
- ٢- اللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع فى الطيران المدني الدولى وتجهيزاته 64
- ٣- آلية تقديم المساعدة المالية والفنية والمادية الى الدول فى مجال أمن الطيران وغيرها من برامج المساعدة 64
- ٤- التعاون الفنى 65
- ٥- الاتصال بالدول 65
- ٦- الجوانب الفنية والقانونية لأمن الطيران 65

الفصل الثامن - النشاطات الاقليمية 66

- القسم الأول- المكاتب الاقليمية 66
- ١- معلومات عامة 66
- ٢- نشاطات الملاحة الجوية 68
- ٣- نشاطات النقل الجوى 77
- ٤- نشاطات التعاون الفنى 79
- ٥- نشاطات أمن الطيران 82

الفصل الأول - ملخص السنة 1

- ١- الاقتصاد العالمى 1
- ٢- حركة النقل 2
- ٣- النتائج المالية 3
- ٤- التطورات التجارية 4
- ٤- التنظيم الاقتصادى 4
- ٦- نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية 6
- ٧- المطارات 7
- ٨- الأرصاد الجوية لخدمة الطيران 8
- ٨- البحث والانتقا 8
- ٩- الارزحام 9
- ٩- السلامة 9
- ١١- العوامل البشرية 11
- ١١- التدريب 11
- ١١- نظام وارسو 11
- ١١- الأمن 11
- ١٢- حماية البيئة 12
- ١٣- قيود التدخين 13
- ١٣- اساءة استعمال العقاقير 13
- ١٣- التعاون الفنى 13
- ١٥- المنظمة 15

الأنشطة والتطورات فى ايكاو خلال عام ١٩٩٨

الفصل الثانى - الملاحة الجوية 16

- ١- مقدمة 16
- ٢- المشروعات التى أوليت عناية خاصة فى عام ١٩٩٨ 16
- ٣- الاجتماعات 24
- ٤- القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دوليا واجراءات خدمات الملاحة الجوية 24

الفصل الثالث - النقل الجوى 32

- ١- مقدمة 32
- ٢- الاجتماعات 32
- ٣- التحليل الاقتصادى 32
- ٤- السياسة الاقتصادية 32
- ٥- وضع التقديرات والتخطيط الاقتصادى 33
- ٦- الاحصاءات 34
- ٧- ادارة المطارات وتجهيزات الطرق الجوية 34
- ٨- الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية 35
- ٩- حماية البيئة 35
- ١٠- التسهيلات 36

الصفحة	المرفقات
القسم الثاني - اللجان الإقليمية	84
1- معلومات عامة	84
2- اللجنة الأفريقية للطيران المدني	84
3- اللجنة الأوروبية للطيران المدني	84
4- لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية	85
الفصل التاسع - العلاقات مع المنظمات الدولية الأخرى	87
1- منظمة الأمم المتحدة	87
2- الهيئات المشتركة بين الوكالات	88
3- الوكالات المتخصصة	89
4- المنظمات الدولية الأخرى	90
الفصل العاشر - المنظمة	93
1- الجمعية العمومية والمجلس والهيئات الفرعية	93
2- هيكل المنظمة	98
3- الموظفون	98
4- أنشطة الإعلام	100
5- أنشطة التشغيل الآلي بالمكاتب	101
6- الخدمات اللغوية والمطبوعات المكتبية	103
7- المالية	105
8- المراقبة والمراجعة الإدارية	106
1- وثائق قانون الجو الدولي - التصديق والانضمام	1
2- ملاحق الاتفاقية	5
3- المجلس ، ولجنة الملاحة الجوية ولجان المجلس	10
4- الاجتماعات التي عقدت في عام 1998	15
5- مشاركة الدول والمنظمات الدولية في الاجتماعات الرئيسية التي عقدتها الايكاف في عام 1998	17
6- هيكل الأمانة العامة للايكاف في 31 ديسمبر 1998	21
7- التوزيع القطري للموظفين المسؤولين في 31 ديسمبر 1998	22
8- توزيع العاملين الميدانيين في التعاون الفني حسب الجنسية والدرجة والبرنامج في عام 1998	26
9- تعيين الموظفين الميدانيين 1998	27
10- المنح التدريبية المقدمة خلال عام 1998 في اطار برنامج الايكاف	34
11- شراء المعدات ، والتعاقد من الباطن	39
12- الجداول المتعلقة بالفصل الأول من التقرير	42
13- الزيارات الى الدول والأقاليم من جانب مسؤولي المكاتب الإقليمية في مجال الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني	54

الفصل الأول ملخص السنة

وشهد اقليم آسيا والمحيط الهادئ ، وهو الاقليم الذى يحظى بأكبر حصة من الاقتصاد العالمى ، تباطؤا ملموسا ومتواصلا فى نمو الناتج المحلى الاجمالى بنسبة تكاد تصل الى ١ فى المائة فى عام ١٩٩٨ . وأسهمت الاقتصادات النامية فى آسيا والمحيط الهادئ ، التى تحظى بحوالى ثلثى انتاج الاقليم ، اسهاما كبيرا اذ نما ناتجها المحلى الاجمالى فى المتوسط بنسبة ٢,٦ فى المائة ، غير أن هذا النمو يخفى اختلافات كبيرة بين البلدان . فبينما يأتى الناتج المحلى الاجمالى للصين فى المقدمة بنسبة ٧,٤ فى المائة ، فقد تعرضت اقتصادات عديدة فى جنوب شرق آسيا لحالات كساد اقتصادى خفيفة أو حتى حادة . ولقد انتقلت اليابان من نمو بطيء فى السنوات الأخيرة الى الكساد الاقتصادى ، وانخفض ناتجها المحلى الاجمالى بنسبة ٢,٨ فى المائة ، وتعرضت الاقتصادات الصناعية الجديدة الأربعة فى آسيا أيضا للكساد الاقتصادى (وكانت نسبة انخفاض الناتج المحلى الاجمالى ٢,٦ فى المائة فى المتوسط) بعد فترة طويلة من الازدهار . وعلى النقيض من ذلك حافظت استراليا على نمو ثابت بنسبة ٤,٥ فى المائة تقريبا .

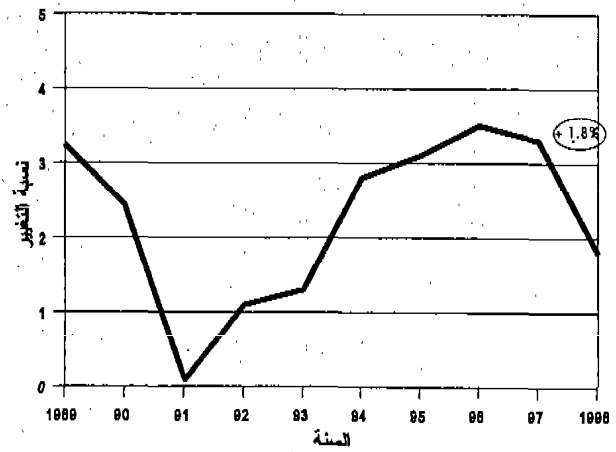
وظل نمو الاقتصادات الأفريقية ثابتا اذ ازداد الناتج المحلى الاجمالى بنسبة ٣,٦ فى المائة فى المتوسط . وسجلت معظم الأقاليم الأخرى تراجعا فى التنمية الاقتصادية . وحققت أوروبا نموا للناتج المحلى الاجمالى قدره فى المتوسط ٢,١ فى المائة . ورغم أن الاتحاد الأوروبى والانتعاش الذى شهدته بلدان أوروبا الشرقية والوسطى (نموا بنسبة ٢,٥ فى المائة) بمثابة عوامل استقرار قوية ، فإن الانخفاض فى بلدان كمنولث الدول المستقلة ، ولا سيما الكساد الاقتصادى فى الاتحاد الروسى (انخفاض بنسبة ٦ فى المائة) ، أدى الى انخفاض الاقتصاد . أما الاقليم الآخر الذى سجل نموا فى الناتج المحلى الاجمالى أبطأ بكثير ، بحوالى ٢,٥ فى المائة ، فهو اقليم أمريكا اللاتينية والكاريبى . وأخيرا كان أداء اقليم الشرق الأوسط أقوى قليلا من المتوسط العالمى اذ سجل نموا نسبته ٣,٣ فى المائة .

ويقدر نمو حجم التجارة العالمية للسلع والخدمات بحوالى ٤ فى المائة فى عام ١٩٩٨ ، وذلك مقارنة بنمو نسبته ١٠ فى المائة تقريبا فى السنوات الأخيرة (٧,٥ فى المائة فى عام ١٩٩٧) .

يلخص هذا الفصل الاتجاهات والتطورات الرئيسية التى طرأت على الطيران المدنى وعلى نشاط الياكو خلال عام ١٩٩٨ . وترد بين أقواس اشارات الى الجداول ذات الصلة فى المرفق (١٢) الذى يحتوى تفاصيل الاحصاءات الموجزة فى الرسوم البيانية ، ويحدد مصادر هذه الاحصاءات والنطاق الذى تشمله .

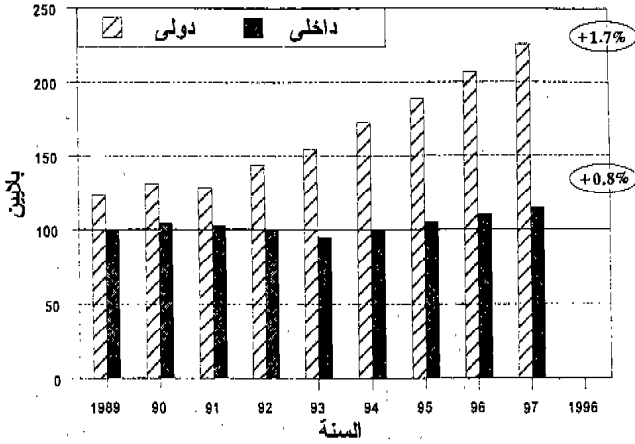


فى عام ١٩٩٨ ، نما الناتج المحلى الاجمالى العالمى بنسبة ١,٨ فى المائة تقريبا بالقيمة الحقيقية (الشكل ١) . وفى حالة الدول الصناعية ، نما الناتج المحلى الاجمالى بنسبة ٢,٣ فى المائة يتقدمه نمو قوى ومتواصل للناتج المحلى الاجمالى فى أمريكا الشمالية (٣,٥ فى المائة) ومسار تنموى ثابت للاتحاد الأوروبى (٢,٨ فى المائة) ، ووصل نمو الناتج المحلى الاجمالى فى الدول النامية الى حوالى ٢,٨ فى المائة ، وهى نسبة تظل أعلى اسما مما حققته الدول الصناعية ، غير أنها تشير الى اتجاه نمو أقل الى حد كبير .



الشكل ١ - تطور الناتج المحلى الاجمالى العالمى بالأسعار الثابتة
التغييرات من سنة الى أخرى ، ١٩٨٩ - ١٩٩٨

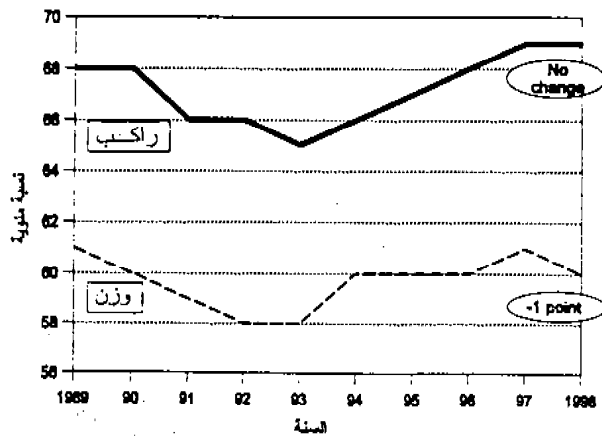
وحركة النقل الدولية محسوبة بالأطنان الكيلومترية بنسبة ١,٥ فى المائة (الجدول ٢) . ولم تظهر الحركة الداخلية اى زيادة قليلة بين عامي ١٩٩٧ و ١٩٩٨ . ويظهر (الشكل ٣) اتجاه الحركة بين عامي ١٩٨٩ و ١٩٩٨ .



الشكل ٣ - حركة النقل المنتظم

الأطنان الكيلومترية المنقولة ، ١٩٨٩ - ١٩٩٨

وفي عام ١٩٩٨ فاقت الزيادة في طاقة الاستيعاب الشاملة التغيير في الحركة ، كما يظهر في الشكل (٤) . بينما ظل معامل حمولة الركاب لمجموع الخطوط المنتظمة (الداخلية والدولية) عند نسبة ٦٩ فى المائة وهبط معامل حمولة الطائرة بمقدار ١ بالمائة الى ٦٠ بالمائة (الجدول ٣) .



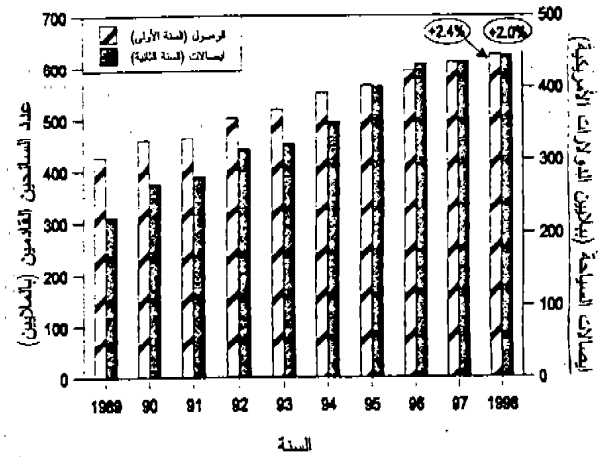
الشكل ٤ - حركة النقل المنتظم

معدلات الحمولة المنقولة ، ١٩٨٩ - ١٩٩٨

وعلى المستوى الاقليمي ، نقلت شركات الطيران فى أمريكا الشمالية ٣٦ فى المائة تقريبا من حجم الحركة الكلى (الركاب والبضائع والبريد) . ونقلت شركات الطيران الأوروبية

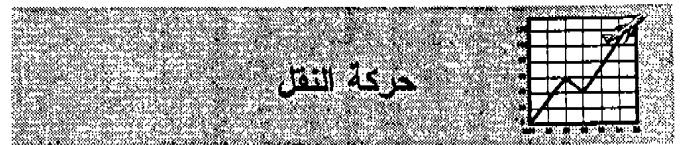
وتعكس هذه التطورات أثر الأداء الاقتصادى الضعيف فى بلدان كثيرة ، مما أثر على قدرتها على استيراد البضائع ، وعلى تقلب الاقتصادات القائمة على الصادرات الى حد كبير .

واستمر ازدهار السياحة الدولية فى عام ١٩٩٨ ، اذ سافر نحو ٦٢٥ مليون سائح الى بلدان أجنبية ، وأنفقوا حوالى ٤٤٥* بليون دولار أمريكى وفقا للنتائج الأولية التى توصلت اليها منظمة السياحة العالمية . وحقق النمو العالمى فى السياحة نموا ثابتا فى عدد السائحين القادمين بنسبة ٢,٤ فى المائة ، وانتعشت الإيرادات الى حد ما ، اذ نمت بمعدل ٢ فى المائة سنويا (الشكل ٢) . وأدى الهبوط الاقتصادى والمالى فى آسيا الى انخفاض السفر فى بلدان المحيط الهادئ على وجه الخصوص .



الشكل ٢ - إصلاات السياحة الدولية وعدد السائحين القادمين

بالدولارات الأمريكية ، ١٩٨٩ - ١٩٩٨



العمليات المنتظمة

فى عام ١٩٩٨ ، بلغ مجموع حركة النقل المنتظم على طائرات شركات الطيران التابعة للدول المتعاقدة لدى الايكاف - وعددها ١٨٥ دولة - حوالى ٤٦٢ مليون راكب و ٢٦ مليون طن مسن البضائع . وزاد كل من المجموع العام لحركة النقل محسوبة بالأطنان الكيلومترية للركاب والبضائع والبريد (الجدول ١) ،

* ترد جميع المبالغ المذكورة فى هذا الفصل بدولارات الولايات المتحدة الأمريكية.

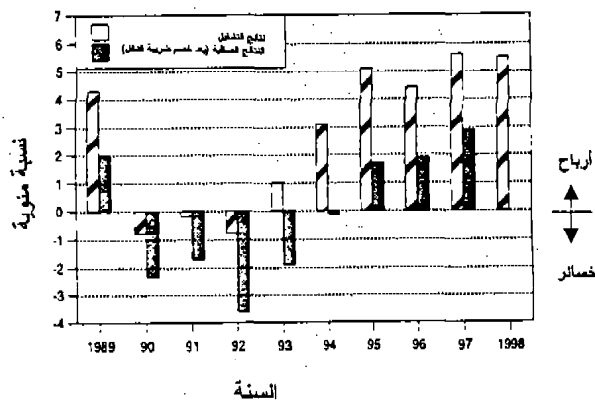
عمليات المطارات

في عام ١٩٩٨ ، استقبل أكبر ٢٥ مطارا في العالم نحو ٩٩٢ 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 الى نحو ١١ مليون عملية نقل جوى تجارى .



تشير التقديرات الأولية لعام ١٩٩٨ الى أن شركات الطيران المنتظمة في العالم حققت في مجموعها أرباحا تشغيلية للعام الخامس على التوالي (الجدول ٩ والشكل ٦) .

وتشير التقديرات المبدئية الى أن الإيرادات التشغيلية لشركات الطيران المنتظمة التابعة للدول المتعاقدة لدى الإيكوا بلغت ٢٩٨ ٥٠٠ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٨ ، وتقدر مصروفات التشغيل لهذه الشركات بحوالي ٢٨٢ ٠٠٠ مليون دولار أمريكي ، مما يمثل أرباحا تشغيلية لنسبة ٥.٥ في المائة من الإيرادات التشغيلية . وكانت نسبة الأرباح التشغيلية ٥,٦ في المائة في عام ١٩٩٧ .



الشكل ٦ - الخطوط الجوية المنتظمة
نتائج التشغيل والنتائج الصافية ، ١٩٨٩ - ١٩٩٨

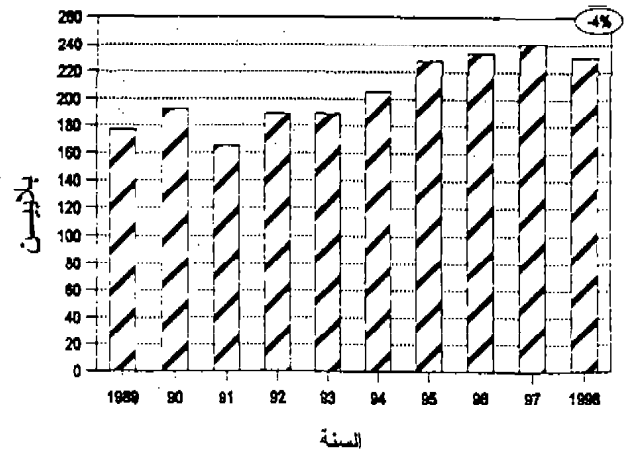
وزادت الإيرادات التشغيلية بالطن الكيلومترى ، من ٨٠,٨ سنت أمريكي في عام ١٩٩٧ الى نحو ٨١,٦ سنت أمريكي في عام ١٩٩٨ بينما ارتفعت مصروفات التشغيل من ٧٦,٣ سنت أمريكي الى نحو ٧٧,١ سنت أمريكي .

٢٨ في المائة ، وشركات طيران آسيا والمحيط الهادئ ٢٦ في المائة ، وشركات طيران أمريكا اللاتينية والكاريبي 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 واليابان والمملكة المتحدة من الحجم الكلى لحركة النقل المنتظم للركاب والبضائع والبريد في عام ١٩٩٨ كان حوالى ٤٦ في المائة (٣٤ في المائة و ٦ في المائة و ٦ في المائة على التوالي) . وكان نصيب شركات طيران البلدان الثلاثة معا من اجمالى الرحلات الجوية الدولية حوالى ٣٢ في المائة (١٨ في المائة و ٨ في المائة و ٦ في المائة على التوالي) .

العمليات التجارية غير المنتظمة

تشير التقديرات الى أن مجموع الركاب الكيلومترين على الرحلات الدولية غير المنتظمة هبط خلال عام ١٩٩٨ بنحو ٤ في المائة ، وبذلك هبطت نسبتهم من اجمالى حركة النقل الجوى الدولى للركاب بنحو ١٤ الى ١٣ في المائة (الشكل ٥ والجدول ٧) . أما حركة النقل الداخلى غير المنتظم للركاب ، فهي تمثل حوالى ٨ في المائة فقط من مجموع حركة النقل غير المنتظم للركاب وحوالى ٢ في المائة من مجموع حركة النقل الداخلى للركاب على المستوى العالمى .



الشكل ٥ - حركة النقل الدولي غير المنتظم
الركاب الكيلومترين المنقولين ، ١٩٨٩ - ١٩٩٨

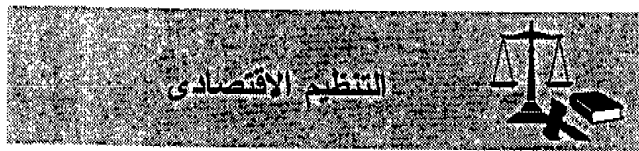
فى عام ١٩٩٨ ، صدرت أوامر لشراء ١٤٦٣ طائرة نفائسة (مقابل ١٣٠٩ طائرات فى عام ١٩٩٧) وتم تسليم ٩٢٩ طائرة (مقابل ٦٧٤ فى عام ١٩٩٧) . وبلغ عدد الطائرات التى طلبت ولم تسلم ٣٥٦٥ طائرة فى نهاية عام ١٩٩٨ مقابل ٣٠٦٢ طائرة فى نهاية عام ١٩٩٧ .

تقدر الالتزامات المالية المتمثلة فى الأوامر الصادرة فى عام ١٩٩٨ لشراء الطائرات النفائسة بحوالى ٨٤٠٠٠ مليون دولار أمريكى مقابل ٧٨٠٠٠ مليون دولار أمريكى فى عام ١٩٩٧ .

وصل عدد الطائرات التوربينية المروحية المطلوب شراؤها فى عام ١٩٩٨ الى ٧٨ طائرة ، وتم تسليم ١٢٦ طائرة من هذا النوع خلال العام .

صفات الطائرات الأكثر رواجاً فى عام ١٩٩٨

الطراز	الطلبات	التسليم	المتبقى
ايرباص A٣١٩/٣٢١/٣٢٠	٤١٢	١٦٧	٩٨٦
بوينغ ٧٣٧	٣٥٤	٢٨١	٩٥٩
كنداير RJ	١٧٩	٦٣	٢٦٢
امبراير EMB-145	٨٦	٦٠	١٥٨
بوينغ ٧٧٧	٧٠	٧٤	٢٥٠
بوينغ ٧١٧	٦٥	-	١١٥
ايرباص A٣٤٠	٦٠	٢٣	١١٣



بين عدد الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية التى أبلغ عنها فى عام ١٩٩٨ انخفاضاً كبيراً من مجموع هذه الاتفاقات المبلغ عنها فى عام ١٩٩٧ ، ويمكن أن يدل على زيادة اعتماد الدول على الاتفاقات الثنائية والإقليمية للخطوط الجوية . وفى عام ١٩٩٨ تم الإبلاغ عن أن الدول عقدت ٥٤ اتفاقاً ثنائياً للخطوط الجوية (من ضمنها ٤٢ اتفاقاً جديداً ، أبرم لأول مرة ، و ١٢ اتفاقاً يحل محل غيره) ، وبالمقارنة تم إبرام ٧٨ اتفاقاً (٥٤ اتفاقاً جديداً ، و ٢٤ اتفاقاً يحل محل غيره) فى عام ١٩٩٧ . غير أن عدد التعديلات المدخلة على الاتفاقات القائمة ازداد ، إذ أبلغ عن ٣١ تعديلاً فى عام ١٩٩٨ مقابل ١٩ فى عام ١٩٩٧ ، وأبلغ عن مذكرتى تفاهم

التطورات التجارية



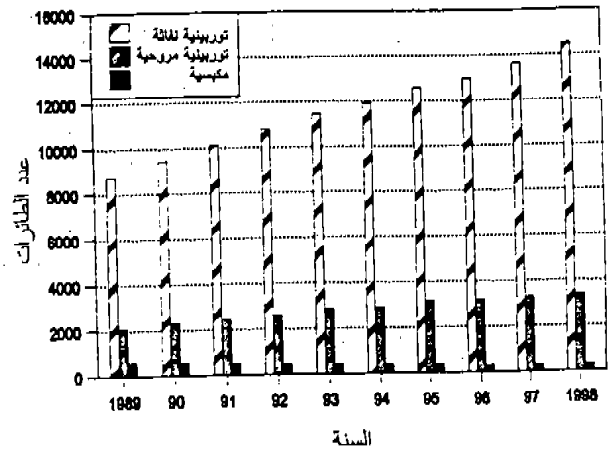
الناقلون الجويون

يقدر عدد الناقلين الجويين فى جميع أنحاء العالم فى نهاية عام ١٩٩٨ ، وفقاً لجدول المواعيد المنشورة فى الأدلة متعددة الأطراف لجدول مواعيد شركات الطيران ، بحوالى ٧١٥ 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 زيادة إجمالية بحوالى ١٠ ناقلين جويين تقريباً بالمقارنة مع نفس الفترة فى عام ١٩٩٧ .

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

الطائرات

فى الفترة من عام ١٩٨٩ الى عام ١٩٩٨ ، ارتفع عدد الطائرات العاملة فى النقل الجوى التجارى المبلغ عنه بنسبة تقرب من ٦٠ فى المائة ، فقد كان ١١٣٥٣ طائرة ثم أصبح ١٨١٣٩ طائرة (باستثناء الطائرات التى يقل وزنها الأقصى عند الإقلاع عن ٩٠٠٠ كيلوجرام) . ومن بين هذه الطائرات ارتفع عدد الطائرات التوربينية النفائسة خلال الفترة نفسها بنسبة ٦٧ فى المائة تقريباً ، من ٨٦٩٦ طائرة الى ١٤٤٧٩ طائرة (الشكل ٧ والجدول ١٠) .



الشكل ٧ -- مجموع وحدات أسطول النقل التجارى

١٩٩٨ - ١٩٨٩

الاقليم . وأبرم الاتحاد الأوروبي وسويسرا اتفاقا سياسيا بشأن مجموعة من التدابير ، يشمل أحدها النقل الجوي ، مما سيؤدي الى ادماج سويسرا في السوق الأوروبية الواحدة . وتخضع الاتفاقات الثنائية السبعة المعنية لاجراءات تصديق وطنية فضلا عن موافقة البرلمان الأوروبي ومن المنتظر أن يبدأ انطباقها في مستهل عسّام ٢٠٠١ . وواصل الاتحاد الأوروبي التفاوض على عقد اتفاق متعدد الأطراف مع دول أوروبا الشرقية والوسطى لربط هذه البلدان بالسوق الداخلية للاتحاد الأوروبي . وفي الاتحاد الأوروبي استمرت المناقشات حول اقتراح المفوضية الأوروبية بشأن اعطائها صلاحية التفاوض على مسألتى دخول الأسواق وحقوق الحركة عند مناقشة انشاء منطقة ملاحه مشتركة مع الولايات المتحدة .

★ وبناء على التوصية التي قدمها فريق الخبراء المعنى بتنظيم النقل الجوي والتابع للإيكاو في عام ١٩٩٧ من أجل آلية لضمان المنافسة الشريفة ، فقد وضعت الإيكاو قائمة مؤقتة لخبراء النقل الجوي للوساطة ولتسوية الخلافات . وجرى تشكيل القائمة بناء على ترشيحات قدمتها الدول المتعاقدة .

ولقد كانت المنافسة في النقل الجوي مسألة رئيسية في عام ١٩٩٨ . فعلى الصعيد الدولي ، انصب التركيز في أوروبا والولايات المتحدة على تحالفات شركات الطيران بواسطة الناقلين الجويين الرئيسيين . وواصلت المفوضية الأوروبية تحقيقها في ٣ تحالفات رئيسية لشركات الطيران وأصدرت شروطها المقترحة لاقرار تحالفين كانت قد حققت فيهما ، وينص أحد الشروط على تنازل شركات الطيران في التحالفين المعنيين عن خانات التشغيل . وفي حالة التحالف المبرم بين شركات " أميركان إيرلينز " وشركة " بريتش إيرويز " فلا تزال المسألة بدون حل ، إذ أن وزارة النقل في الولايات المتحدة ، التي لم تتخذ بعد قرار في هذا الشأن ، علقت الاجراءات المتخذة في هذا التحالف المقترح على أثر فشل المفاوضات الثنائية مع المملكة المتحدة في التوصل الى اتفاق " للأجواء المفتوحة " . وشرعت وزارة النقل في الولايات المتحدة أيضا في جمع معلومات وطلبت تعليقات الجمهور من الأطراف المعنية عن ممارسات المطارات التي تؤثر على المنافسة ضمن الناقلين الجويين . واعتمدت لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية بندا نموذجيا لتجنب الممارسة المنافسة للمنافسة . وفي الاتحاد الأوروبي ، فان مجلس وزراء النقل والبرلمان ينظران في اقتراح لمنح المفوضية الأوروبية طلب ومنح استثناءات جماعية من القانون فيما يتعلق بالبلدان الثالثة .

ثنائيتين في عام ١٩٩٨ ، مقابل الإبلاغ عن مذكرة واحدة في عام ١٩٩٧ .

ومن حيث الأقاليم المعنية ، كانت ٤ اتفاقات جديدة و ٦ اتفاقات تحل محل غيرها و ٥ تعديلات تتعلق بالدول في داخل نفس الاقليم الخاص بالإيكاو ، بينما أبرم ٣٨ اتفاقا جديدا و ٦ اتفاقات تحل محل غيرها و ٢٦ تعديلا ومذكرتي التفاهم بين الدول من أقاليم مختلفة للإيكاو . وأدى أكثر من نصف التعديلات والاتفاقات الثنائية التي يبلغ عددها ٨٧ تعديلا واتفاقا ثانيا التي أبلغ عنها في عام ١٩٩٨ الى تحرير الاطار التنظيمي المعنى بدرجات مختلفة . فمثلا نص ٣ منها على الحق الكامل في دخول الأسواق ، ونص ٣ اتفاقات ثنائية وتعديلات اضافية على مفهوم " الأجواء المفتوحة " على أساس التنفيذ التدريجي ، بينما نص ٣٢ اتفاقا آخر على واحد أو أكثر من تدابير المشاركة مثل زيادات القدرة المتعددة السنوات ، والتعيين المتعدد لشركات الطيران وأحكام النقل غير المقيد للبضائع والمشاركة في الرموز .

★ وشاركت الإيكاو بصفة مراقب في اجتماع لتبادل المعلومات بشأن النقل الجوي انعقد في منظمة التجارة العالمية ، وذلك تمهيدا لاستعراض الملحق المعنى بالنقل الجوي الصادر عن الاتفاق العام لتجارة الخدمات (GATS) ، والذي سيبدأ انطباقه قبل حلول عام ٢٠٠٠ ، والذي سيتناول احتمال توسيع نطاق الملحق لكي يشمل خدمات النقل الجوي الأخرى . وكذلك وافق مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية على اجراء دراسة بواسطة خبراء في النقل الجوي وفي الاتفاق العام لتجارة الخدمات (GATS) من وجهة نظر البلدان النامية ، في عام ١٩٩٩ .

وعلى المستوى الاقليمي ، فقد بدأ سريان مفعول الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تشغيل الخطوط الجوية ضمن جماعة الكاريبي فور ايداع التصديق الثامن . وتظل الاتفاقات القائمة بين الدول الأعضاء في الاتفاق المتعدد الأطراف بشأن تشغيل الخطوط الجوية ضمن جماعة الكاريبي وبين الدول الأعضاء والبلدان الثالثة سارية المفعول الى حين انتهاء مدتها أو الغائها ، وفي ذلك الحين ينطبق الاتفاق المتعدد الأطراف للخطوط الجوية . وأبرمت أربع دول من جنوب شرق آسيا ، هي كمبوديا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية ، وميانمار وفيتنام ، اتفاقا بشأن نظام تحرري دون اقليمي لخدمات النقل الجوي فيما بينها . وشرع وزراء نقل دول أمريكا الجنوبية في رسم سياسة للنقل الجوي لهذا

أجزاء من اقليم الشرق الأوسط . ويتيح الأداء الملاحي المطلوب رقم ٥ الى جانب ملاحه المنطقة ، للدول وللمستثمرين الطائرات الاستفادة من قدرات ملاحه المنطقة المحمولة على متن الطائرات ضمن تغطية النظم الحالية القائمة على منارة (VOR) . ولقد نجح تنفيذ المرحلة التالية للحد الأدنى المنخفض للفصل الرأسى بين الطائرات فى اقليم شمال الأطلنطى ، مما وسع مجال التنفيذ لمستوى الطيران ٢٩٠ و ٣٩٠ . وبدأ العمل أيضا فى تطبيق الحد الأدنى المنخفض للفصل الرأسى فى اقليم أوروبا و اقليم المحيط الهادئ .

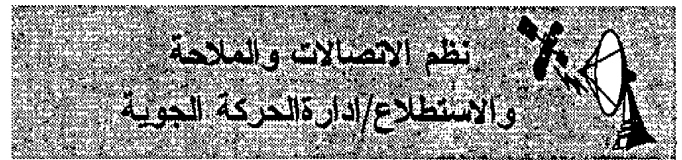
وجرى فى معظم أقاليم الايكاو تجارب الاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات ، وتجارب الاستطلاع التابع التلقائى . وينبغى أن تؤدى تجارب الاستطلاع التابع التلقائى ، الى جانب الأعمال المكثفة بشأن وضع اجراءات لاستخدام الاستطلاع التابع التلقائى فى أغراض الفصل ، الى تطبيق هذا الاستطلاع فى المجال الجوى فوق المحيطات لرصد الامتثال ولأغراض الفصل . ويتعين أن تؤدى هذه التطورات فى نهاية المطاف الى رفع كفاءة استخدام المجال الجوى وزيادة سعته فى نفس الوقت .

وقامت الايكاو ، بواسطة الدراسات الاستقصائية التى أجرتها خلال السنة ، برصد التقدم الذى أحرزته الدول فى تنفيذ أحكام الملحقين الرابع والخامس عشر التى تقتضى اصدار احداثيات الطيران القائمة على النظام الجيوديسى العالمى لسنة ١٩٨٤ . وأشارت الدراسات الاستقصائية الى احراز تقدم مع زيادة عدد الدول التى تطبق الآن بالكامل أو جزئيا النظام الجيوديسى العالمى لسنة ١٩٨٤ . وأسفرت المساعدة التى قدمتها الايكاو ، بواسطة مشاريع التنفيذ الخاصة فى اقليم أفريقيا والمحيط الهندى و اقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي و اقليم أمريكا الجنوبية ، الى زيادة عدد الدول التى نفذت النظام الجيوديسى العالمى لعام ١٩٨٤ (٢٨ فى المائة) ، أو نفذته جزئيا (١٠ فى المائة) ، أو بصدد تنفيذه (٤٣ فى المائة) . ومن المتوقع أن يتحسن التنفيذ فى عام ١٩٩٩ ، وستواصل الايكاو رصد التقدم ومساعدة الدول حسب الاقتضاء .

الاتصالات

★ اعتمد المجلس المجموعة الأولى من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها لشبكة اتصالات الطسيران فتصبح نافذة (كجزء من التعديل رقم ٧٣) على الملحق العاشر اعتبارا من ٥ نوفمبر .

وخلال عام ١٩٩٨ ، استمرت عملية تحويل ملكية شركات الطيران الحكومية جزئيا أو كليا الى القطاع الخاص . وتم الاعلان عن أهداف لتحويل ملكية ٨ شركات طيران الى القطاع الخاص ، وحقت شركتان من شركات الطيران بنجاح أهدافهما فى مجال تحويل ملكيتهما الى القطاع الخاص . وبينما استمرت خلال السنة الأعمال التحضيرية لتحويل ملكية ٢٥ ناقلا حكوميا للقطاع الخاص ، وهو ما كان من المستهدف تحقيقه فى السنوات السابقة ، غير أنه كان لا بد من ارجاء أو تأجيل ١٠ عمليات أخرى للتحويل الى الملكية الخاصة ، وذلك نظرا للظروف الاقتصادية والمالية غير المؤاتية فى العالم ، والوضع المالى لشركات الطيران المعنية ، أو نظرا لظروف محلية .



استمر فى عام ١٩٩٨ تخطيط تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ، بواسطة الجهود الفردية للدول المتعاونة والأعمال التى قامت بها مجموعات التخطيط والتنفيذ الاقليمية العديدة .

★ وفى شهر مايو ، جمع المؤتمر العالمى لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ، الذى انعقد فى ريو دى جانيرو بالبرازيل ، شركاء فى الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ينتمون الى ١٢٣ دولة و ٥٩ هيئة للطيران والمالية والصناعة . وأصدر المؤتمر مجموعة من التوصيات لتيسير التنفيذ المبكر والناجح لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية ، ولا سيما فيما يتعلق بجوانب التمويل والادارة والتعاون الفنى والتدريب .

وتم تحقيق تقدم كبير فى جميع الأقاليم لتنفيذ الحد الأدنى للفصل المنخفض القائم على مفاهيم ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وفى اقليم المحيط الهادئ ، شكل مفهوم الأداء الملاحي المطلوب أساسا لتخفيض الفصل بين الطائرات الى ٥٠ ميلا بحريا طوليا وعرضيا . وبدأ تنفيذ أعمال مماثلة فى اقليم أفريقيا ، و اقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي ، و اقليم الشرق الأوسط ، و اقليم أمريكا الجنوبية . وجرى تنفيذ الأداء الملاحي المطلوب رقم ٥ للمجال الجوى فى مجال الاقليم الأوروبى فى اللجنة الأوروبية للطيران المدنى ، ومن المعتزم تنفيذه فى

الاستطلاع

أفادت التقارير باستمرار إحراز تقدم ملموس خلال العام نحو تحسين قدرات الاستطلاع ، ويشمل ذلك استحداث مفهوم الاستطلاع التابع الثنائي بالطريقة B على أساس الطريقة الموسعة للرادار الباحث الثانوي بالطريقة S . ويجرى الآن فى الأقاليم تطوير خطط للاستطلاع الجوى تهدف الى التنفيذ المتسق لتجهيزات الاستطلاع ، بما فى ذلك الاستطلاع التابع الثنائى والرادار الباحث الثانوى .

إدارة الحركة الجوية

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

وتم إحراز تقدم فى تطوير تخطيط المجالات الجوية وتطوير متطلبات البنى الأساسية لإدارة الحركة الجوية وفقاً لخطة الإيكاف العالمية للملاحة الجوية الخاصة بنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية .

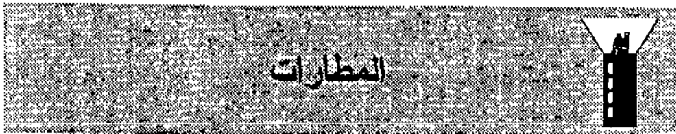
وجرى تقديم عدة مفاهيم لتشغيل نظم إدارة الحركة الجوية . وأحرزت الولايات المتحدة تقدماً فى الأعمال الخاصة بتنفيذ مفهومها للطيران الحر ، بينما تم فى أوروبا المضى فى تطوير استراتيجية لإدارة الحركة الجوية لعام ٢٠٠٠ وما بعده . وقامت الهيئات المكلفة بتطوير هذه المفاهيم بالعمل جنباً الى جنب من أجل تنسيق تنفيذ النظم الناشئة لإدارة الحركة الجوية . وتقوم الإيكاف بتطوير مفهوم تشغيلى لإدارة الحركة الجوية على الصعيد العالمى ، على أساس من البوابة الى البوابة ، مما سييسر التنفيذ التدريجى لنظام عالمى محكم لإدارة الحركة الجوية .

واستمر العمل من أجل وضع مزيد من القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها وتحسين الأحكام القائمة ، مع الأخذ فى الحسبان بالخبرات المكتسبة فى التطوير الفعلى للمعدات وبرامج الكمبيوتر وعمليات التنفيذ . وأكمل الاجتماع الخامس لفريق الخبراء المعنى باتصالات الطيران المتحركة عمله على وضع قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها لوصلة بيانات على التردد العالى . ومن المنتظر أن يعتمد المجلس فى عام ١٩٩٩ هذه القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها . وتم إحراز تقدم فى العمل على إعداد مشروع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الحالية لخدمة اتصالات الطيران المتحركة بالأقمار الصناعية ، ومن المتوقع أن تستكمل هذه المهمة فى عام ١٩٩٩ فى الاجتماع السادس لفريق الخبراء المعنى باتصالات الطيران المتحركة . وبالإضافة الى ذلك ، فإن العمل على الوصلة الرقمية للمخاطبة الصوتية بالطريقة الثالثة (التي تجمع بين المخاطبة الصوتية والاتصال بالبيانات على القنوات المتعددة بتقاسم الوقت) والوصلة الرقمية للمخاطبة الصوتية بالطريقة الرابعة (وصلة البيانات لتطبيقات الملاحة والاستطلاع) ما زال مستمراً . ويجرى الآن التحرر عن امكانات استخدام الجيل المقبل لنظم الأقمار الصناعية فى مجال الملاحة الجوية ، وذلك بتحديد معايير لقبول هذه النظم .

الملاحة

استمر عدد من الدول والمنظمات الدولية فى إحراز تقدم ملموس فى تطوير وتنفيذ النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية . وواصلت لجنة الخبراء المعنية بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية التابعة للإيكاف تطوير النظام المذكور .

واستمر تطوير ٣ نظم للتقوية 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 هندسات لنظم تقوية قائمة على الأرض يمكن أن تدعم تطبيقات الاقتراب الدقيق من الفئتين الثانية والثالثة . كما يمكن لبعض الدول استخدام هذا النوع من التقوية كبديل لدعم العمليات من الفئة الأولى . وقد اعتمد عدد من الدول النظام العالمى لتحديد المواقع للاستعمال الإضافى أو الأساسى فى بعض العمليات وبعض أنواع المجال الجوى .



قد يبدأ بحلول عام ٢٠٠٤ استخدام طائرات مستقبلية كبيرة يتجاوز باعها ٦٥ متراً (أكبر من الطائرة من طراز بوينغ B747-400) ويمكنها أن تحمل أكثر من ٥٥٠ راكبا ، وسيكون لها تأثير على البنية الأساسية للمطارات . ولتوفير الخدمات لهذه الطائرات ، شرعت بعض الدول فى تنفيذ مشروعات لتطوير المطارات مستخدمة فى ذلك إرشادات الإيكاف .

الروتينية فى مجال الطيران ، وتتنبأت المحطات النهائية بالمطارات ، والظواهر الجوية الخطيرة . وأتاح تنفيذ الاذاعات بالأقمار الصناعية وتوفير التنبؤات بالظواهر الجوية الخطيرة من جانب المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة اغلاق خمسة مراكز اقليمية لتنبؤات المنطقة من بين ١٥ مركزا اقليميا لتنبؤات المنطقة ، وكلن آخرها اغلاق مركز القاهرة اعتبارا من ١٩٩٨/٤/١ .

وتم فى شهر سبتمبر توقيع اتفاق بشأن الاشتراك الاختيارى فى تحمل تكاليف نظام توزيع معلومات الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية . ويوفر هذا النظام ارسالا فعالا لبيانات الأرصاد الجوية التشغيلية وللمراكز العالمية لتنبؤات المنطقة .

واستمرت الأعمال فى الدول المسؤولة عن مراكز التحذير من الرماد البركانى لتطوير ونشر تحذيرات بيانية للرماد البركانى لتقدمها الى مراكز مراقبة المنطقة ومكاتب مراقبة الأرصاد الجوية .

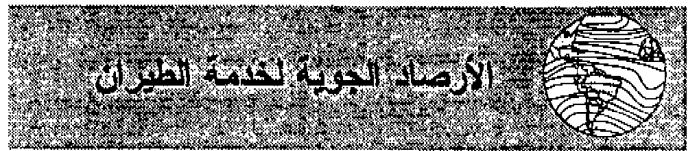


ظل النظام الفضائى للبحث عن السفن المستغيثة ونظام التتبع لأغراض البحث والانقاذ باستخدام الأقمار الصناعية (كوسباس - سارسات) القائم على استخدام الأقمار الصناعية ، يؤدى دورا هاما فى النقاط اشارات منارات تحديد مواقع الطوارئ وفى تحديد مواقع الاستغاثة .

واستمرت قدرات هذا النظام فى التوسع ، وكان هناك ستة أقمار صناعية فى حالة تشغيل ، كما أن عدة أقمار بديلة تتضمن تحسينات فنية كانت قيد التصنيع . وعند نهاية السنة ، كان هناك ما مجموعه ٣٨ وحدة طرفية ، و ٢٢ مركزا لمراقبة مهام البحث والانقاذ ، فى حالة تشغيل . وكانت التغطية العالمية متوفرة بالفعل على التردد ٤٠٦ ميجاهرتز ، ومع ذلك تقرر استعمال وحدات طرفية ومراكز مراقبة اضافية لزيادة التغطية الفورية وتقليل وقت الاستجابة الاجمالى . ويجرى تطوير عنصر مترام (ثابت بالنسبة للأرض) للنظام سيتيح الانذار بصورة تكاد تكون فورية . وقد ساهم نظام كوسباس - سارسات فى انقاذ أكثر من ٨٩٠٠ شخص من حوادث جوية وبحرية وبرية منذ بدء تشغيله التجريبي فى سبتمبر ١٩٨٢ .

ويطلب من الدول اجراء تقييم لشدة تحمل الأرضيات المرصوفة للمطارات باستخدام نظام الايكوا لرقم تصنيف الطائرات / رقم الأرضيات المرصوفة ، ونشر ذلك التقييم . كما نلت الاجراءات الحالية لتصميم الأرضية وتقييمها على وجود بعض القيود عند استخدامها لتحليل الشحن المعقد للطائرات الكبيرة الجديدة المزودة بست عجلات أو أكثر لكل ضلع انضغاطى (مثل طائرات بوينغ ٧٧٧) . واستمر بحث اجراءات مدروسة أكثر ومقبولة عالميا . وفى هذا الصدد ، يجرى فى احدى الدول التخطيط لمشروع شامل النطاق للبحوث لاختبار الأرضية ، وستبدأ تلك الاختبارات فى يناير ١٩٩٩ .

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 لسبروتوكول مونتريال المتعلق بالمواد المستنفدة لطبقة الأوزون . ولم يسمح منذ ذلك الحين الا بأوجه الاستخدام الضرورية لمخزونات الهالون المتبقية والمعاد تدويرها ، ولا يزال يجرى البحث عن بديل مناسب للمواد المذكورة . وفى هذا الصدد تقوم الايكوا برصد البحوث التى تضطلع بها الصناعة بغرض تحديث المواصفات ذات الصلة .



استمر فى عام ١٩٩٨ فى كافة أنحاء العالم تحقيق المركزية فى خدمات التنبؤ بالأحوال الجوية وتحويلها الى خدمات تجارية . ولقد أدت زيادة استخدام النظم الآلية لمراقبة الأرصاد الجوية بشكل علم فى الدول الى طلب مراجعة دورها فى توفير معلومات الأرصاد الجوية لأغراض الطيران . وحققت المراكز العالمية لتنبؤات المنطقة تقدما كبيرا فى تحضير التنبؤات بالظواهر الجوية الخطيرة فى مختلف مناطق العالم بالحاسبات الآلية . ونتيجة لذلك صار مركز لندن العالمى لتنبؤات المنطقة يقسم باعداد خرائط الظواهر الجوية الخطيرة لأقاليم أوروبا والشرق الأوسط وشمال الأطلسي وغرب آسيا باستخدام حاسب آلى متحاور . وقد تم تحقيق التغطية العالمية بثلاث اذاعات بالأقمار الصناعية للنظام العالمى لتنبؤات المنطقة ، وجرى تركيب وحدات طرفية ذات فتحة صغيرة جدا فى ١٢٠ من الدول تقريبا . وتوفر هذه الاذاعات للدول مباشرة بيانات عالمية من النظم العالميين لتنبؤات المنطقة ومعلومات تشغيلية للأرصاد الجوية ، مثل تقارير الطقس

أفضت الى مصرع ٩٠٩ راكبا ، مقابل ٢٦ حادثة فى عام ١٩٩٧
أفضت الى مصرع ٩١٦ راكبا (الجدول ١١) . أما عن العلاقة بين
وفيات الركاب وحجم الحركة الجوية ، فلم يتغير معدل وفيات
الركاب الا قليلا لكل ١٠٠ مليون راكب كيلومترى وبقي عند
مستوى ٠,٠٣٥ . وهبطت نسبة حوادث الطيران التى أفضت الى
الموت فى عام ١٩٩٨ من ٠,١٣ حادث الى ٠,١٠ حادث لكل
١٠٠ مليون كيلومتر طيران فى عام ١٩٩٧ . وهبطت أيضا نسبة
الحوادث المميتة من ٠,١٤ حادث لكل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط فى
عام ١٩٩٧ الى ٠,١١ فى عام ١٩٩٨ (الشكل ٨) .

وتفاوتت مستويات السلامة تفاوتاً كبيراً حسب اختلاف أنواع
طائرات الركاب العاملة فى خدمة منتظمة . فمن ذلك مثلاً أن
عمليات الطائرات التوربينية النفاثة ، التى تمثل حوالى ٩٥ فى
المائة من الحجم الكلى للحركة المنتظمة (من حيث العدد الكلى
للركاب للكيلومترين المنقولين) ، سجلت ٧ حوادث فى
عام ١٩٩٨ ، أسفرت عن مصرع ٧١٩ راكباً ، بينما سجلت
عمليات الطائرات التوربينية المروحية والطائرات ذات المحركات
المكبسية ، التى تمثل حوالى ٥ فى المائة من حجم الحركة الجوية
المنتظمة ، ١٥ حادثاً أسفر عن مصرع ١٩٠ راكباً ، ومعنى ذلك
أن معدل الخسائر فى أرواح ركاب الطائرات التوربينية النفاثة كان
أقل بكثير من مثيله فى 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 المتوفرة لدى الايكاو عمن سلامة
عمليات طائرات الركاب غير المنتظمة على أن ٣٣ حادثاً مميتاً
وقع فى عام ١٩٩٨ (منها ٦ حوادث لطائرات تقوم بتشغيل خدمات
بضائع مع وجود ركاب على متنها) مما أفضى الى مصرع ٢٨٢
راكباً ، مقارنة بعدد الحوادث المميتة التى وقعت فى عام ١٩٩٧ ،
والذى بلغ ٣١ حادثاً أفضى الى مصرع ٣٠٥ راكب .

وأما العمليات غير المنتظمة التى قامت بها طائرات تزيد
كثافتها الإقلاعية على ٩٠٠٠ كيلوجرام ، سواء كانت تابعة
لخطوط جوية منتظمة أو لمستثمرى طائرات تطير فى رحلات
غير منتظمة ، فقد سجلت ٩ حوادث مميتة (تتعلق خمس منها
بطائرات تقوم بتشغيل خدمات بضائع مع وجود ركاب على متنها)
أفضت الى مصرع ١٨٥ راكباً فى عام ١٩٩٨ .

الازدحام

استمر ازدحام المطارات والمجالات الجوية فسي التأثير على
العمليات فى مناطق كثيرة من العالم اذ ازداد الطلب على السفر
الجوى بسرعة تتجاوز امكانيات المطارات والمجالات الجوية . وقد
تؤدى امكانيات المطارات والمجالات الجوية حالياً والطلب المتوقع
الى زيادة حالات تأخير الحركة الجوية مما يؤدى الى زيادة تكاليف
الطيران المدنى الدولى . واستمر بذل جهود التنسيق الخاصة
بتخفيف الازدحام فى المجال الجوى عن طريق مجموعة من
الأنشطة ، ومن المتوقع أن يؤدى تنفيذ نظم الاتصالات والملاحقة
والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية الى الاسهام اسهاماً كبيراً فى هذا
المجال .

أما فيما يتعلق بالازدحام على الأرض فقد أكملت الايكاو فى
عام ١٩٩٨ دراسة طلبتها شعبة التسهيلات ، لوضع توصيات بشأن
ادراج معلومات هوية المعالين فى جوازات سفر أحد الوالدين أو
الأوصياء عليهم - وهو أسلوب عمل يجيز للأطفال السفر دولياً
دون حمل جوازات سفر خاصة بهم . وعندما تم اعتماد هذا
الأسلوب لأول مرة فى عام ١٩٦٨ ، لم يكن يعتبر اجراء لتيسير
سفر الأطفال وحسب بل ولتبسيط اجراءات دخول وخروج الأسر
فى بوابات الهجرة والجمارك فى المطارات . ومع ذلك ، فقد تبين
من المعلومات المستقاة من الدراسة ، وفى ضوء المشكلات
الاجتماعية المعاصرة والقرارات والاتفاقيات الدولية المتعلقة
بالأطفال وسلامة جوازات السفر ، أن هذا الأسلوب يؤدى أحياناً
الى عرقلة الأطفال وتعقيد اجراءات الهجرة والجوازات . واعتمد
فريق الخبراء المعنى بالتسهيلات توصية باصدار جواز سفر لكل
مسافر بصرف النظر عن عمره وذلك من أجل توفير الأمن
ولتيسير اجراءات الهجرة والجوازات . وستقدم الى لجنة النقل
الجوى فى مستهل عام ١٩٩٩ توصية مناسبة لتعديل الملحق
التاسع .

السلامة

الطيران المنتظم

تشير المعلومات الأولية عن حوادث الطائرات التى أسفرت عن
خسائر فى الأرواح بين ركاب الرحلات المنتظمة على نطاق العالم
لدى الايكاو الى وقوع ٢٢ حادثة طيران مميتة فى عام ١٩٩٨ ،

مراقبة السلامة الجوية

واصل برنامج الايكاو الطوعى لمراقبة السلامة الجوية أنشطته فى عام ١٩٩٨ . وبنهاية السنة ، كانت ٨٨ دولة قد طلبت منذ بدء البرنامج فى مارس ١٩٩٦ قيام فريق من الايكاو باجراء تقييم لمراقبة السلامة الجوية فيها ، وجرى تقييم ١٠ ادارات مما جعل العدد الاجمالى للدول التى جرى فيها التقييم ٦٧ دولة .

بحلول ٣١ ديسمبر ، قامت ٣٥ 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 ٨ من خطط العمل هذه ادارة التعاون الفنى كجزء من وثائق المشروعات .

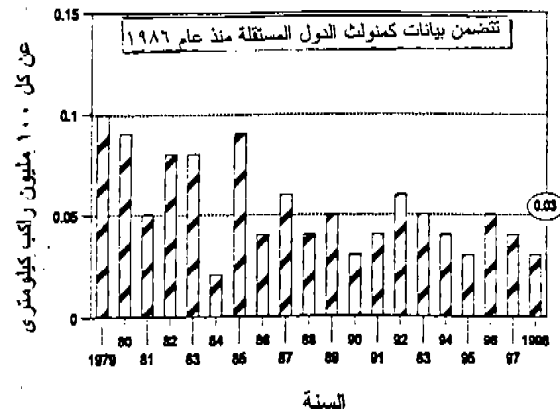
استمر خلال عام ١٩٩٨ اجراء متابعة تقارير تقييم مراقبة السلامة الجوية قامت بها ثلاث بعثات مكونة من المسؤولين الفنيين عن العمليات من المكاتب الاقليمية للايكاو ، وبمساعدة من موظفى المقر .

وتم اضعاف أولوية عالية على مراقبة السلامة الجوية فى اقليم آسيا والمحيط الهادئ وأدرجت كبنء مستقل فى جدول أعمال المؤتمر السنوى لرؤساء الطيران المدنى لاقليمى آسيا والمحيط الهادئ ، بدءا بالمؤتمر الذى انعقد فى كاتمندو فى نوفمبر ١٩٩٨ .

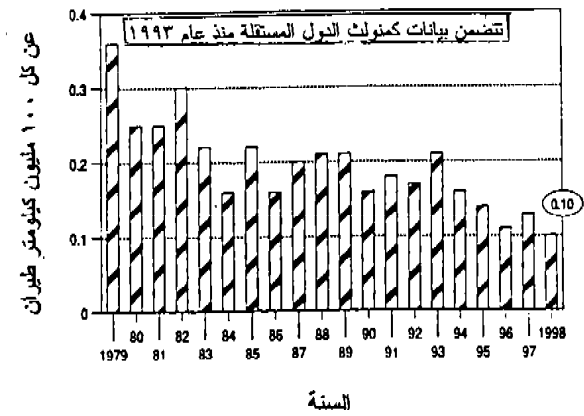
وتم توقيع مذكرة تفاهم أثناء الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية لتشجيع التعاون بين الايكاو ولجنة الطيران المدنى لأمريكا اللاتينية فيما يتعلق بمراقبة السلامة الجوية فى القارة الأمريكية .

وبناء على التوصيات التى قدمها مؤتمر رؤساء الطيران المدنى بشأن الاستراتيجية العالمية لمراقبة السلامة الجوية الذى انعقد فى مقر الايكاو فى نوفمبر ١٩٩٧ ، فقد أقر المجلس ، فى ٦ مايو ، انشاء برنامج عالمى للتدقيق فى مراقبة السلامة الجوية ، ينص على اجراء عمليات تدقيق الزامية ومنتظمة للسلامة فى جميع الدول ، وعلى زيادة الوضوح عند الاعلان عن نتائج عمليات التدقيق . واعتمدت الجمعية العمومية فى دورتها الثانية والثلاثين القرار ٣٢د-١١ للموافقة على برنامج

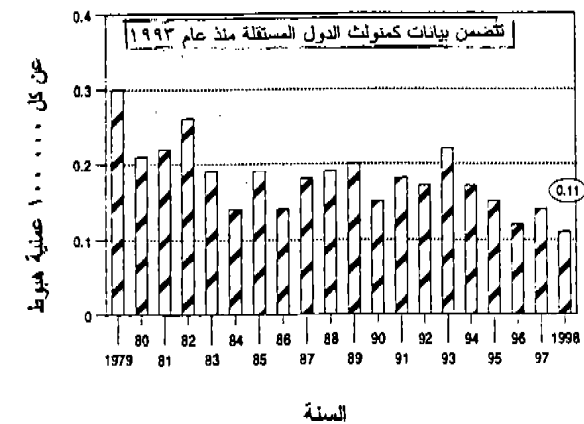
عدد وفيات الركاب
عن كل ١٠٠ مليون راكب كيلومترى
على الخطوط المنتظمة



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

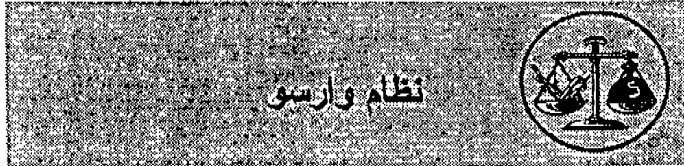


عدد الحوادث المميتة
عن كل ١٠٠.٠٠٠ عملية هبوط لطائرات
على الخطوط المنتظمة



الشكل ٨ - احصاءات حوادث الطائرات
١٩٧٩ - ١٩٩٨

بالنظم الجديدة . وأوصى باعتماد نهج اقليمي عند تخطيط تطوير وتنفيذ التدريب في مجال نظم CNS/ATM وأن تقوم مكاتب الايكاو الاقليمية بتنسيق انشاء قدرات تدريبية اقليمية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية . وأوصى المؤتمر أيضا بأن تزيد الدول من مشاركتها في برنامج "تربير" التابع للايكاو لتوفير مستوى أعلى من اتساق التدريب على المستوى العالمي .



وعلى أثر استعراض أجرته المجموعة الخاصة المعنية بتحديث وتوحيد " نظام وارسو " حلت فيه الى حد كبير مسائل بارزة متعلقة بنص مشروع الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، قرر المجلس في يونيو ١٩٩٨ عقد المؤتمر الدبلوماسي في مونتريال ، في الفترة من ١٠ الى ٢٨/٥/١٩٩٩ من أجل اعتماد نص مشروع الاتفاقية المذكور .

★ وفي شهر يونيو ، بدأ سريان مفعول بروتوكول مونتريال رقم (٤) لتعديل الاتفاقية الخاصة بتوحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي . وفيما يتعلق بنقل البضائع ، فقد بسط البروتوكول الوثائق وأنشأ مسؤولية صارمة في مجال النقل الجوي الدولي .



وردت خلال فترة التقرير تقارير رسمية أو تأكيدات من الدول المعنية عن حدوث ستة من أفعال التدخل غير المشروع ، منها أربع عمليات استيلاء غير مشروع على طائرات محلية ، وواقعتين تتعلقان برحلات جوية دولية ، واحدة منها تتعلق بمحاولة استيلاء ، أما الأخرى فهي فعل غير مشروع ضد سلامة الطيران المدني (الجدول ١٢) . وقد أدرجت هذه الأفعال في الاحصاءات السنوية وستساعد في تحليل الاتجاهات والتطورات (الشكل ٩) .

★ ووافقت الجمعية العمومية في دورتها الثانية والثلاثين على قرار المجلس لتوسيع نطاق آلية التمويل والمساعدة المالية والفنية والمادية المقدمة الى الدول فيما يتعلق بأمن الطيران حتى نهاية عام ٢٠٠١ .

التدقيق وتكليف المجلس بالشروع في تنفيذه اعتباراً من ١/١/١٩٩٩ .

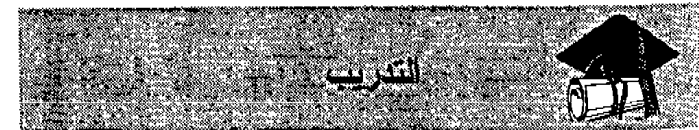
تخطيط الطوارئ بشأن مشكلة تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠

★ أعلنت الايكاو في شهر يوليو أنها وضعت ، بالتعاون مع مجتمع الطيران العالمي ، خطة عمل شاملة لمساعدة الدول في معالجة أعطال أجهزة الكمبيوتر المحتملة ، المرتبطة بمشكلة تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠ في خدمات الحركة الجوية في جميع أنحاء العالم ، ولقد تضاعفت الجهود المبذولة بشأن هذه المشكلة .



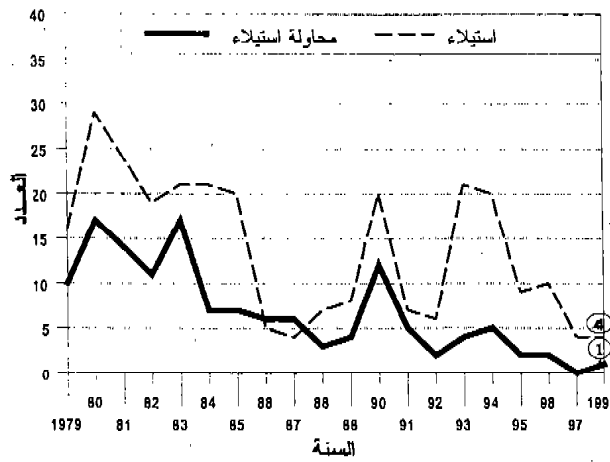
ركز الاتجاه الرامي الى ادراج متطلبات العوامل البشرية في عملية اجازة المعدات والاجراءات والعاملين أثناء عام ١٩٩٨ على ادارة الحركة الجوية . ومن ناحية التنفيذ أخذت هيئة " اليوروكنترول " زمام المبادرة ونظمت في سبتمبر ندوة بشأن ادماج معرفة العوامل البشرية في ادارة الحركة الجوية . وقامت السلطات التنظيمية ومصممو المعدات والبائعون والباحثون وموظفو التشغيل بمناقشة ارشادات البحث وتنفيذ متطلبات العوامل البشرية في ادارة الحركة الجوية ومن المعتمزم تنفيذ أنشطة المتابعة في عام ١٩٩٩ .

وأثناء عام ١٩٩٨ شكلت ادارة الطيران الاتحادية مجموعة عمل معنية بمنح الاجازات لنظم CNS/ATM من أجل استعراض عملية اجازة نظم الطيران المتقدمة . وتهدف مجموعة العمل الى التوصية بادخال تغييرات تؤدي الى تحسين تطبيق الاجراءات في الوقت المناسب وتخفيض التكاليف الى جانب المحافظة على السلامة وتحسينها . ويتناول فريق عامل تابع لمجموعة العمل الأداء البشري في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع ومن المتوقع أن يقدم تقريراً في هذا الشأن في بداية عام ١٩٩٩ . وتشارك الايكاو في هذا المشروع بصفتها عضوا مدعووا للجنة توجيه مجموعة العمل .

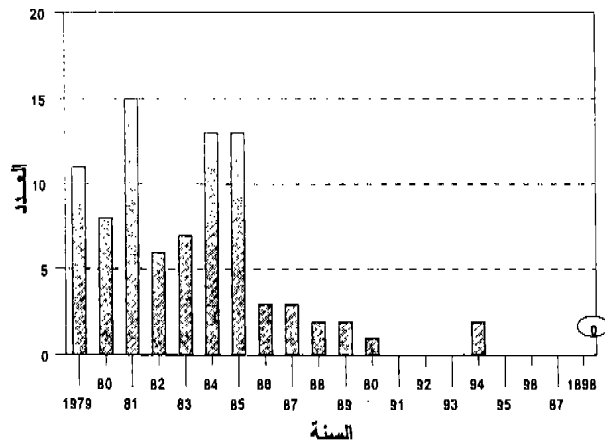


تناول المؤتمر العالمي لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية الاحتياجات التدريبية المرتبطة

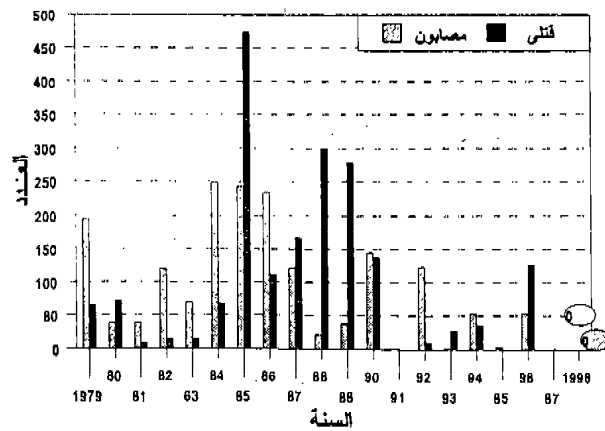
أفعال الاستيلاء غير المشروع



حوادث تخريب



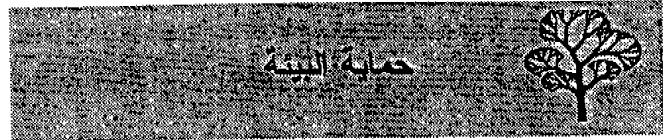
عدد القتلى أو المصابين



الشكل ١٠ - احصاءات أمن الطيران

١٩٧٩ - ١٩٩٨

★ منذ أن بدأ الجهاز نشاطه فى عام ١٩٨٩ ، طلبت ١٣٢ دولة المساعدة ، وأوفد الجهاز بعثات تقييم فنى الى ١٠٦ دول منها ، وبعثات متابعة الى ٣٧ دولة منها ، وتم تنظيم ١١٢ حلقة تدريبية شارك فيها ٢٤٧١ متدربا . ومولت هذه الأنشطة بتبرعات قدمتها ١٥ دولة مانحة وبلغ مجموعها ٦٨١ ٨٧٥ ٤ دولارا أمريكيا ومن خلال تمويل ٤ دول مانحة لسبع وظائف .



عقب القرار الذى أصدره فى عام ١٩٩٦ الفريق الحكومى الدولى المعنى بتغير المناخ ، بناء على طلب الايكاو ، بالقياس بأعداد تقرير خاص عن الطيران والجو العالمى ، بالتعاون مع فريق الخبراء المعنى بالتقييم العلمى بمقتضى بروتوكول مونتريال وبمشاركة من الايكاو ، وقام خبراء مناظرون بمراجعة مشاريع التقارير ، ومن المتوقع انجاز المهمة فى ابريل ١٩٩٩ . ومن شأن هذا التقرير أن يعطى الدول والايكاو والهيئات الأخرى المعنية بصنع السياسات والتابعة للأمم المتحدة قاعدة معلومات مشتركة لها حجيتها لتناول تأثير انبعاثات محركات الطائرات .

وعلى أثر اعتماد بروتوكول كيوتو لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ ، فى ديسمبر ١٩٩٧ ، بدأت المفاوضات بشأن وضع قواعد تحكم الآليات الجديدة الواردة فى البروتوكول ، وهى تشمل تبادل الانبعاثات ، الأمر الذى قد يكسبهما بالنسبة للطيران .

وتقوم كل من اللجنة الأوروبية للطيران المدنى والاقتصاد الأوروبى بوضع مقترحات لتناول الشواغل المرتبطة بإعادة اجازة الطائرات لتلبية القواعد القياسية الخاصة بالضوضاء والواردة فى الفصل الثالث من المجلد الأول من الملحق السادس عشر .

★ وفى شهر ابريل ، اعتمد الاجتماع الرابع للجنة المعنية بحماية بيئة الطيران توصية لزيادة شدة حدود الايكاو لانبعاثات أكاسيد النتروجين الواردة فى الملحق السادس عشر ، ولقد جرت استشارة الدول منذ ذلك الحين ومن المتوقع أن يتخذ المجلس اجراء فى هذا الشأن فى مستهل عام ١٩٩٩ .

إساءة استعمال العقاقير



★ في شهر فبراير ، اعتمد المجلس التعديل رقم (١٦٢) على الملحق الأول بشأن أحكام جديدة متعلقة باستخدام المواد المؤثرة في العقل . واعتمد المجلس أيضا تعديلا مماثلا على الملحق الثاني مع اشارة مرجعية الى الملحق السادس . ومن المتوقع أن تسهم هذه الأحكام الجديدة ، بمساندة من الدليل الخاص بمنع إساءة تعاطي العقاقير في أماكن عمل الطيران (الوثيقة رقم 9654 Doc) ، اسهاما كبيرا في سلامة الطيران في جميع أنحاء العالم ، ولا سيما عن طريق تشجيع استحداث درجة أعلى من الوعي والانفتاح بشأن الادمان على المشروبات الكحولية وإساءة استعمال العقاقير وغيرها من أشكال التعاطي الخطر للمواد المؤثرة في العقل .

التعاون الفني



بلغت قيمة برنامج التعاون الفني للايكاو ٥٦,٥ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٨ ، وأنفق منها ٥٢ مليون دولار أمريكي (أي بنسبة قدرها ٩٢ في المائة) .

في أثناء العام نفذت إدارة التعاون الفني ١٢٤ مشروعا في ٧٥ بلدا ناميا ، وتم اعتماد ما مجموعه ١٤ مشروعا ضخما جديدا ومعدلا . واستعانت الإدارة في مشروعاتها الميدانية بخدمات ٢٨٤ خبيراً من ٤٠ بلدا . وقدمت ٥٦٧ منحة تدريبية ، وأنفقت ١٥,٦٨ مليون دولار أمريكي على مشتريات المشروعات الميدانية .

وكان عام ١٩٩٨ عاما تاريخيا في تنفيذ قرار الجمعية العمومية ٣١-١٤ (قبل أن يحل محله القرار ٣٢-٢١) . وتم أثناء السنة احرار تقديم في التنفيذ التدريجي لمفهوم العدد الأساسي من الموظفين فضلا عن انجاز هام في ادماج ادارة التعاون الفني في البرنامج العادي . وأقرت الدورة الثانية والثلاثون للجمعية العمومية ، بناء على توصية من المجلس ، نقل جميع موظفي المكاتب الذين يتم تمويلهم بواسطة تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية الى ميزانية البرنامج العادي .

★ وشددت الجمعية العمومية في دورتها الثانية والثلاثين على أهمية بروتوكول كيوتو وطلبت من المجلس (عن طريق اللجنة المعنية بحماية بيئة الطيران) دراسة خيارات السياسة الخاصة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران المدني أو تخفيضها ، مع الأخذ في الحسبان بتقرير الفريق الحكومي الدولي المعنى بتغير المناخ وبمتطلبات بروتوكول كيوتو ، وتقديم تقرير في هذا الشأن الى الدورة العادية المقبلة للجمعية العمومية في عام ٢٠٠١ .

★ وفي ضوء التقرير الأولي الذي أعدته اللجنة المعنية بحماية بيئة الطيران بشأن الخيارات المحتملة لتخفيض انبعاثات محركات الطائرات بواسطة الجبايات (الرسم أو الضرائب) ، طلبت الجمعية العمومية في دورتها الثانية والثلاثين اكمال وضع الارشادات التي ستقدم الى الدول بشأن هذا الموضوع قبل دورة الجمعية العمومية في عام ٢٠٠١ ، ووافقت على اقتضاء منع اتخاذ اجراءات من طرف واحد في الوقت الراهن .

★ وفي مجال الضوضاء ، تقرر أن تنظر اللجنة المعنية بحماية بيئة الطيران في مسألة زيادة تشديد القواعد القياسية الخاصة بالاجازة أكثر من تلك الواردة في الفصل الثالث من الملحق السادس عشر .

قيود التدخين



بنهاية عام ١٩٩٨ ، حدث تقدم هائل في تحقيق بيئة خالية من التدخين على متن رحلات الركاب على نطاق العالم . وكان ذلك في العديد من الحالات على أساس تغييرات طوعية في سياسات شركات الطيران . ولقد نفذ كل الناقلين الجويين تقريبا في استراليا ونيوزيلندا وبلدان شمال أوروبا وأمريكا الشمالية حظرا كاملا للتدخين على مستوى النظام . وفي آسيا وأوروبا والشرق الأوسط تعتبر معظم الرحلات خالية الآن من التدخين . وفي أمريكا الجنوبية لا يعتبر الا القليل من الرحلات الجوية خاليا من التدخين . وفي اقليم أفريقيا قامت شركات الطيران في حوالي ١٥ دولة بحظر التدخين على متن رحلات الركاب . بيد أنه ليست هناك معلومات متاحة حول رحلات الطيران الخالية من التدخين في الدول الأخرى في المنطقة .

٣٨,٢٤ مليون دولار ، أى بنسبة ٦٨ فى المائة من مجموع البرنامج وهو ٥٦,٥١ مليون دولار ، وذلك بالمقارنة مع ٥٠,٩٥ مليون دولار ، أى بنسبة ٦٨ فى المائة من مجموع البرنامج الذى وصل الى ٧٥,١ مليون دولار فى عام ١٩٩٧ و ٤٣,١٣ مليون دولار ، أى بنسبة ٦٤ فى المائة من مجموع البرنامج الذى وصل الى ٦٧,٠٤ مليون دولار فى عام ١٩٩٦ . وتم تحقيق زيادة ملحوظة قدرها ٢٠ فى المائة فى برامج اقليم أوروبا و اقليم الشرق الأوسط من ٦,١٢ مليون دولار فى عام ١٩٩٧ الى ٧,٣٧ مليون دولار فى عام ١٩٩٨ .

وبالإضافة الى ذلك ، فقد تم تنفيذ تدابير الكفاءة ولا سيما فى مجال تكنولوجيا المعلومات ، فى النصف الثانى من السنة لزيادة فعالية ادارة التعاون الفنى عند تقديم خدماتها للبلدان النامية .

ورغم الجهود المبذولة لزيادة برنامج التعاون الفنى فى الأقاليم الأخرى بخلاف الأمريكتين ، فان برنامج هذا الاقليم لا يزال يهيمن على أنشطة الايكوا للتعاون الفنى فى العالم . فقد بلغ مجموع برنامج التعاون الفنى فى اقليم الأمريكتين فى عام ١٩٩٨ مبلغ

المنظمة

- ★ حضر الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية ، التي انعقدت في شهرى سبتمبر وأكتوبر ، مشاركون من ١٥٥ دولة متعاقدة ومراقبون من دولتين غير متعاقدين و ٢٨ منظمة دولية . وانتخبت الجمعية العمومية مجلسا جديدا لمدة ثلاث سنوات ، واعتمدت ميزانية وبرنامج عمل للسنوات ١٩٩٩ و ٢٠٠٠ و ٢٠٠١ . ووافقت على انشاء برنامج عالمي لمراقبة السلامة الجوية يشمل عمليات تدقيق منظمة والزامية ومنسقة للسلامة اعتبارا من ١٩٩٩/١/١ ، وذلك الى جانب الخطة العالمية لسلامة الطيران . وتناولت مجموعة كبيرة من الموضوعات الأخرى في مجال الملاحة الجوية وحماية البيئة والأمن والاقتصاد والمسائل القانونية وسياسة التعاون الفنى وزيادة انتاجية المنظمة .
- ★ اتخذ المجلس عددا من التدابير لزيادة تنسيق اجراءات وطرائق عمل المجلس والجمعية العمومية وذلك عملا بقرار الجمعية العمومية ٣١٠-٢ بشأن زيادة انتاجية المنظمة . ان قرار الجمعية العمومية ٣٢٢-١ بشأن تحسين انتاجية المنظمة (التدابير اللازمة لمواصلة التحسينات في الفترة ١٩٩٩-٢٠٠١ وما بعدها) في الوقت الذي تقدر فيه وتوافق على الاجراء المتخذ حتى الآن يحث المجلس والأمين العام على مواصلة أعمالهما بهذا المجال بدون اضعاف من المنظمة أو التأثير تأثيرا عكسيا على وظيفتها . ووضع المجلس برنامجا للعمل لفترة السنوات الثلاث المقبلة في هذا الشأن .
- ★ واعتمد مؤتمر دبلوماسي انعقد في مونتريال في ١٩٩٨/١٠/١ البروتوكول الرئيسي للمناسبات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ، ١٩٤٤) ، مقرا بذلك النص الرسمي للاتفاقية باللغة الصينية . ووافق ذلك اعتمدت الجمعية العمومية في دورتها الثانية والخمسة المئتين على تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ١٩٩٨/١٠/١ والذي ينص على أن النص الرسمي للاتفاقية باللغة الصينية له نفس حجية النصوص الفرنسية والإنجليزية والفرنسية والإسبانية والروسية .
- ★ وفي شهر يونيو ، دخلت حيز التنفيذ الاتفاقية المعنية بتميز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها ، التي حررت في مونتريال في ١٩٩١/٣/١ . وتشترط الاتفاقية ، في جملة أمور ، على كل دولة طرف أن تحظر وتمنع تصنيع المتفجرات البلاستيكية غير المميزة في أراضيها ، فضلا عن حظر ومنع حركتها داخل أراضيها وخارجها . وبالإضافة الى ذلك ، شكلت الاتفاقية لجنة دولية فنية معنية بالمتفجرات ستقوم بتقييم التطورات الفنية المتعلقة بتصنيع المتفجرات وتمييزها والكشف عنها . ويقوم المجلس الآن بتعيين هذه اللجنة وذلك على أثر دخول الاتفاقية حيز التنفيذ .
- ★ وفي يونيو ، وافق المجلس على التسوية التي قام بها رئيس المجلس ، الدكتور أسعد قطيط ، والتي حلت الخلاف طويل الأجل القائم بين كوبا والولايات المتحدة بشأن تحليق الطائرات الكوبية فوق الأراضي الأمريكية أثناء رحلات جوية متوجهة الى كندا أو منها .
- ★ تم توقيع اتفاق بشأن الاشتراك الاختياري في تحمل تكاليف نظام توزيع معلومات الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية في شهر سبتمبر .
- ★ وفي أكتوبر ، دخل حيز التنفيذ البروتوكول الخاص بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي (المادة ٣ مكررا) والموقع في مونتريال في ١٩٨٤/٥/١٠ . وتقر الدول المتعاقدة في إطار هذا البروتوكول بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء الى استخدام الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء الطيران وأنه في حالة اعتراض الطائرات ، لا يجب تعريض حياة الأشخاص الموجودين على متن الطائرات وسلامة الطيران المدني للخطر .
- ★ وفي شهر نوفمبر ، انتخب المجلس بالاجماع الدكتور أسعد قطيط (لبنان) بصفته رئيسا للمجلس للمرة التاسعة المتعاقبة لمدة ثلاث سنوات .