

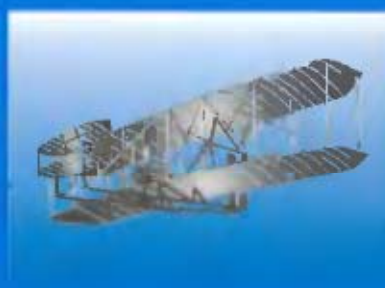


Doc 9752

وثائق لدورة الجمعية العمومية
في عام ٢٠٠١

التقرير السنوي للمجلس

١٩٩٩



منظمة الطيران المدني الدولي

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

يتبقى ارسال طلبات شراء هذه الوثيقة الى أحد العناوين التالية مع ارفاق مستند الدفع الملاحم (أما 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) 954-8219 ext. 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, Toranomom, 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: sacc.ventasoci@aena.es

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

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

5/00

كتالوج مطبوعات ايكساو 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 اصدارها .

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

الى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

بناء على طلب المجلس ، أتشرف بأن أقدم تقرير المجلس لعام ١٩٩٩ 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 ، وورعته في صورته الأولية على ممثلي الدول الأعضاء في المجلس للحصول على اقتراحاتهم بشأنه . ولم ينظر فيه المجلس رسميا بكامل هيئته ولم يعتمده بعد ، وإنما فوض الرئيسة مثلما حدث في الماضي ، سلطة اعتماد النص النهائي بعد النظر في جميع الاقتراحات المقدمة .

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

عقد المجلس ثلاث دورات خلال عام ١٩٩٩ هي : الدورة ١٥٦ من ٥ فبراير الى ١٩ مارس ، وكان مجموع جلساتها ١٦ جلسة ، عقدت منها جلسة واحدة خارج مرحلة المجلس ، والدورة ١٥٧ من ٣١ مايو الى ٢٥ يونيو ، وكان مجموع جلساتها ١٣ جلسة ، والدورة ١٥٨ من ٢٨ سبتمبر الى ٩ ديسمبر ، وكان مجموع جلساتها ١٤ جلسة ، عقدت منها جلستان خارج مرحلة المجلس . وقد فوض المجلس للرئيس سلطة التصرف في عدد من المسائل حسب الاقتضاء بين الدورة والأخرى .



د. أسعد قطيط
رئيس المجلس

الفهرس

الصفحة

- ٥- التنبؤ والتخطيط الاقتصادي 35
- ٦- الاحصاءات 35
- ٧- ادارة المطارات وتجهيزات الطرق الجوية 36
- ٨- الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ 36
- ادارة الحركة الجوية 37
- ٩- حماية البيئة 37
- ١٠- التسهيلات 37

الفصل الرابع — التمويل المشترك 39

- ١- عام 39
- ٢- البيانات المالية لاتفاقي التمويل 39
- المشترك الدائمي والايستندي 39
- ٣- امكانية استخدام التمويل المشترك لتنفيذ عناصر 39
- نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/
- ادارة الحركة الجوية 39

الفصل الخامس — التعاون الفني 41

- ١- موجز 41
- ٢- الشؤون المالية 46
- ٣- العاملون 46
- ٤- المنح التدريبية 49
- ٥- المعدات والعقود من الباطن 49
- ٦- برنامج الأمم المتحدة الانمائي والصناديق الانتمائية 50

الفصل السادس — المسائل الدستورية والقانونية 65

- ١- مقدمة 65
- ٢- التصديق والانضمام والقبول 65
- ٣- اجتماعات الشؤون القانونية 65
- ٤- برنامج عمل اللجنة القانونية 66
- ٥- المزايا والحصانات والتسهيلات 67
- ٦- تسجيل الاتفاقات والترتيبات 67
- ٧- تجميع القوانين واللوائح الوطنية الخاصة بالطيران 67

الفصل السابع — أمن الطيران 68

- ١- مقدمة 68
- ٢- اللجنة المعنية بالتدخل غير المشروع في 68
- الطيران المدني الدولي وتجهيزاته

الصفحة

الفصل الأول — ملخص السنة 1

- ١- الاقتصاد العالمي 1
- ٢- حركة النقل 2
- ٣- النتائج المالية 3
- ٤- التطورات التجارية 4
- ٥- التنظيم الاقتصادي 5
- ٧- نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية 7
- ٨- المطارات 8
- ٩- الارصاد الجوية لخدمة الطيران 9
- ٩- البحث والانتقاد 9
- ١٠- الازدحام 10
- ١٠- السلامة 10
- ١٠- مراقبة السلامة الجوية 10
- ١١- التخطيط للطوارئ بشأن مشكلة تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠ 11
- ١٢- العوامل البشرية 12
- ١٢- التدريب 12
- ١٢- نظام وارسو 12
- ١٢- الأمن 12
- ١٤- حماية البيئة 14
- ١٤- قيود التدخين 14
- ١٥- اساءة استعمال العقاقير 15
- ١٥- التعاون الفني 15
- ١٦- المنظمة 16

الأنشطة والتطورات

في الايكافو خلال عام ١٩٩٩

الفصل الثاني — الملاحة الجوية 18

- ١- مقدمة 18
- ٢- المشروعات التي أوليت عناية خاصة في عام ١٩٩٩ 18
- ٣- الاجتماعات 26
- ٤- القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى 26
- بها دوليا واجراءات خدمات الملاحة الجوية

الفصل الثالث — النقل الجوي 33

- ١- مقدمة 33
- ٢- الاجتماعات 33
- ٣- التحليل الاقتصادي 33
- ٤- السياسة الاقتصادية 33

الصفحة	الصفحة
٣- المجلس ، ولجنة الملاحة الجوية ولجان المجلس A-10	٣- آلية تقديم المساعدة المالية والفنية والمادية الى الدول في مجال أمن الطيران وغيرها من برامج المساعدة 68
٤- الاجتماعات التي عقدت في عام ١٩٩٩ A-13	٤- التعاون الفني 69
٥- مشاركة الدول والمنظمات الدولية في الاجتماعات الرئيسية التي عقدتها الايكاو في عام ١٩٩٩ A-15	٥- الاتصال بالدول 69
٦- هيكل الامانة العامة للايكاو في ٣١ ديسمبر ١٩٩٩ A-18	٦- الجوانب الفنية والقانونية لأمن الطيران 70
٧- التوزيع القطري للموظفين المسؤولين في ٣١ ديسمبر ١٩٩٩ A-19	الفصل الثامن — النشاطات الاقليمية 71
٨- توزيع العاملين الميدانيين في التعاون الفني حسب الجنسية والدرجة والبرنامج في عام ١٩٩٩ A-23	القسم الأول — المكاتب الاقليمية 71
٩- تعيين الموظفين الميدانيين — ١٩٩٩ A-24	١- معلومات عامة 71
١٠- المنح التدريبية المقدمة خلال عام ١٩٩٩ في اطار برنامج الايكاو A-32	٢- الأنشطة الشاملة للمكاتب الاقليمية 71
١١- شراء المعدات والتعاقد من الباطن A-38	٣- أنشطة وانجازات المكاتب الاقليمية 73
١٢- الجداول المتعلقة بالفصل الأول من التقرير A-40	القسم الثاني — اللجان الاقليمية 82
١٣- زيارات مسؤولي المكاتب الاقليمية الى الدول والأقاليم لأغراض الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني A-52	١- معلومات عامة 82
١٤- تواتر حضور الدول في اجتماعات مكاتب الايكاو الاقليمية وموضوعات المناقشة A-56	٢- اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) 82
١٥- الأنشطة النوعية للمكاتب الاقليمية في مجالات الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني A-63	٣- اللجنة الأوروبية للطيران المدني (لجنة ايكاك) 82
١٦- موضوعات بحث المكاتب الاقليمية في مجالات الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني A-78	٤- لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لجنة لاكاك) 83
	الفصل التاسع — العلاقات مع المنظمات الدولية الأخرى 84
	١- منظمة الأمم المتحدة 84
	٢- الهيئات المشتركة بين الوكالات 85
	٣- الوكالات المتخصصة 86
	٤- المنظمات الدولية الأخرى 87
	الفصل العاشر — المنظمة 89
	١- الجمعية العمومية والمجلس والهيئات الفرعية 89
	٢- هيكل المنظمة 92
	٣- الموظفون 93
	٤- دورة التعريف بالمنظمة 94
	٥- أنشطة الاعلام 94
	٦- أنشطة تكنولوجيا المعلومات 94
	٧- الخدمات اللغوية والمطبوعات وأنشطة الشبكة 94
	٨- المكتبة والمحفوظات بالمنظمة 96
	٩- المالية 98
	١٠- أنشطة المراقبة والمراجعة الادارية 99
	المراجع
	١- وثائق قانون الجو الدولي — التصديق والانضمام خلال عام ١٩٩٩ A-1
	٢- ملاحق الاتفاقية A-5

الفصل الأول

ملخص السنة

شهد اقتصاد افريقيا نموا طفيفا بزيادة ناتجها المحلي الاجمالي بنسبة ٢,٧ في المائة . أما الاقليم الذي يحظى بأكبر حصة من الاقتصاد العالمي ، وهو اقليم آسيا والمحيط الهادئ ، فقد استعاد بعض قوته الاقتصادية بتحقيق نمو الناتج المحلي الاجمالي بنسبة ٣,٥ في المائة تقريبا في عام ١٩٩٩ . وأسهمت الاقتصادات النامية في آسيا والمحيط الهادئ ، التي تحظى بحوالي ثلثي انتاج الاقليم ، اسهاما كبيرا اذ نما ناتجها المحلي الاجمالي في المتوسط بنسبة ٦ في المائة ، غير أن هذه النتيجة تخفي اختلافات ضخمة بين البلدان . اذ يأتي الناتج المحلي الاجمالي للصين مرة أخرى في المقدمة بنسبة تتجاوز ٧,١ في المائة . واستعادت اقتصادات عديدة في جنوب شرق آسيا تدريجيا أوضاعها السليمة بعد كساد اقتصادي في عام ١٩٩٨ ، وكذلك اليابان التي شهدت ناتجها المحلي الاجمالي استقرار ببطء على نمو بنسبة ٠,٣ في المائة تقريبا في عام ١٩٩٩ . واستعادت الاقتصادات الصناعية الجديدة الأربعة في آسيا أيضا قوة اندفاعها ، فنما ناتجها المحلي الاجمالي بنسبة ٧,٧ في المائة في المتوسط . ونما اقتصاد استراليا على نحو أبطأ بنسبة ٤,٤ في المائة تقريبا ، بينما كان نمو نيوزيلندا بنسبة ٥,٦ في المائة يمثل استعادة لوضعها بعد ما شهدته من ركود .

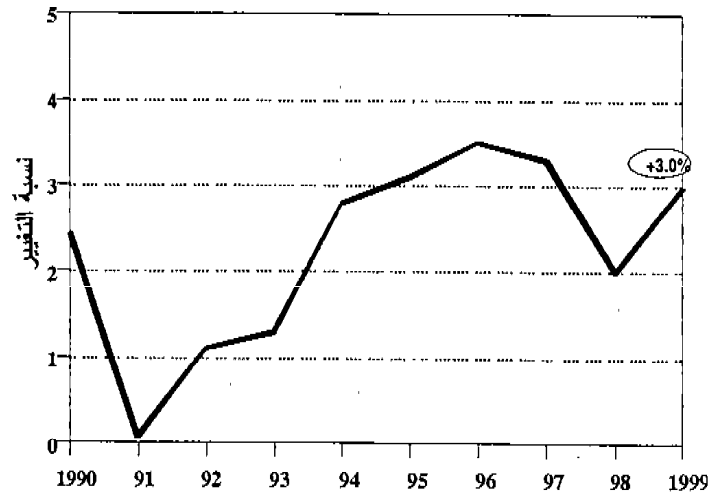
حققت أوروبا نموا في الناتج المحلي الاجمالي بنسبة ٢,٣ في المائة في المتوسط ، وهي نسبة تم تحقيقها أيضا داخل بلدان الاتحاد الأوروبي . ونمت اقتصادات بلدان أوروبا الوسطى والشرقية اجمالا بنسبة ٢,٥ في المائة تقريبا . وشهدت معظم بلدان كمنولث الدول المستقلة نمو ناتجها المحلي الاجمالي بنسبة ٢,٩ في المائة في المتوسط ، عقب فترة تدهور اقتصادي . وساد في الأقاليم الأخرى اتجاه نحو تراجع في التنمية الاقتصادية . وواجه اقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي ركودا (نمو بنسبة ٠,٢ في المائة في الناتج المحلي الاجمالي) اذ سجل أضعف أداء اقتصادي للعقد . وظل اقليم الشرق الأوسط (نمو بنسبة ٢,٥ في المائة في الناتج المحلي الاجمالي) مستقرا بصفة أساسية بالمقارنة بالعام السابق .

يلخص هذا الفصل الاتجاهات والتطورات الرئيسية التي طرأت على الطيران المدني وعلى نشاط الايكاو خلال عام ١٩٩٩ . وتقدم الجداول في المرفق ١٢ احصاءات تفصيلية عن البيانات المقدمة في هذا الفصل .

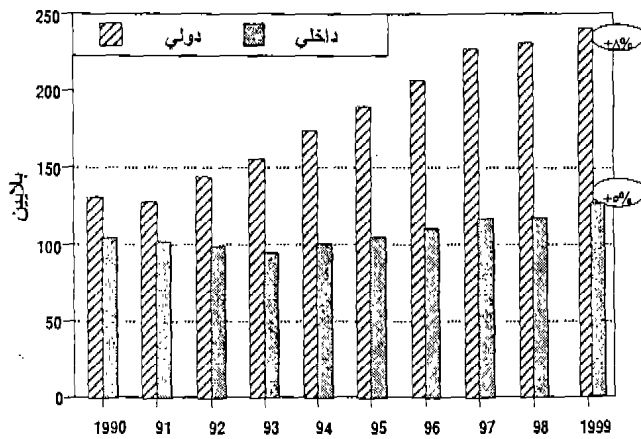
الاقتصاد العالمي



في عام ١٩٩٩ ، نما الناتج المحلي الاجمالي العالمي بنسبة ٣ في المائة تقريبا بالقيمة الحقيقية (الشكل ١) . وفي حالة الدول الصناعية ، نما الناتج المحلي الاجمالي نموا متمشيا تقريبا مع المتوسط العالمي يدعمه نمو قوى ومتواصل للناتج المحلي الاجمالي في أمريكا الشمالية (٤,٢ في المائة) ، ووصل نمو الناتج المحلي الاجمالي في الدول النامية الى حوالي ٣,٨ في المائة ، وهي نسبة تعكس مستوى أدنى مما كان عليه طوال معظم التسعينات .



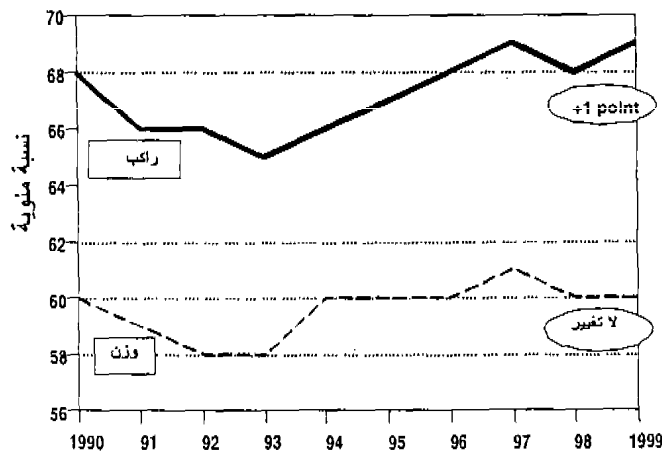
الشكل ١ - تطور الناتج المحلي الاجمالي العالمي بالأسعار الثابتة
التغيرات من سنة الى أخرى ، ١٩٩٠ - ١٩٩٩



الشكل ٣ - حركة النقل المنتظم
الأطنان الكيلومترية المنقولة، ١٩٩٠ - ١٩٩٩

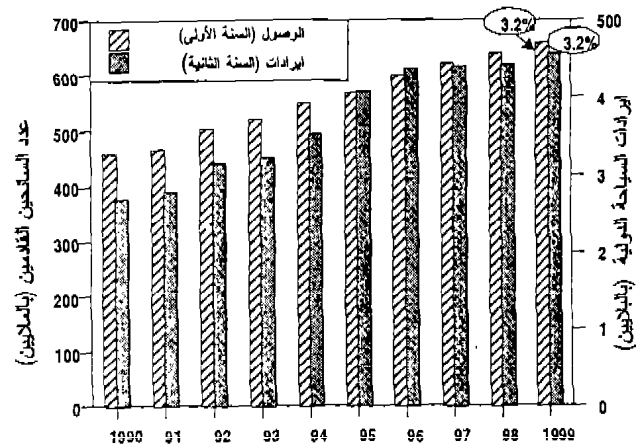
وفي عام ١٩٩٩، سجلت السعة الاجمالية زيادة بمعدل أدنى بقليل من الحركة (الشكل ٤). بالتالي يظهر متوسط معامل حمولة الركاب لمجموع الخطوط المنتظمة (الداخلية والدولية) زيادة طفيفة الى نسبة ٦٩ في المائة في عام ١٩٩٩، غير أن متوسط معامل حمولة الوزن شهد تغيرا طفيفا فضل عند نسبة ٦٠ في المائة (الجدول ٣).

وعلى المستوى الاقليمي، نقلت شركات الطيران في أمريكا الشمالية ٣٦% في المائة تقريبا من حجم الحركة الكلية (الركاب والبضائع والبريد). ونقلت شركات الطيران الأوروبية ٢٨ في المائة، وشركات طيران آسيا والمحيط الهادئ ٢٧ في المائة، وشركات طيران أمريكا اللاتينية والكاريبي ٤ في المائة، وشركات طيران الشرق الأوسط ٣ في المائة، وشركات الطيران الأفريقية ٢ في المائة (الجدول ٤).



الشكل ٤ - حركة النقل المنتظم
معاملات الحمولة المنقولة، ١٩٩٠ - ١٩٩٩

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

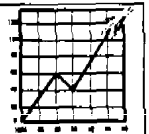


الشكل ٢ - إيرادات السياحة الدولية وعدد السائحين القادمين
بالدولارات الأمريكية، ١٩٩٠ - ١٩٩٩

ويقدر نمو حجم التجارة العالمية للسلع والخدمات بحوالي ٤,٦ في المائة في عام ١٩٩٩، وهو مماثل للنمو في عام ١٩٩٨. وتعكس هذه التطورات النمو المنخفض الى حد ما بين الشركاء التجاريين الرئيسيين وتقلب الاقتصادات القائمة على الصادرات الى حد كبير في الاقتصادات المتقدمة والنامية على السواء.

واستمر ازدهار السياحة الدولية في عام ١٩٩٩، إذ سافر ما يقدر بـ ٦٥٧ مليون سائح الى بلدان أجنبية، وأنفقوا حوالي ٤٥٥ بليون دولار وفقا للنتائج الأولية التي توصلت اليها منظمة السياحة العالمية. وحققت السياحة العالمية نموا قويا بنسبة ٣,٢ في المائة في عدد السائحين الدوليين القادمين وفي الإيرادات على السواء (الشكل ٢).

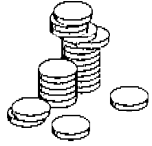
حركة النقل



العمليات المنتظمة

في عام ١٩٩٩، بلغ مجموع حركة النقل المنتظم على طائرات شركات الطيران التابعة للدول المتعاقدة لدى الايكاو - وعددها ١٨٥ دولة - حوالي ١٥٦٠ مليون راكب و ٢٨ مليون طن من البضائع. وزاد كل من المجموع العام لحركة النقل محسوبة بالأطنان الكيلومترية للركاب والبضائع والبريد على مجموعها العام في سنة ١٩٩٨ بنسبة ٦ في المائة تقريبا (الجدولان ١ و ٢). ويظهر الشكل ٣ اتجاه الحركة في الفترة من عام ١٩٩٠ الى عام ١٩٩٩.

النتائج المالية



تشير التقديرات الأولية لعام ١٩٩٩ إلى أن شركات الطيران المنتظمة في العالم حققت في مجموعها أرباحاً تشغيلية للعام السادس على التوالي (الجدول ٩ والشكل ٦).

وتشير التقديرات المبدئية إلى أن الإيرادات التشغيلية لشركات الطيران المنتظمة التابعة للدول المتعاقدة لدى الإيكوا بلغت ٣٠٦ ٥٠٠ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٩، وتقدر مصروفات التشغيل لهذه الشركات بحوالي ٢٩٤ ٠٠٠ مليون دولار أمريكي، مما يمثل أرباحاً تشغيلية بنسبة ٤,١ في المائة من الإيرادات التشغيلية. وكانت نسبة الأرباح التشغيلية ٥,٤ في المائة في عام ١٩٩٨.

وانخفضت الإيرادات التشغيلية بالطن الكيلومتري، من ٨٠,٦ سنت أمريكي في عام ١٩٩٨ إلى نحو ٧٨,٩ سنت أمريكي في عام ١٩٩٩ بينما انخفضت مصروفات التشغيل من ٧٦,٢ سنت أمريكي إلى نحو ٧٥,٦ سنت أمريكي.

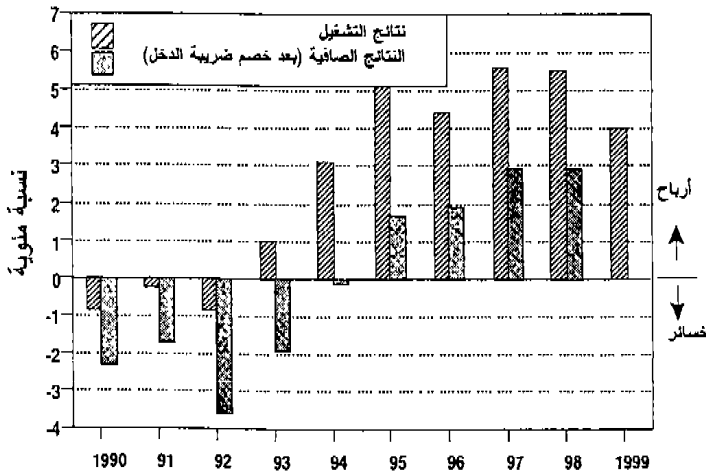
وتدل بيانات البلدان كل على حدة (الجدولان ٥ و ٦) على أن نصيب شركات الطيران في الولايات المتحدة واليابان والمملكة المتحدة من الحجم الكلي للنقل المنتظم للركاب والبضائع والبريد في عام ١٩٩٩ كان حوالي ٤٦ في المائة (٣٤ في المائة و ٦ في المائة و ٦ في المائة على التوالي). وكان نصيب شركات طيران الولايات المتحدة والمملكة المتحدة واليابان وألمانيا من إجمالي الرحلات الجوية الدولية حوالي ٤٠ في المائة (١٨ في المائة و ٨ في المائة و ٧ في المائة على التوالي).

العمليات التجارية غير المنتظمة

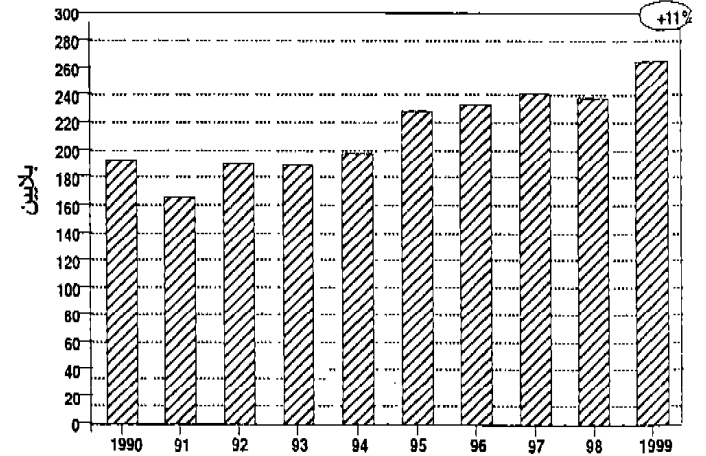
تشير التقديرات إلى أن مجموع الركاب الكيلومترين على الرحلات الدولية غير المنتظمة ارتفع خلال عام ١٩٩٩ بنحو ١١ في المائة، وبذلك ظل نصيب الرحلات غير المنتظمة من إجمالي حركة النقل الجوي الدولي للركاب بنسبة ١٤ في المائة (الشكل ٥ والجدول ٧). أما حركة النقل الداخلي غير المنتظم للركاب، فقد مثلت حوالي ٨ في المائة فقط من مجموع حركة النقل غير المنتظم للركاب وحوالي ٢ في المائة من مجموع حركة النقل الداخلي للركاب على المستوى العالمي.

عمليات المطارات

في عام ١٩٩٩، استقبل أكسبر ٢٥ مطاراً في العالم نحو ١٠٤٥ مليون راكب، وذلك حسب التقديرات الأولية (الجدول ٨) وخلال الفترة نفسها، قدمت المطارات المعنية (١٧ مطاراً في أمريكا الشمالية و ٥ مطارات في أوروبا و ٣ مطارات في آسيا) خدماتها إلى نحو ١١ مليون عملية نقل جوي تجاري.



الشكل ٦ - شركات الطيران المنتظمة
النتائج التشغيلية والصافية ١٩٩٩ - ١٩٩٠



الشكل ٥ - حركة النقل الدولي غير المنتظم
عدد الركاب الكيلومترين المنقولين ١٩٩٩ - ١٩٩٠

الطائرات

في الفترة من عام ١٩٩٠ إلى عام ١٩٩٩ ، ارتفع عدد الطائرات العاملة في النقل الجوي التجاري المبلغ عنه بحوالي ٤٩ في المائة ، من ١٢ ٢٣٨ طائرة إلى ١٨ ٢٠٤ طائرة (باستثناء الطائرات التي نقل كتلتها القصوى عند الاقلاع عن ٩٠٠٠ كيلوجرام) . ومن بين هذه الطائرات ارتفع عدد الطائرات التوربينية النفاثة خلال الفترة نفسها بنسبة ٥٣ في المائة تقريبا ، من ٩ ٤٠٧ طائرات إلى ١٤ ٤٠٦ طائرة ، (الشكل ٧ والجدول ١٠) .

في عام ١٩٩٩ ، صدرت أوامر لشراء ٩٨٧ طائرة نفاثة (مقابل ١ ٤٦٣ طائرة في عام ١٩٩٨) وسلمت ١ ٠٧٤ طائرة (مقابل ٩٢٩ في عام ١٩٩٨) . وبلغ عدد الطائرات التي طلبت ولم تسلم ٣ ٣٠٦ طائرات في نهاية عام ١٩٩٩ مقابل ٣ ٥٦٥ طائرة في نهاية عام ١٩٩٨ .

تقدر الالتزامات المالية المتمثلة في أوامر الشراء المقدمة لشركات تصنيع الطائرات الرئيسية عام ١٩٩٩ لشراء الطائرات النفاثة بحوالي ٥١ بليون دولار أمريكي .

وصل عدد الطائرات التوربينية المروحية المطلوب شراؤها في عام ١٩٩٩ إلى ٨٦ طائرة ، وسلمت ٧٩ طائرة من هذا النوع خلال العام .

صفحات الطائرات الأكثر رواج في عام ١٩٩٩

انطراز	الطلبات	التسليم	المتبقي
ايرباص A319/320/321	٢٧٣	٢١٧	٩٩١
بوينغ 737	٢١٣	٢٩٦	٨٤٧
كنداير RJ	١٦٦	٧٣	٣٥٥
امبراير EMB-145	١٠٢	٧٩	١٦٣
دي هافيلاند كندا DHC-8	٥٧	٢٥	٧٦

المطارات وخدمات الحركة الجوية

في عام ١٩٩٩ استمر تحسن النتائج المالية للمطارات وخدمات الحركة الجوية ، بفضل زيادة عدد الهيئات المستقلة مالياً التي أنشئت خصيصاً لتحل محل الحكومة في تشغيل هذه العناصر من البنية الأساسية (سواء كان ذلك على المستوى الوطني أو الإقليمي أو المحلي) . وتسارع أثناء السنة اشترك الشركات الخاصة المتزايد في تشغيل المطارات ، وذلك أساساً عن طريق ترتيبات طويلة الأجل لمنح امتيازات ، أو ترتيبات من نوع عقود التأجير بدلاً من الشراء أو نقل الملكية مباشرة . ومن المتوقع أن يستمر هذا

التطورات التجارية

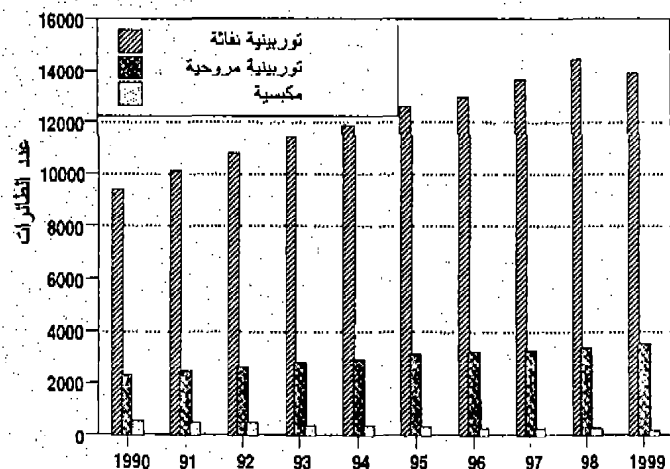


الناقلون الجويون

يُقدر عدد الناقلين الجويين في جميع أنحاء العالم في نهاية عام ١٩٩٩ ، وفقاً لجدول المواعيد المنشورة في الأدلة متعددة الأطراف لجدول مواعيد شركات الطيران ، بحوالي ٧٢١ ناقلاً جواً يوفر خطوطاً جوية (دولية و/أو داخلية) منتظمة لنقل الركاب ، ونحو ٨٦ ناقلاً يشغلون خطوطاً جوية منتظمة لنقل جميع أنواع البضائع . ويمثل ذلك زيادة إجمالية بحوالي ٢٢ ناقلاً جواً تقريباً بالمقارنة مع نفس الفترة في عام ١٩٩٨ .

استمر في عام ١٩٩٩ الاتجاه نحو نقل ملكية شركات الطيران التي تملكها الحكومات إلى القطاع الخاص . وتم بنجاح تحقيق نقل ملكية سبع شركات طيران إلى القطاع الخاص وجرى الاعلان عن أهداف نقل ملكية شركتي طيران أخريين إلى القطاع الخاص . واستمرت خلال السنة التحضيرات لنقل ملكية نحو ٣٠ ناقلاً تملكها الحكومات إلى القطاع الخاص كان نقل ملكيتهم إليه مستهدفاً في الأعوام السابقة . غير أنه تعين تأجيل نقل ملكية عدة شركات طيران إلى القطاع الخاص بسبب الظروف الاقتصادية أو الوضع المالي لشركات الطيران المعنية أو الظروف المحلية .

وواصلت شركات الطيران توسيع الروابط التعاونية فيما بينها ، وتضمن ذلك إنشاء تحالفات عالمية ، وتقاسم الرموز ، والخدمات المشتركة ، والمشاركة في برامج " الركاب كثيري الأسفار " .



الشكل ٧ - أسطول النقل الجوي التجاري

١٩٩٩ - ١٩٩٠

الرموز . ووسع اتفاقان للأجواء المفتوحة نطاق تغطيتهما ليشمل أحكاما بشأن النقل بعدة وسائل والذي يتضمن بيع الخدمات للركاب في السفر الذي يجمع بين الجو والبر مثل السكك الحديدية والحافلات .

★ في نوفمبر ، اعتمد المجلس قرارا يحدد موقف المنظمة حيال النقل الجوي في الاتفاق العام لتجارة الخدمات . وطلب القرار من منظمة التجارة العالمية أن تراعي التحرير التدريجي الذي كان يجري في مجال النقل الجوي الدولي في الأعوام القريبة الماضية على المستويين الثنائي والإقليمي وكذلك مسؤولية الأيكاو الدستورية عن النقل الجوي الدولي ، وخاصة فيما يتعلق بالسلامة والأمن .

★ حضر ممثلون للأمانة العامة المؤتمر الوزاري الثالث لمنظمة التجارة العالمية في سياتل ، الولايات المتحدة ، من ٣٠ نوفمبر إلى ٣ ديسمبر كما حضروا الاجتماعات التحضيرية قبل انعقاد المؤتمر . وعلى الرغم من أن المؤتمر أخفق في تحديد جدول أعمال جولة جديدة شاملة من المفاوضات التجارية متعددة الأطراف ، سيستمر في عام ٢٠٠٠ استعراض منظمة التجارة العالمية لملاحق الاتفاق العام لتجارة الخدمات المتعلقة بالنقل الجوي ، وذلك كجزء من جدول أعمال ضمني بمقتضى قرار وزاري سابق .

من التطورات المهمة في عام ١٩٩٩ حدوث تقدم تحريري في النقل الجوي على المستوى الإقليمي . فقد توصل مجلس وزراء النقل العرب الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني إلى اتفاق لتحرير الخطوط الجوية فيما بين الدول العربية على فترة خمس سنوات ، بحيث يتم تدريجيا إلغاء القيود على الحريات الثالثة والرابعة والخامسة في الحركة الجوية للناقلين بالدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني . وفي أمريكا اللاتينية ، اعتمدت مجموعة العمل المعنية بالنقل الجوي التي أنشأها مؤتمر وزراء النقل والاتصالات والأشغال العامة لأمريكا الجنوبية قرارا بمواصلة أعمالها بغية وضع سياسة مشتركة للإقليم في مجال النقل الجوي التجاري لعرضها على وزراء النقل في اجتماع من المقرر عقده في نوفمبر عام ٢٠٠٠ .

وفي أفريقيا ، توصلت الدول الواحدة والعشرون الأعضاء في التي تشكل السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية ، إلى اتفاق لتحرير النقل الجوي على مراحل داخل هذا الإقليم الفرعي . وستسمح المرحلة الأولى بحرية الحركة لخدمات نقل البضائع جوا

الاتجاه لمشاركة القطاع الخاص في توفير البنية الأساسية ، خاصة فيما يتعلق بالمطارات أكثر مما يتعلق بخدمات الحركة الجوية ، حيث بدأت منذ وقت أقرب عملية نقل العمليات إلى هيئات مستقلة .

★ بدأت الأمانة العامة العمل في دراسة حول خصخصة تقديم خدمات المطارات والملاحة الجوية ، وستعرض للدراسة أولا على مؤتمر بشأن اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية المقرر عقده في مونتريال من ١٩ إلى ٢٨/٦/٢٠٠٠ . ونظمت الأيكاو أيضا ندوة في مدينة غواتيمالا حول خصخصة المطارات من ١٣ إلى ١٦/١٢/١٩٩٩ لدول الأمريكتين .

التنظيم الاقتصادي



شهد عدد الاتفاقات الثنائية للخطوط الجوية التي أبلغ عنها في عام ١٩٩٩ انخفاضا للسنة الرابعة على التوالي ، ويمكن أن يدل على زيادة اعتماد الدول على اتفاقات الخطوط الجوية الثنائية والإقليمية الحالية . وقد أبلغت الأيكاو بأن الدول عقدت ٤٤ اتفاقا ثنائيا للخطوط الجوية في عام ١٩٩٩ (من ضمنها ٣٢ اتفاقا أبوم لأول مرة ، و ١٢ اتفاقا يحل محل غيره) ، وبالمقارنة تم إبرام ٥٤ اتفاقا (٤٢ اتفاقا جديدا ، و ١٢ اتفاقا يحل محل غيره) في عام ١٩٩٨ . وانخفض أيضا عدد التعديلات المدخلة على الاتفاقات القائمة ، إذ أبلغ عن ٢١ تعديلا في عام ١٩٩٩ مقابل ٣١ في عام ١٩٩٨ ، وأبلغ عن مذكرتي تفاهم ثنائيتين في عام ١٩٩٩ .

وبالنسبة للأقاليم المعنية ، أبرمت ٦ اتفاقات جديدة و ٣ اتفاقات تحل محل غيرها و ٦ تعديلات ومذكرة تفاهم واحدة بين دول في داخل نفس الإقليم الخاص بالأيكاو ، بينما أبرم ٢٦ اتفاقا جديدا و ٩ اتفاقات تحل محل غيرها و ١٥ تعديلا ومذكرة تفاهم واحدة بين دول في أقاليم مختلفة . واستمرارا لاتجاه جديد ، أدى أكثر من ٦٠ في المائة من التعديلات والاتفاقات الثنائية التي بلسغ عددها ٦٧ تعديلا واتفاقا ثنائيا في عام ١٩٩٩ إلى تحرير الاطار التنظيمي القائم بدرجات مختلفة . فمثلا نصت ٦ منها على الحق الكامل في دخول الأسواق ، ونصت ٥ منها على مفهوم " الأجواء المفتوحة " ، بينما تضمنت ٣٠ أخرى منها واحدة أو أكثر من السمات مثل زيادة السعة ، والتعيين المتعدد لشركات الطيران ، وأحكاما تتعلق بأجور السفر وأسعار النقل وترتيبات للمشاركة في

وعلى المستوى الوطني ، أعلنت حكومة أستراليا عن سياسة طيران أكثر تحررا ، وتنص على التفاوض مع الدول التي تعتنق نفس الرأي بشأن ترتيبات متبادلة للأجواء المفتوحة عندما يكون ذلك في مصلحة أستراليا . وتقتضي هذه السياسة تعيين عدة شركات طيران ودخول الأسواق وتحديد الأسعار ونقل البضائع والمشاركة في الرموز بدون قيود . وفي ديسمبر ، قامت حكومة الولايات المتحدة برعاية مؤتمر وزاري متعدد الأطراف في شيكاغو حول موضوع " الطيران في القرن الحادي والعشرين - ما بعد الأجواء المفتوحة " لتعميق فهم مسائل الطيران الحرة للقرن المقبل ، وقد حضر رئيس مجلس الأيكاو هذا الاجتماع وألقى كلمة فيه . وتركزت المناقشات على الحاجة إلى التحرير بقدر أكبر والبنى الأساسية الملائمة وأولوية السلامة والأمن وطبيعة ووسائل التحرير .

استمر الاهتمام بتنظيم المنافسة في مجال النقل الجوي في عام ١٩٩٩ . وشرعت المفوضية الأوروبية في إجراء تحقيقات رسمية في دعاوى بخصوص ارتكاب ممارسات مضادة للمنافسة بصدد استخدام نظم الحجز الآلي من جانب شركة الخطوط الجوية الفرنسية ، التي تمتلك جزئيا شركة بيع نظم الحجز الآلي "ماديس" . وفرضت المفوضية أيضا غرامة على شركة الخطوط الجوية البريطانية لاساءة استخدامها لمركزها المهيمن كمشتري لخدمات وكلاء السفر ، وذلك عقب تحقيق في برنامج الأسعار المخفضة التي تنفذها تلك الشركة . وفي الولايات المتحدة ، أقامت وزارة العدل دعوى لمكافحة الاحتكار ضد شركة الخطوط الجوية الأمريكية (أميريكان) لاحتكارها ومحاولتها احتكار رحلات نقل الركاب إلى ومن المركز الرئيسي لنشاطها في مطار دالاس/ فورت وورث . وفي أكتوبر ، أصدرت وزارة النقل تقريرا عن تأثير ممارسات الأعمال في المطارات على المنافسة بين شركات الطيران ، وتضمن توصيات بشأن وسائل تعزيز دخول المطارات التنافسي . وقدمت وزارة النقل أيضا بيانا موجزا لطرائق المضي في تقليل الحواجز التي تعترض دخول صناعة شركات الطيران ، وذلك استجابة منها لدراسة للمنافسة بين شركات الطيران أجراها مجلس بحوث النقل . وسحبت شركتا الخطوط الجوية الأمريكية والخطوط الجوية البريطانية طلبهما المقدم لسلطات الولايات المتحدة من أجل الموافقة التنظيمية على تحالفهما المعتمد ، وذلك بعد أن أعلنت وزارة النقل أنها لن تمنح التحالف بين الشركتين حصانة من قانون مكافحة الاحتكار .

ولخدمات نقل الركاب غير المنتظمة فيما بين الدول الأعضاء في السوق المشتركة لأفريقيا الشرقية والجنوبية ، وبرحلتين جويتين منتظمتين يوميا لنقل الركاب بين أي مدينتين بدون قيود على السعة ، ويتعين عدة شركات طيران . ومن المستهدف أن يتحقق في أكتوبر عام ٢٠٠٠ التحرير التام لخدمات النقل الجوي داخل السوق المذكورة . كما اعتمد مجلس وزراء الاتحاد الاقتصادي لأفريقيا الوسطى ، في بانغي ، اتفاقا بشأن تحرير النقل الجوي بين دوله الأعضاء الست . وأخيرا ، في اجتماع للجنة الاقتصادية لأفريقيا في ياماسوكرو (نوفمبر ١٩٩٩) ، حضره الأمين العام وألقى فيه كلمة ، اعتمد وزراء النقل الأفريقيون اتفاقا مؤقتا للطيران على نطاق الإقليم لتحرير الأجواء الأفريقية بهدف التوصل إلى التكامل التام بحلول عام ٢٠٠٢ . وسيجري مفعول الاتفاق بعد التصديق عليه بثلاثين يوما ، ومن المقرر أن يتم ذلك في الاجتماع المقبل للوزراء الأفريقيين لمنظمة الوحدة الأفريقية في توغو في يونيو عام ٢٠٠٠ .

وأقر قادة منتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ اقتراحا من فريق النقل التابع له بهدف زيادة الخدمات الجوية التنافسية داخل المنطقة . ومن شأن هذا الاقتراح أن يقلل من القيود المفروضة على دخول السوق لكل من خدمات نقل الركاب والشحن الجوي ويسمح بتعيين عدة شركات طيران وبالترتيبات التعاونية . ووقع الاتحاد الأوروبي وسويسرا على اتفاق للنقل الجوي على أساس قواعد " التزامات عضوية المجموعة الأوروبية " بشأن النقل الجوي داخل الاتحاد الأوروبي . ويخضع الاتفاق لإجراءات التصديق على الصعيد الوطني ولموافقة البرلمان الأوروبي عليه ، وسينطبق على جميع الطرق الجوية بين أي نقطة في الاتحاد الأوروبي وأي نقطة في إقليم سويسرا وعلى كافة الناقلين المسجلين في سويسرا أو في أي دولة عضو في الاتحاد الأوروبي . وتم اعداد مشروع اتفاق بين الاتحاد الأوروبي و١٠ دول في وسط وشرق أوروبا لتوسيع منطقة طيران أوروبية مشتركة ، وذلك لكي يستعرضه وزراء النقل . وأصدر اتحاد شركات الطيران الأوروبية بيانا سياسيا بشأن منطقة مشتركة للطيران عبر الأطلنطي يهدف للدفع قدما بالمفاوضات بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة لوضع إطار تنظيمي واحد . ويحدد اقتراح المنطقة المشتركة للطيران عبر الأطلنطي مجالات تشكل النواة الأساسية للتحرير ، وتشمل تحرير الخدمات وملكية شركات الطيران وحقوق التأسيس وسياسة المنافسة وتأجير الطائرات . وهو يدعو إلى التحرير بين أسواق الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة على أساس إقليمي تصاعدي ، مع أحكام لانضمام الدول التي تعتنق نفس الرأي إليهما في وقت لاحق .

★ قامت الايكاو ، من خلال المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ ، برصد التقدم الذي أحرزته الدول في تنفيذ أحكام الملحقين الرابع والخامس عشر التي تقتضي إصدار احداثيات الطيران القائمة على النظام الجيوديسي العالمي لعام ١٩٨٤ . ومن المتوقع أن يتحسن التنفيذ في عام ٢٠٠٠ ، وستواصل الايكاو رصد التقدم ومساعدة الدول حسب الاقتضاء .

الاتصالات

★ اعتمد المجلس القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها لوصلة البيانات على التردد العالي التي تم اعدادها في الاجتماع الخامس لفريق الخبراء المعني باتصالات الطيران المتحركة وأصبحت قابلة للتطبيق (كجزء من التعديل رقم (٧٤) على الملحق العاشر) في ٤ نوفمبر .

وجرى العمل على اعداد تعديل للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في الملحق العاشر لتوسيع نطاق تقديم خدمة اتصالات الطيران المتحركة بالأقمار الصناعية لمجموعة أكبر من أنواع الطائرات وللنص على استخدام أفضل لطيف الترددات اللاسلكية ، ومن المتوقع أن يعتمد المجلس التعديل في مارس عام ٢٠٠٠ . وبالإضافة الى ذلك ، فقد استمر العمل في الوصلة الرقمية على التردد العالي جدا بالطريقة الثالثة (التي تجمع بين الصوت والبيانات على نظام الاتصال المتعدد مع تقسيم الوقت) والوصلة الرقمية على التردد العالي جسدا بالطريقة الرابعة (وصلة البيانات لتطبيقات الاستطلاع) . وتم بحث امكان استخدام الجيل المقبل من نظم الأقمار الصناعية في مجال الملاحة الجوية ، وذلك بتحديد معايير لقبول هذه النظم .

الملاحة

استمر احرارز تقدم في عدد من الدول والمنظمات الدولية في تطوير وتنفيذ النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية . وواصل فريق الخبراء المعني بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية التابع لايكاو اعداد قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها للنظام المذكور وأوصى ، في اجتماعه الثلاثي في أبريل ، بإدراج المجموعة الأولى من هذه القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها في المجلد الأول من الملحق العاشر .

واستمر تطوير نظم تدقيق اشارات باستخدام الأقمار الصناعية . ومن المتوقع من هذا الشكل للتقوية أن يدعم استخدام

نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع / إدارة الحركة الجوية



في عام ١٩٩٩ استمر التخطيط لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية ، بواسطة الجهود الفردية والجماعية للدول المتعاقدة والأعمال التي قامت بها مجموعات التخطيط والتنفيذ الإقليمية العديدة . ويجري حاليا ادماج عناصر وخطط محددة لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية في خطط الملاحة الجوية الإقليمية وخطة الملاحة الجوية العالمية لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (الخطة العالمية) . وبالإضافة الى ذلك ، تبذل جهود كبيرة لاجراء تحليلات للتكاليف والمنافع بغية تيسير تنفيذ النظم الجديدة .

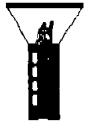
وأحرز تقدم كبير في جميع الأقاليم لتنفيذ الحدود الدنيا المخفضة للفصل بين الطائرات على أساس نظم ومفاهيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية . وفي اقليم المحيط الهادئ ، شكل مفهوم الأداء الملاحي المطلوب أساسا لتخفيض الفصل بين الطائرات الى ٥٠ ميلا بحريا طوليا وعرضيا . واستمر اتخاذ الخطوات الأولية لتنفيذ تخفيضات مماثلة في اقليم أفريقيا ، واطليم أمريكا اللاتينية والكاريبي ، واطليم الشرق الأوسط ، واطليم أمريكا الجنوبية . ويجري التخطيط لتنفيذ الأداء الملاحي المطلوب رقم ٥ للمجال الجوي في أجزاء من اقليم الشرق الأوسط . ويتيح الأداء الملاحي المطلوب رقم ٥ ، الى جانب ملاحة المنطقة ، للدول والمستثمري الطائرات الاستفادة من قدرات ملاحة المنطقة المحمولة على متن الطائرات ضمن تغطية النظم الحالية القائمة على المرشد اللاسلكي . واستمر العمل في تطبيق الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي بين الطائرات في أجزاء من اقليم أوروبا واطليم المحيط الهادئ .

وجرت في معظم أقاليم الايكاو تجارب الاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات ، وتجارب الاستطلاع التابع التلقائي ، وتجارب نظام معالجة رسائل الطيران . ومن المتوقع أن تؤدي تجارب الاستطلاع التابع التلقائي ، الى جانب الأعمال الموسعة بشأن وضع اجراءات لاستخدام الاستطلاع التابع التلقائي في أغراض الفصل ، الى تطبيق هذا الاستطلاع في المجال الجوي فوق المحيطات لرصد الامتثال ولأغراض الفصل . ومن المنتظر أن تؤدي هذه التطورات في نهاية المطاف الى رفع كفاءة استخدام المجال الجوي وزيادة سعته في نفس الوقت .

وتم احراز تقدم في تطوير تخطيط المجالات الجوية وتطوير متطلبات البنى الأساسية لإدارة الحركة الجوية وفقا لخطة الايكاو العالمية . وقامت عدة مجموعات اقليمية للتخطيط والتنفيذ باعداد خطط لتنفيذ ادارة الحركة الجوية مع ما يرتبط بها من جداول زمنية وتطويرية .

وجرى تقديم عدة مفاهيم لتشغيل نظم ادارة الحركة الجوية . وأحرزت الولايات المتحدة تقدما في الأعمال الخاصة بتنفيذ مفهوم الطيران الحر ، بينما استمر في أوروبا تطوير استراتيجية ادارة الحركة الجوية لعام ٢٠٠٠ وما بعده . واجتمع فريق الخبراء المعني بالمفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية مرتين في اجتماع عام ، وبدأ عمله في سبيل وصف مفهوم تشغيلي لادارة الحركة الجوية ، على أساس الحركة من البوابة الى البوابة ، مما ييسر التنفيذ التدريجي لنظام عالمي محكم لادارة الحركة الجوية .

المطارات



سيبدأ بحلول عام ٢٠٠٥ استخدام طائرات كبيرة يتجاوز باعها ٦٥ مترا (أكبر من الطائرة من طراز بوينغ ٧٤٧-٤٠٠) ويمكنها أن تحمل أكثر من ٥٥٠ راكبا ، وسيكون لها تأثير على البنية الأساسية للمطارات . ولتوفير الخدمات لمثل هذه الطائرات ، شرعت بعض الدول في تنفيذ مشروعات لتطوير المطارات مستخدمة في ذلك ارشادات الايكاو . ومن المتوقع أن يسهل نشاطات الدول في هذا الصدد التعديل الذي أدخل مؤخرا على المجلد الأول من الملحق الرابع عشر والذي يتضمن مواصفات جديدة تتعلق بهذه المسألة .

ويطلب من الدول اجراء تقييم لشدة الرصف في المطارات باستخدام نظام رقم الايكاو لتصنيف الطائرات/ رقم الايكاو لتصنيف الرصف ، ونشر ذلك التقييم . كما دلت الاجراءات الحالية لتصميم الرصف وتقييمه على وجود بعض القيود عند استخدامها لتحليل الشحن المعقد للطائرات الكبيرة الجديدة المزودة بست عجلات أو أكثر لكل ضلع انضغاطي (مثل طائرات بوينغ ٧٧٧) . واستمر بحث اجراءات مدروسة ومقبولة عالميا بقدر أكبر . وفي هذا الصدد ، أحرز في دولتين تقدم في مشروع شامل النطاق للبحوث لاختبار الرصف ، ومن المتوقع أن تتوافر نتائج هذه الاختبارات في منتصف عام ٢٠٠٠ تقريبا .

النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في جميع مراحل الطيران حتى الاقتراب الدقيق من الفئة الأولى . واستمر أيضا تطوير واختبار عدة هندسات لنظم التدقيق الأرضية التي من المحتمل أن تدعم تطبيقات الاقتراب الدقيق من الفئتين الثانية والثالثة . كما يمكن لبعض الدول استخدام هذا النوع من التدقيق كبديل لدعم العمليات من الفئة الأولى . وقد اعتمد عدد من الدول النظام العالمي لتحديد المواقع للاستعمال الاضافي أو الأساسي في بعض العمليات وبعض أنواع المجال الجوي .

الاستطلاع

أفادت التقارير باستمرار احراز تقدم ملموس خلال العام نحو تحسين قدرات الاستطلاع ، وشمل ذلك استحداث مفهوم نظام تأمين الفصل المحمول على متن الطائرة ومفهوم اذاعة الاستطلاع التابع التلقائي ، على أساس التقنية الموسعة للارسال العشوائي التلقائي من الجهاز المحيى عن الرادار الباحث الثانوي بالطريقة (S) . ويجرى في الأقاليم تطوير خطط للاستطلاع الجوي تهدف الى التنفيذ المتسق لتجهيزات الاستطلاع ، بما في ذلك نظام تقادي التصادم المحمول على متن الطائرة بالطريقة (S) والاستطلاع التلقائي .

طيف الترددات الخاص بالطيران

دأبت الايكاو على العمل مع الاتحاد الدولي للاتصالات ، على المستويين العالمي والاقليمي ، حتى تضمن أن القرارات المتصلة بادارة طيف الترددات سوف تؤمن على المدى البعيد اتاحة طيف الترددات اللاسلكية لخدمات الملاحة الجوية والاتصالات والاستطلاع (الرادار) . ولقد صيغ موقف الايكاو بصورة تتسجم مع مواقف الدول الأعضاء . وتم ارسال كتاب شخصي من رئيس مجلس الايكاو الى الوزراء المسؤولين عن الطيران المدني ، يطلب فيه مشاركتهم للايكاو ودعمهم لموقفها في المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية الذي يعده الاتحاد الدولي للاتصالات في عام ٢٠٠٠ .

ادارة الحركة الجوية

استمر تحديث نظم مراقبة الحركة الجوية في مختلف أنحاء العالم عن طريق تزويدها بمعدات حديثة قادرة على دعم المفاهيم المتقدمة لادارة الحركة الجوية ، وذلك ضمن عملية تطوير تؤدي الى تنفيذ نظام عالمي محكم لادارة الحركة الجوية .

العالمي لتقديرات المنطقة ومعلومات تشغيلية للأرصاء الجوية ، مثل تقارير الطقس الروتينية في مجال الطيران ، وتقديرات المطارات النهائية ، والظواهر الجوية الخطيرة . وأتاح تنفيذ الاذاعات بالأقمار الصناعية وتوفير تقديرات الظواهر الجوية الخطيرة من جانب المراكز العالمية لتقديرات المنطقة إغلاق خمسة مراكز اقليمية لتقديرات المنطقة من بين ١٥ مركزا اقليميا لتقديرات المنطقة ، وتم في الأقاليم المعنية وضع خطط انتقال للقيام على مراحل بنقل المسؤوليات من المراكز الاقليمية المتبقية لتقديرات المنطقة الى المراكز العالمية لتقديرات المنطقة .

واستمرت الأعمال في الدول المسؤولة عن مراكز التحذير من الرماد البركاني لتطوير ونشر تحذيرات بيانية من الرماد البركاني لتقديمتها الى مراكز مراقبة المنطقة ومكاتب مراقبة الأرصاد الجوية .

البحث والانتفاذ



ظل النظام الفضائي للبحث عن السفن المستغيثة - نظام التتبع بالأقمار الصناعية للبحث والانتفاذ (كوسباس - سارسات) القائم على استخدام الأقمار الصناعية ، يؤدي دورا هاما في التقاط اشارات أجهزة الارسل لتحديد الموقع عند الطوارئ وفي تحديد مواقع الاستغاثة في مجال الطيران .

واستمرت قدرات هذا النظام في التوسع ، وكانت هناك سبعة أقمار صناعية ذات مدارات على ارتفاعات منخفضة حول الأرض وثلاثة أقمار صناعية ذات مدارات تجعلها ثابتة بالنسبة للأرض في حالة تشغيل ، كما أن عدة أقمار بديلة تتضمن تحسينات فنية كانت قيد التصنيع . وعند نهاية السنة ، كان هناك ما مجموعه ٣٥ وحدة طرفية للمستخدم المحلي و ٢٠ مركزا لمراقبة مهام البحث والانتفاذ ، في حالة تشغيل . وكانت التغطية العالمية متوفرة بالفعل على التردد ٤٠٦ ميغاهرتز ، ومع ذلك تم استعمال وحدات طرفية ومراكز مراقبة اضافية بهدف زيادة التغطية الفورية للنظام وتقليل وقت الاستجابة الاجمالي . وجرى تطوير عنصر ثابت بالنسبة للأرض من النظام سييتج الانذار بصورة تكاد تكون فورية . وقد ساهم نظام كوسباس - سارسات في انقاذ أكثر من ١٠٠٠٠ شخص من حوادث جوية وبحرية وبرية منذ بدء تشغيله التجريبي في سبتمبر ١٩٨٢ .

وقد توقف انتاج مواد الهالون في ١٩٩٣/١٢/٣١ ، وهو واحد من ثلاث مواد متكاملة لاطفاء الحريق موصى بها في المجلد الأول من الملحق الرابع عشر للانتفاذ ومكافحة الحرائق في المطارات ، وذلك نتيجة لبروتوكول 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 . وتواصل الايكساو رصد البحوث التي تضطلع بها الصناعة بغرض تحديث الموصفات ذات الصلة .

تنشأ عن النمو المستمر للحركة الجوية مطالب متزايدة لتطوير البنى الأساسية للمطارات . وللحصول على جزء من الأموال اللازمة لاستثمارها للوفاء بهذه المطالب ، يوجد اتجاه متزايد نحو اشراك القطاع الخاص في المطارات . ونظرا أن هذا له أيضا آثار على السلامة الجوية ، يتعين على الدول أن تضمن وجود التشريعات وأنظمة السلامة الملائمة . وفي هذا الصدد ، فإن أعمال الايكساو في مجال الترخيص بالمطارات واصدار شهاداتها ، التي بلغت حاليا مرحلة بعيدة من التقدم ، من المتوقع أن تكون مفيدة للدول لضمان السلامة الجوية والوفاء بالتزاماتها بمقتضى اتفاقية شيكاغو .

الأرصاد الجوية لخدمة الطيران



استمر في عام ١٩٩٩ في كافة أنحاء العالم تحقيق المركزية في خدمات تقديرات الأحوال الجوية وتحويلها الى خدمات تجارية . ولقد أدت زيادة استخدام النظم الآلية المحسنة لمراقبة الأحوال الجوية بشكل عام في الدول الى طلب قيام الايكساو بمراجعة دور هذه النظم في توفير معلومات الأرصاد الجوية لأغراض الطيران . واستمر تقدم المراكز العالمية لتقديرات المنطقة في تحضير تقديرات الظواهر الجوية الخطيرة بأجهزة الكمبيوتر في مختلف مناطق العالم . ونتيجة لذلك صار مركز لندن العالمي لتقديرات المنطقة يقوم باعداد خرائط الظواهر الجوية الخطيرة لأقاليم أفريقيا وأوروبا والشرق الأوسط وشمال الأطلسي وجنوب وغرب آسيا باستخدام وحدات كمبيوتر طرفية متطورة . وقد تم تحقيق التغطية الشاملة بثلاث اذاعات للايكساو بالأقمار الصناعية ، وجرى تركيب وحدات طرفية ذات فتحة صغيرة جدا في أكثر من ١٣٠ دولة . ووفرت هذه الاذاعات للدول مباشرة بيانات عالمية من النظام

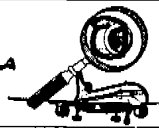
عمليات الطائرات التوربينية النفاثة ، التي تمثل حوالي ٩٥ في المائة من الحجم الكلي للحركة المنتظمة (من حيث العسدد الكلي للركاب الكيلومترين المنقولين) ، سجلت ٨ حوادث في عام ١٩٩٩ ، أسفرت عن مصرع ٣٤٧ راكباً ، بينما سجلت عمليات الطائرات التوربينية المروحية والطائرات ذات المحركات المكبسية ، التي تمثل حوالي ٥ في المائة من حجم الحركة الجوية المنتظمة ، ١٢ حادثاً أسفر عن مصرع ٤٢ راكباً ، ومعنى ذلك أن معدل الخسائر في أرواح ركاب الطائرات التوربينية النفاثة كان أقل بكثير من مثيله في الطائرات المروحية .

الطيران التجاري غير المنتظم

تشمل العمليات التجارية غير المنتظمة الرحلات الجوية غير المنتظمة التي تشغلها شركات الخطوط الجوية المنتظمة ، وجميع رحلات النقل الجوي غير المنتظمة التي يشغلها المستثمرون التجاريون . وتدل المعلومات المتوافرة لدى الإيكاو عن سلامة عمليات طائرات الركاب غير المنتظمة على أن ٢٢ حادثاً مميتاً وقع لطائرات تجاوزت كتلتها الإقلاعية القصوى المعتمدة ٢٥٠ ٢٠٠ كغ في عام ١٩٩٩ (منها ٦ حوادث لطائرات تقوم بتشغيل خدمات بضائع مع وجود ركاب على متنها) مما أفضى إلى مصرع ١٢٩ راكباً ، مقارنة بعدد الحوادث المميتة التي وقعت في عام ١٩٩٨ ، والذي بلغ ٢٠ حادثاً (بما فيها حادثة اصطدام في الجو حسب كحادثة واحدة) أفضى إلى مصرع ١٩١ راكباً .

وأما العمليات غير المنتظمة التي قامت بها طائرات تزيد كتلتها الإقلاعية على ٩٠٠٠ كغ ، سواء كانت تابعة لخطوط جوية منتظمة أو لمستثمري طائرات تطير في رحلات غير منتظمة ، فقد سجلت ٨ حوادث مميتة (تتعلق ٥ منها بطائرات تقوم بتشغيل خدمات بضائع مع وجود ركاب على متنها) أفضت إلى مصرع ٥٣ راكباً في عام ١٩٩٩ .

مراقبة السلامة الجوية



★ وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٢-١١ ، بدأ في أول يناير تنفيذ برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ، بحيث بدأت نشاطات التدقيق في مارس . ويتضمن البرنامج اجراء عمليات تدقيق الزامية ومنتظمة لمراقبة السلامة الجوية في جميع الدول المتعاقدة ، وقدر اكبر من الشفافية في الافصاح عن نتائج التدقيق . وهو يحل محل برنامج الإيكاو الطوعي لتقييم مراقبة السلامة الجوية الذي أنشئ في مارس عام ١٩٩٦ .

الازدحام



استمر ازدحام المطارات والفضاء الجوي في التأثير على العمليات في مناطق كثيرة من العالم . وازداد السفر الجوي بسرعة تتجاوز السعة الحالية للمطارات والمجالات الجوية . ومن المنتظر أن يسهم التنفيذ المتوقع لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية اسهاما كبيرا في التقليل على الصعيد العالمي مسن ازدحام المطارات والفضاء الجوي .

★ من أجل المساعدة على التقليل من الازدحام داخل مباني المطارات ، انتهت الإيكاو من اعداد مواصفات فنية جديدة لبطاقات السفر " ذات التكنولوجيا المتقدمة " ، مثل بطاقة جواز السفر و " البطاقات الذكية " الأخرى المصممة لتنفيذ نظم فحص الركاب الآلي على حدود البلاد . وستسمح مثل هذه النظم للأشخاص كثيري الأسفار بتجاوز الصفوف في مكاتب الهجرة ، وخاصة في المطارات التي تشهد أحجاما كبيرة من الحركة الجوية في فترات الذروة .

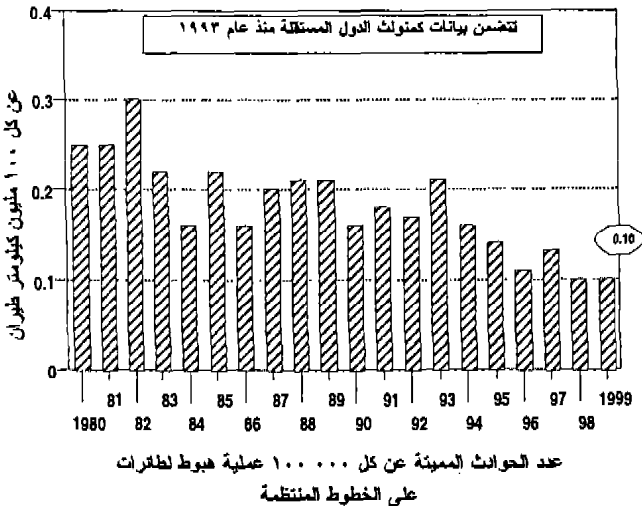
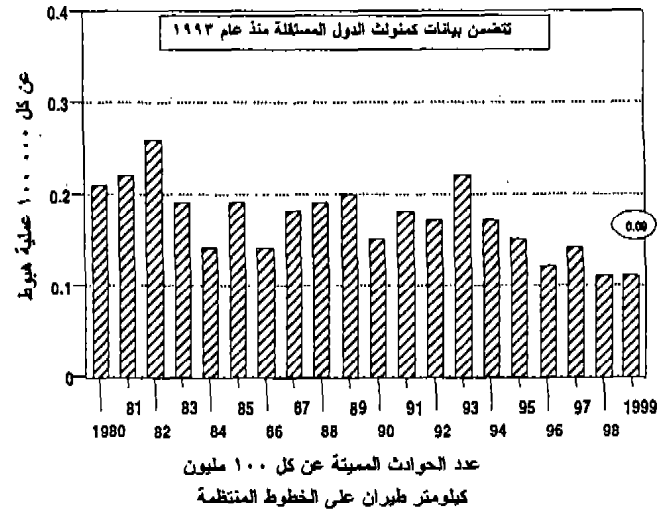
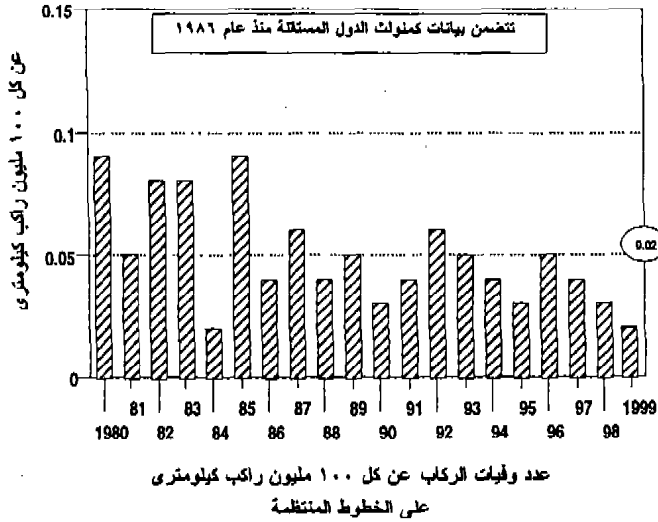
السلامة



الطيران المنتظم

تشير المعلومات الأولية عن حوادث الطائرات التي أسفرت عن خسائر في الأرواح بين ركاب الرحلات المنتظمة على نطاق العالم لدى الإيكاو إلى وقوع ٢٠ حادثة طيران مميتة في عام ١٩٩٩ ، أصابت طائرات تجاوزت كتلتها الإقلاعية القصوى المعتمدة ٢٥٠ ٢٠٠ كغ . وكان عدد الوفيات من الركاب في هذه الحوادث ٤٨٩ راكباً . مقابل ٢٠ حادثة في عام ١٩٩٨ أفضت إلى مصرع ٩٠٥ ركاب (الجدول ١١) . أما عن العلاقة بين وفيات الركاب وحجم الحركة الجوية ، فقد انخفض معدل وفيات الركاب لكل ١٠٠ مليون راكب كيلومتر ، من مستوى ٠,٠٣٥ إلى ٠,٠٢ في عام ١٩٩٨ . غير أنه كان هناك تغير طفيف في حوادث الطيران التي أفضت إلى الموت لكل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران ، وفي عدد الحوادث المميتة لكل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط الذي ظل عند معدل بمستوي عام ١٩٩٨ البالغين ٠,٠٩ و ٠,١٠ على التوالي (الشكل ٨) .

وتفاوتت مستويات السلامة تفاوتاً كبيراً حسب اختلاف أنواع طائرات الركاب العاملة في خدمة منتظمة . فمن ذلك مثلاً أن



الشكل ٨ - احصاءات حوادث الطائرات
١٩٩٠ - ١٩٩٩

★ وحتى ٣١ ديسمبر ، قامت فرق من الايكاو بالتدقيق فسي ٤٩ دولة متعاقدة في ثلاثة مجالات يشملها البرنامج حاليا ، أي : اجازة وتدريب العاملين تشغيل الطائرات وصلاحيه الطائرات للطيران . وبالإضافة الى ذلك ، فقد جرى التدقيق في بعض الدول لتقرير الأدلة على وجود نظام وتنظيم سليمين للطيران المدني .

وتوفر لجميع الدول المتعاقدة تقارير موجزة تتضمن ملخصا للنتائج والاجراءات التصحيحية من الدول التي جرى فيها التدقيق .

التخطيط للطوارئ بشأن مشكلة تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠

★ تم في يونيو تقديم تقرير مرحلي الى اجتماع المنسقين الوطنيين لمشكلة تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠ السدي نظمته الأمم المتحدة في نيويورك ، وجرى فيه التأكيد من جديد على أن السلامة هي الأولوية العليا لمجتمع الطيران العالمي في التحضير لتغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠ . وأبرز التقرير خطة عمل الايكاو لمواجهة مشكلة تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠ التي ركزت على نشر المعلومات عن هذه المشكلة ، ورفع مستوى الوعي بعواقبها لدى صناعة الطيران المدني الدولي ، وتقييم التقدم المحرز في الدول لمعالجة هذه المشكلة ، واستكمال جهودها وكذلك الجهود التي تبذلها منظمات النقل الجوي ، والتشجيع على وضع خطط وطنية للطوارئ والعمل في الوقت ذاته من خلال مجموعات التخطيط الاقليمية على وضع خطط اقليمية للطوارئ .

★ ركزت جهود الايكاو الرامية للتخطيط الفعال للطوارئ بشأن مشكلة تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠ على جميع المستويات الثلاثة للتخطيط ، أي : الوطني والاقليمي والعالمي . فعلى المستوى الوطني ، تم اصدار المشورة للدول وتزويدها بالمعلومات لمساعدتها في تحضيراتها . وفي الوقت نفسه ، تم حثها على وضع خطط وطنية للطوارئ في مجال خدمات الحركة الجوية اذا لم توجد هذه الخطط بالفعل . وقامت المكاتب الاقليمية للايكاو ، عن طريق العمل من خلال المجموعات الاقليمية للتخطيط والتنفيذ ، بوضع خطط اقليمية للطوارئ . وعلى المستوى العالمي ، عقد اجتماعان لمجموعة التخطيط العالمية للطوارئ لعام ٢٠٠٠ والمشاركة بين الايكاو وألياتها وكان الهدفان الرئيسيان للاجتماعين هما تحقيق الاتساق بين خطط الطوارئ فيما بين الأقاليم

وحضر الندوة أكثر من ٥٠٠ مشارك من ٥٨ دولة متعاقدة وسست منظمات دولية ، وقد أتاحَت توصيات الندوة للإيكاف أساسا لوضع خطة عمل خمسية للمتابعة بشأن سلامة الطيران والعوامل البشرية للفترة ٢٠٠٠-٢٠٠٤ . وقد ألقى رئيس مجلس المنظمة كلمة افتتاحية أمام الندوة .

التدريب



تقرر أنه ينبغي اعداد برامج تدريبية قياسية من نوعية جيدة من أدل المفتشين الحكوميين لمراقبة السلامة الجوية وتوزيعها على الدول التي تواجه صعوبات في تطبيق القواعد القياسية الصادرة عن الإيكاف بشأن مراقبة السلامة الجوية بسبب النقص في مفتشي السلامة الجوية الحكوميين المؤهلين بشكل ملائم .

★ بدأت إدارة الطيران الاتحادية للولايات المتحدة والإيكاف بنيل جهود تعاونية لاعداد برامج تدريبية قياسية لمفتشي السلامة الجوية الحكوميين . وأكمل قسي عام ١٩٩٩ البرنامج الأول من البرامج التدريبية القياسية الأربعة . وسيتم إنشاء النصف الأول من عام ٢٠٠٠ اكمال الدورات المتبقية .

نظام وارسو



★ عقد في مونتريال من ١٠ الى ٢٨ مايو مؤتمر دولي لقانون الجو لغرض اعتماد وثيقة قانونية دولية جديدة لتحديث وتوحيد " نظام وارسو " لمسؤولية الناقلين الجويين . واعتمد المؤتمر اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي ، التي حررت في مونتريال في ٢٨/٥/١٩٩٩ ، ووقعت على الاتفاقية ٦١ دولة ومنظمة اقليمية واحدة للتكامل الاقتصادي (المجموعة الأوروبية) ، وصدقت عليها دولة واحدة .

الأمن



وردت خلال فترة التقرير تقارير رسمية أو تأكيدات من الدول المعنية عن حدوث ستة من أفعال التدخل غير المشروع ، منها ثلاث عمليات استيلاء غير مشروع تتعلق برحلات جوية دولية ،

ووضع اطار وحدات التنسيق لعام ٢٠٠٠ على الصعيدين الاقليمي والعالمي . وقد وضعت كافة أقاليم الإيكاف خططها للطوارئ في صيغتها النهائية قبل تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠ . أدى التعاون الذي بلغ مستوى لم يسبق له مثيل بين الإيكاف والدول المتعاقدة والمجلس الدولي للمطارات والاتحاد الدولي للنقل الجوي ومختلف هيئات وصناعات الطيران الى تغيير التاريخ بسلسلة وبلا حوادث .

وكانت معظم خطط الطوارئ لعام ٢٠٠٠ تهدف لضمان أن اغلاق التجهيزات الرئيسية على نطاق أي اقليم لن ينجح عنه اغلاق المجال الجوي تماما . وقد ضمن هذا أن الطرق الجوية الدولية الاستراتيجية ستظل مفتوحة . فضلا عن ذلك ، تم تحقيق التنسيق الاقليمي لتسهيل السلامة الجوية واستمرارية خدمات الحركة الجوية الدولية من خلال جمع وتحليل المعلومات والتنسيق الفعال . وأنشئت كذلك في مقر الإيكاف وحدة لتنسيق معالجة مشكلة تغيير التاريخ في عام ٢٠٠٠ على الصعيد العالمي . وقد مكنت المساهمة الملموسة من الحكومة الكندية من انشاء هذه الوحدة التي أصبحت متاحة كبنية أساسية دائمة لإدارة الأزمات ويمكن استنفارها للعمل باشعار قصير .

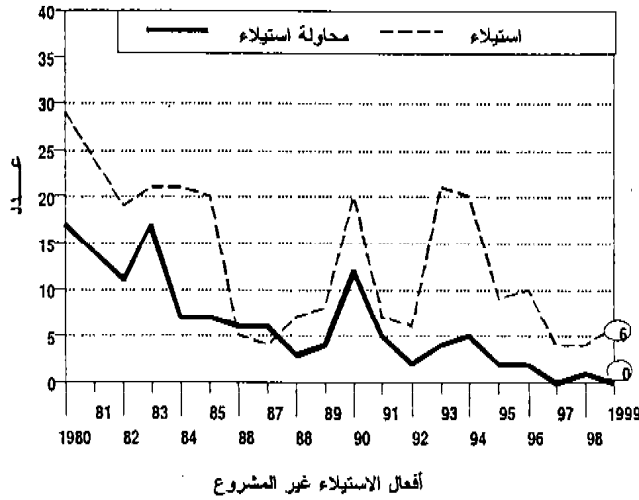
العوامل البشرية



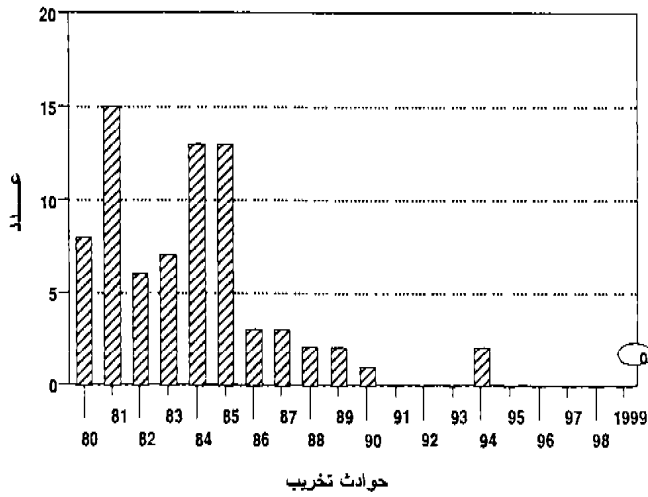
أثناء عام ١٩٩٩ ، أولت صناعة الطيران مزيدا من اهتمامها لمسائل العوامل البشرية في مجال أمن الطيران . وعقدت المجموعة الاستشارية الفنية المعنية بالعوامل البشرية لأمن الطيران الدولي مؤتمرا في أمستردام ركز على التوحيد القياسي لاختيار أجهزة الفحص الأمني وللتدريب ولمراقبة الأداء . ونشرت إدارة الطيران الاتحادية وثيقة بعنوان " خطة الاختبار والتقييم لقياس فعالية وكفاءة نقاط الفحص " وهي وصف أول للمسائل الحاسمة بالنسبة لنقاط الفحص الأمني في المطارات وما يرتبط بها من قياسات الأداء .

بدأت منظمة يوروكنترول مشروع تقليل الأخطاء البشرية في إدارة الحركة الجوية . ويهدف هذا المشروع الذي تشترك فيه عدة دول الى اعداد وسيلة لتحليل الوقائع لتحسين اماكن التعويل على البشر ضمن نظام لامكان التعويل بدرجة عالية . ومن المتوقع اعتماد المشروع أثناء عام ٢٠٠٠ .

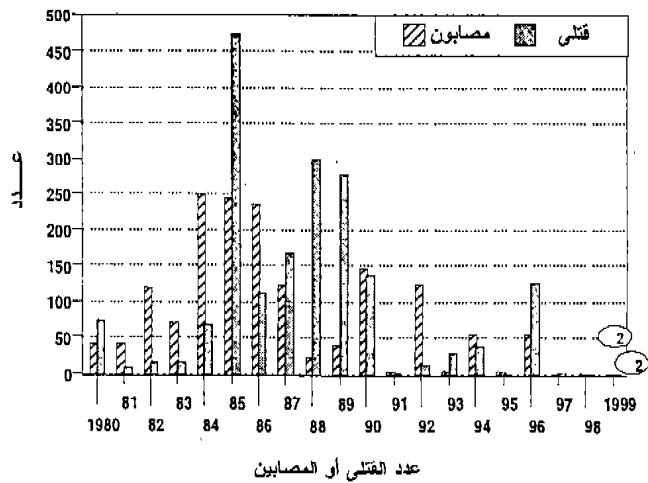
عقدت الندوة العالمية الرابعة لسلامة الطيران والعوامل البشرية في سانتياجو بشيلي في الفترة من ١٢ الى ١٥/٤/١٩٩٩ .



أفعال الاستيلاء غير المشروع



حوادث تخريب



عدد القتلى أو المصابين

الشكل ٩ - إحصاءات أمن الطيران

١٩٩٩ - ١٩٨٠

وثلاث عمليات استيلاء غير مشروع على طائرات محلية (الجدول ١٢). وقد أدرجت هذه الأفعال في الإحصاءات السنوية وستساعد في تحليل الاتجاهات والتطورات (الشكل ٩).

★ منذ البدء في آلية التمويل والمساعدة المالية والفنية والمادية المقدمة الى الدول فيما يتعلق بأمن الطيران في عام ١٩٨٩، طلبت ١٣٧ دولة المساعدة، وأوفدت بعثات تقييم فني الى ١١٠ دول منها، وبعثات متابعة الى ٣٤ دولة منها، وتم تنظيم ١٣٩ حلقة تدريبية شارك فيها ٣٠٤٦ متدرباً. وفي عام ١٩٩٩ مولت هذه الأنشطة بتبرعات قدمتها ٤ دول مانحة وبلغ مجموعها ٩٢٤ ٤٥٤ دولاراً أمريكياً ومن خلال تمويل ٣ دول مانحة لأربع وظائف.

★ أصدر المجلس في مارس بياناً يحث فيه جميع الدول على الامتناع عن استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها وأن تسترشد بالمبادئ والأنظمة والقواعد والتوصيات المنصوص عليها في اتفاقية الطيران المدني الدولي وملاحقها واتفاقيات أمن الطيران، وذلك لضمان التطور الآمن والفعال للطيران المدني. ويدعو البيان الدول التي لم تصدق بعد على المادة رقم (٣) مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي أن تبادر الى التصديق عليها، وهي المادة التي تدعو الدول الى الامتناع عن استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها.

★ عقب دخول اتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها حيز النفاذ في ١٩٩٨/٦/٢١، نظر المجلس في قائمة بالخبراء المرشحين لعضوية اللجنة الفنية الدولية للمتفجرات. ووفقاً لقرار المجلس، عين رئيس المجلس أعضاء في اللجنة من الدول التالية أسماؤها: الأرجنتين والنمسا وكندا والجمهورية التشيكية ومصر وفرنسا وألمانيا واليابان والكويت والمكسيك والمملكة العربية السعودية وسويسرا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة وزامبيا. وعقدت في مقرر الايكار من ١٣ الى ١٥ ديسمبر الدورة الأولى للجنة الفنية الدولية للمتفجرات. واعتمدت اللجنة أثناء الدورة نظامها الداخلي، وبحثت مهامها ومنهجية عملها، واستعرضت حالة الملحق الفني بالاتفاقية، ونظرت في مهام مجموعة الاختصاصيين المؤقتة المعنية بكشف المتفجرات وحددت برنامج عملها المستقبلي.



حماية البيئة

في أبريل ، اعتمد مجلس الاتحاد الأوروبي نظام المجلس رقم ٩٢٥ لعام ١٩٩٩ بشأن القيام داخل المجموعة بتسجيل وتشغيل أنواع معينة من الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تم تعديلها وإعادة إصدار شهاداتها بوصفها تفي بمقتضيات القواعد القياسية للضوضاء الواردة في الفصل الثالث من الملحق السادس عشر . غير أنه ، عند اعتماد النظام ، قرر ارجاء موعد تطبيقه لمدة سنة الى ٢٠٠٠/٥/٤ ، مع الاشارة الى المشاورات الجارية مع الولايات المتحدة والتطورات داخل الايكاو . وجرى استعراض انتباه المجلس للتطورات المتعلقة بضوضاء الطائرات في أوروبا وكانت تلك التطورات موضوعا للمراسلات في شهر مارس بين رئيس مجلس الايكاو ورئيس مجلس الاتحاد الأوروبي ، وهي المراسلات التي تدعو الى المزيد من البحث لتلك المسائل في اطار الايكاو .

وفي أبريل أيضا ، أكمل الفريق الحكومي الدولي المعنى بتغيير المناخ تقريراً خاصاً عن الطيران والجو العالمي ، تم اعداده بالتعاون مع فريق الخبراء المعنى بالتقييم العلمي بمقتضى بروتوكول مونتريال ، وذلك بناء على طلب الايكاو . وهذا التقرير يعطى الدول والايكاو والهيئات الأخرى المعنية بصنع السياسات والتابعة للأمم المتحدة قاعدة معلومات مشتركة لها حجيتها للتساؤل تأثير انبعاثات محركات الطائرات .

وعلى أثر اعتماد بروتوكول كيوتو لاتفاقية الأمم المتحدة الاطارية بشأن تغيير المناخ ، في ديسمبر ١٩٩٧ ، استمرت المفاوضات بشأن وضع قواعد تحكم الآليات الجديدة الواردة في البروتوكول بغية استكمالها في أواخر عام ٢٠٠٠ ، وهي تشمل تبادل الانبعاثات ، الأمر الذي قد يكون مهما بالنسبة للطيران .

★ وفي فبراير ، وعلى أساس توصيات الاجتماع الرابع للجنة الايكاو لحماية البيئة في مجال الطيران (أبريل ١٩٩٨) ، اعتمد المجلس قواعد قياسية وأساليب عمل موصى بها جديدة خفضت مستويات أكاسيد النيتروجين التي سيكون مسموحاً بانبعثاتها من محركات الطائرات بنسبة ١٦ في المائة كمتوسط (ستكون قابلة للتطبيق على تصاميم المحركات الجديدة بعد عام ٢٠٠٣) ، وزادت صرامة القواعد القياسية لضوضاء الطائرات المروحية الخفيفة ذات المحرك الواحد .

★ فيما يتعلق بالضوضاء ، قام المجلس في يونيو بتوسيع مهام لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لتمكين اللجنة من الاستكشاف العالمي لمسألة قيود التشغيل المفروضة على طائرات الفصل الثالث ، وذلك بالإضافة للأعمال الجارية بالفعل بشأن قاعدة قياسية للضوضاء أكثر صرامة من الفصل الثالث . ومنذ ذلك الحين أعطت اللجنة المذكورة هذه المهمة درجة عالية من الأولوية .

★ فيما يتعلق بالانبعاثات المحركات ، وحسبما طلبته الجمعية العمومية في عام ١٩٩٨ ، فإن لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تركز بصفة خاصة على وضع خيارات السياسة الخاصة بالحد من انبعاثات غازات الدفيئة الناجمة عن الطيران المدني أو تخفيضها . وعند القيام بذلك ، فهي تأخذ في الحسبان التقرير الخاص للفريق الحكومي الدولي المعنى بتغيير المناخ ومتطلبات بروتوكول كيوتو . ويشمل هذا العمل متابعة التقدم في التكنولوجيا واستكشاف المضي في تطوير الملحق السادس عشر ليعالج على وجه التحديد الانبعاثات التي تدعو للقلق على الصعيد العالمي ، ووضع ارشادات بشأن التدابير التشغيلية لتخفيض الانبعاثات وكذلك منهجية لتقييم المنافع البيئية لتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع /إدارة الحركة الجوية . ويشمل هذا العمل أيضا تحليل الدور المحتمل للخيارات القائمة على السوق ، مثل الجبايات (الرسوم أو الضرائب) وتبادل الانبعاثات والاتفاقات الطوعية ، بغية تقديم تقرير بشأن هذا الموضوع الى الجمعية العمومية في عام ٢٠٠١ .



قيود التدخين

في نهاية السنة ، أحرز مزيد من التقدم في تحقيق بيئة خالية من التدخين على متن رحلات الركاب على نطاق العالم . وكان ذلك في العديد من الحالات على أساس تغيرات طوعية في سياسات شركات الطيران . ولقد نفذ كل الناقلين الجويين في استراليا ونيوزيلندا وبلدان شمال أوروبا وأمريكا الشمالية حظراً كاملاً للتدخين على مستوى النظام . وفي آسيا وأوروبا والشرق الأوسط تعتبر الأغلبية الكبرى من الرحلات خالية الآن من التدخين . وفي أمريكا الجنوبية لا يزال القليل من الرحلات الجوية خالياً من التدخين . وفي اقليم أفريقيا قامت شركات الطيران في حوالي ١٥ دولة بحظر التدخين على متن رحلات الركاب .

والمهام اليومية اللازمة لبنية أساسية مأمونة وفعالة للطيران المدني طبقا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن الايكاو . وتترتب على نشاطات المنظمة في البوسنة والهرسك آثار بعيدة المدى على سكان البلاد فضلا عن نفعها للناسقين الجويين الوطنيين والدوليين الذين تخدم طائراتهم البلاد أو تطير فوقها . ويتمثل أحد الانجازات الرئيسية للمشروع في أن يعاد الى البوسنة والهرسك مجالها الجوي العلوي واعداد خطة شاملة لبنية المجال الجوي وطرق خدمات الحركة الجوية لتنفيذها بالتنسيق مع قوات تحقيق الاستقرار . وفي كوسوفو ، استجابة لطلب من ممثل الأمم المتحدة الخاص للإدارة المدنية في كوسوفو لتقديم المساعدة في فتح مطار بريشتينا ، أوفدت الايكاو بعثة ميدانية الى مطار بريشتينا في نوفمبر ١٩٩٩ . وقامت البعثة ، التي تألفت من خبراء في مجالات هندسة المطارات والهندسة الميكانيكية والكهربائية والتسهيلات والأمن والاتصالات /الملاحة/ الاستطلاع ومعدات الأرصاد الجوية وإدارة الحركة الجوية ، باستعراض وتقييم تجهيزات المطار وأصدرت تقريرها الذي شمل مسائل السلامة الجوية والأمن والتركيبات والتنظيم والإدارة . ونتيجة للبعثة التسي أوفدتها المنظمة ، فتح مطار بريشتينا للعمليات المدنية النهارية التي لا تتم الا في الأحوال الجوية البصرية وبتابع قواعد الطيران البصري ، شريطة تعميم معلومات الطيران المتعلقة بظروف واجراءات التشغيل وفقا لأحكام المنظمة (الملحق الخامس عشر) .

وفي الصومال ، واصلت سلطة الطيران المدني الانتقالية للصومال - التابعة للايكاو - نشاطاتها في عام ١٩٩٩ لتشغيل مركز لمعلومات الطيران وتجهيزات الاتصالات والأرصاد الجوية للطيران ، فضلا عن التدريب وتكوين القدرات واصلاح البنية الأساسية للمطار وخدمات الطيران بالمطارات في الصومال . ويتم تقديم خدمات معلومات الطيران من تجهيزات بعيدة مقامة في نيروبي .

إساءة استعمال العقاقير



تم أثناء السنة الترويج للدليل الخاص بمنع إساءة تعاطي المواد المؤثرة في العقل في أماكن عمل الطيران (الوثيقة رقم Doc 9654) في مؤتمرات واجتماعات دولية لطب الطيران المدني في الولايات المتحدة والدانمرك وهنغاريا وجمهورية كوريا والصين وسري لانكا .

التعاون الفني



بلغت قيمة برنامج التعاون الفني للايكاو ٦٠,٥ مليون دولار أمريكي في عام ١٩٩٩ ، وأنفق منها ٥٤,٣ مليون دولار أمريكي (أي بنسبة قدرها ٩٠ في المائة) .

في أثناء العام نفذت إدارة التعاون الفني ١٢٦ مشروعا في ٧٢ بلدا ناميا ، وتم اعتماد ما مجموعه ١٢ مشروعا ضخما جديدا ومعدلا . واستعانت الإدارة في مشروعاتها الميدانية بخدمات ٣٦٦ خبيراً من ٤١ بلدا . وقدمت ٥٨١ منحة تدريبية ، وأنفق ٢١,٢٣ مليون دولار أمريكي على مشروعات المشاريع الميدانية .

في عام ١٩٩٩ ، قامت الايكاو ، من خلال مكتبها لأوروبا وشمال الأطلسي وبرنامجها للتعاون الفني ، بأداء دور مهم في تطبيع خدمات الملاحة الجوية في منطقة البلقان . وتقوم المنظمة في البوسنة والهرسك ، عن طريق تنفيذ مشروع تمويله المفوضية الأوروبية ، بمساعدة إدارة الطيران المدني على تنفيذ التدابير

المنظمة

- ★ في يناير، أنشئت وحدة تدقيق مراقبة السلامة الجوية التي تتولى تنفيذ برنامج عالمي لمراقبة السلامة الجوية يتضمن نظاما لتقديم التقارير بانتظام والمتابعة لتطبيق القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها المتعلقة بالسلامة الجوية . وفي إطار البرنامج ، الذي أنشئ وفقا لقرار الجمعية العمومية ٣٢-١١ ، بدأ في مارس التدقيق في الدول ، وحتى نهاية السنة تم التدقيق في ٤٩ دولة . ومن المتوقع أن يتم التدقيق في كافة الدول المتعاقدة بحلول نهاية عام ٢٠٠١ .
- ★ احتفلت لجنة الملاحه الجوية في فبراير بعيدها الخمسين . وتتألف اللجنة من خمسة عشر خبيرا فنيا يعينهم المجلس على أساس مؤهلاتهم وخبراتهم الفردية . وتوصي اللجنة المجلس باتخاذ أكثر الاجراءات مواءمة لوضع وتعديل القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في ستة عشر ملحقا باتفاقية شيكاغو من أصل ثمانية عشر ملحقا وفي وثائق الاجراءات ذات الصلة بها .
- ★ في مايو ، اعتمدت اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي وتم التوقيع عليها في مونتريال ، وذلك في مؤتمر دولي لقانون الجو عقدته الايكاو لتوحيد وتحديث نظام وارسو الذي لحقته تعديلات واضافات على مر السنين .
- ★ وفي ٢٨ مايو ، وقع في مونتريال اتفاق اضافي بين منظمة الطيران المدني الدولي والحكومة الكندية بشأن المقر الرئيسي للمنظمة ، على أن يسري اعتبارا من ١/١١/١٩٩٦ . يشكل هذا الاتفاق محل الاتفاق الاضافي الموقع في ١٢ و ١٦/٩/١٩٨٠ . ويوافق الطرفان على أن تستأجر الحكومة الكندية من المالك وتشغل المنظمة المبنى بأكمله لفترة ٢٠ سنة وشهر واحد . وتتكفل الحكومة الكندية سنويا بنسبة ٧٥ في المائة من الايجار وتكاليف التشغيل ، بصرف النظر عن الممتلكات ، بينما تتكفل المنظمة بنسبة ٢٥ في المائة من الايجار وتكاليف التشغيل وتدفعها للحكومة الكندية .
- ★ في ١٧/٨/١٩٩٩ ، سري مفعول البروتوكول المعدل لتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي (النص الروسي) ، الموقع في مونتريال في ٣٠/٩/١٩٧٧ ، وذلك بالنسبة الى الدول التي صدقت عليه . وبعد ذلك بتلاتين يوما ، في ١٦/٩/١٩٩٩ ، سري مفعول البروتوكول بشأن النص الرباعي للغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (نسخة كاخو ، ١٩٩٩) ، الموقع في مونتريال في ٣٠/٩/١٩٧٧ ، وذلك بالنسبة للدول التي قبلته وصدقت على البروتوكول المعدل (النص الروسي) . واذ سري مفعول كل من البروتوكولين ، فان اتفاقية شيكاغو أصبحت الآن متساوية في الحجية باللغات الانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية .
- ★ في سبتمبر ، منح المجلس جائزة انوارد وارنر الثلاثة والثلاثين ، وهي أعلى تكريم في عالم الطيران المدني ، للسيد جيروم ف. ليسرر (الولايات المتحدة الأمريكية) اعترافا بمساهماته البارزة في تحسين كافة جوانب السلامة في الطيران الدولي .
- ★ في سبتمبر ، عقد اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها لعام ١٩٩٩ الذي شارك فيه ٢٥٢ خبيرا في الطيران العالمي يمثلون ٨٤ دولة متعاقدة و١١ منظمة دولية . ووافقوا على مجموعة من التوصيات التي تهدف الى تعزيز منع وقوع الحوادث عن طريق نظم أفضل للإبلاغ عنها والتشارك بمزيد من الفعالية في المعلومات المتعلقة بالسلامة الجوية وكذلك تعزيز المواصفات الفنية لمنع الحوادث والوقائع .
- ★ في ٣/١٠/١٩٩٩ ، سري مفعول بروتوكول تعديل الاتفاقية الخاصة بالأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بأطراف ثالثة على سطح الأرض ، الموقعة في روما في ٧/١٠/١٩٥٢ ، الموقع في مونتريال في ٢٣/٩/١٩٧٨ .
- ★ جرى في ٧ ديسمبر الاحتفال بيوم الطيران المدني الدولي وكان موضوعه " النهوض بالصدقة والتفاهم العالميين " .
- ★ قامت الايكاو ، خلال عام ١٩٩٩ ، بدور رئيسي عن طريق مكتب أوروبا وشمال الأطلنطي في تطبيع خدمات الملاحة الجوية لدى البوسنة والهرسك . وتم الانتهاء من مشروع تموله المفوضية الأوروبية ، لمساعدة ادارة الطيران المدني في تنفيذ مهامها اليومية ولضمان سلامة وكفاءة النقل الجوي وفقا للقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الصادرة عن المنظمة . فضلا عن ذلك ، أعيدت المسؤولية عن ادارة المجال الجوي العلوي الى السلطات في البوسنة والهرسك .

- ★ مضى عام بأكمله من النشاط المكثف في التحضير لتغيير التاريخ الى عام ٢٠٠٠ . وأدت الجهود المتضافرة التي بذلتها المجموعة المشتركة بين الايكار والياتا والمعنية بالتخطيط العالمي للطوارئ لعام ٢٠٠٠ والمكاتب الاقليمية للايكار ومجموعات التخطيط الاقليمية والتخطيط الوطني ، وكذلك انشاء وحدة للتنسيق العالمي لمعالجة مشكلة تغيير التاريخ عام ٢٠٠٠ في مقر الايكار خلال الفترة الانتقالية ، الى انتقال الطيران المدني الدولي بنجاح الى عام ٢٠٠٠ وتحقيق مكاسب طويلة الأجل لسلامة وفعالية عمليات الطيران على النطاق العالمي . وكان ذلك نتيجة لمستوى لم يسبق له مثيل من التعاون بين الايكار والدول المتعاقدة لديها ، والمجلس الدولي للمطارات والياتا ومختلف الهيئات المعنية بالطيران وصناعات الطيران المدني .
- ★ تمشيا مع قرار الجمعية العمومية ٣٢-١ بعنوان "زيادة انتاجية الايكار" ، واصل المجلس جهوده لترشيد طرق عمل واجراءات المجلس والجمعية العمومية بدون اضعاف المنظمة أو الحاق أى أثر ضار على وظائفها . وركز المجلس في برنامج عمله بدرجة أكبر على أمور السياسة وكرس المزيد من الوقت لمسائل الملاحة الجوية . وفوض السلطة للجنة الملاحة الجوية ورئيس المجلس لمعالجة مختلف شؤون الطيران . ولتحسين الاتصال مع الدول ، زادت المنظمة من استخدام شبكة الانترنت العالمية . وتحققت وفورات في اعدا الوثائق وتعيين الموظفين وإدارة مبنى المنظمة . واعتمد المجلس اجراءات الهدف منها استحداث مجموعة متنوعة من الجوائز والحوافز للموظفين .