



عرض مقدم من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)،

السيد روبرتو كوبيه غونزاليس

للدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية

عن التقارير السنوية للمجلس للسنوات ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦

والتقرير الإضافي للأشهر الستة الأولى من سنة ٢٠٠٧

(مونتريال، ٢٠/٩/٢٠٠٧)

المندوبون والمراقبون الموقرون، أيها الزملاء في عالم الطيران المدني الدولي، سيداتي سادتي.

وفقا لأحكام المادة ٥٤ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي، أتشرف بأن أقدم لكم بالنيابة عن المجلس، تقاريره للسنوات ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦، مع تقرير إضافي عن النصف الأول من سنة ٢٠٠٧. وقد تم بالفعل توزيع التقارير السنوية على جميع الدول المتعاقدة. وأود أن أعرض بعد دقائق على الجمعية العمومية ملخصا عن السمات البارزة التي ميزت تلك الفترة.

لقد شهد الطيران العالمي نموا مطردا بين سنتي ٢٠٠٤ و ٢٠٠٦. فقد ازداد مجموع عدد الركاب في العالم بمتوسط نسبته ٦,٢ في المائة في السنة وارتفع العدد الفعلي للركاب من ١,٩ بليون راكب إلى ٢,١ بليون راكب. ويُتوقع أن يبلغ معدل متوسط النمو ٤,٦ إلى غاية سنة ٢٠٢٥، حيث يبلغ مجموع عدد الركاب نحو ٤,٥ بلايين.

ويتيح هذا النمو فرصا جديدة أمام الدول وشركات النقل الجوي، كما يضعها أمام تحديات جديدة. فبقدر ما يكون تعاوننا على إدارة هذا النمو بشكل فعال ومتناسق ومتسق في جميع البلدان والأقاليم، بقدر ما يتحدد مستوى سلامة نظام النقل الجوي العالمي وأمنه واستمراريته وكفاءته.

ومن ثم، قامت الايكاو منذ انعقاد الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية في سنة ٢٠٠٤ بتعزيز قيادتها على نحو مركز واستباقي في إطار أربعة مبادئ رئيسية وهي التنفيذ والأداء وتحقيق النتائج والشفافية. وساهمت هذه المبادئ في التعجيل بتحول الايكاو من منظمة تقوم على أساس أبعاد توجيهية تقليدية إلى منظمة تقوم على الأداء وتسعى إلى النتائج.

وقد كان هذا التحول أكثر وضوحا في مجال السلامة.

السلامة

من المسلم به أن سنتي ٢٠٠٣ و ٢٠٠٤ هما أكثر السنوات سلامة منذ إنشاء الايكاو سنة ١٩٤٤، غير أن وقوع ستة حوادث جسيمة في أغسطس وسبتمبر ٢٠٠٥ ذكرنا أن الثغرات التي تشوب نظام الطيران والتي تم تحديدها بالفعل في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لا تزال قائمة. كما دفع هذا الوضع الايكاو إلى التعجيل باقتراح عقد مؤتمر رؤساء الطيران المدني الخاص بالاستراتيجية العالمية للسلامة الجوية، من أجل التوصل إلى توافق آراء بشأن الاستراتيجية العالمية للطيران في القرن الحادي والعشرين.

وانعقد هذا المؤتمر في مارس ٢٠٠٦، وقد أفلح في إرساء الأساس لاتباع نهج معاد تنشيطه فيما يتعلق بسلامة الطيران. وأكد هذا المؤتمر مجدداً على الأهمية الحاسمة للشفافية وتقاسم المعلومات المتصلة بسلامة كمبادئ أساسية لتحقيق نظام نقل جوي سليم. وأقر المؤتمر بأن السلامة مسؤولية تقع على عاتق الجميع وأنه لا يمكن إحرار تقدم في مجال السلامة العالمية إلا بقيادة الايكاو وتعاون جميع الجهات المعنية في بذل جهود متضافرة ومنسقة.

وتعهد المشاركون في هذا المؤتمر بتحسين الإطار العالمي للسلامة الجوية عن طريق ممارسة مراقبة السلامة بالامتثال الكامل للقواعد والتوصيات الدولية للايكاو، وتنفيذ نظم إدارة السلامة، وإيجاد حلول مستدامة للسلامة. واتفق المشاركون بالإجماع على نشر نتائج برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية على الموقع العام للايكاو على شبكة الإنترنت في موعد أقصاه ٢٣/٣/٢٠٠٨. ووافقت حتى اليوم ثلاث وتسعون دولة على اطلاع الجمهور على المعلومات المتصلة بالتدقيق. وإني أحث الدول التي لم تعط بعد موافقتها على نشر نتائج التدقيق على أن تعجل بذلك. فالمشاركة في الاطلاع على تقارير التدقيق يمكن أن تساعد على سد الثغرات القائمة التي حددت في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بشكل أسرع، وتسهل على الدول والمانحين تزويد الجهات التي هي في أمس الحاجة إلى الموارد المالية أو البشرية اللازمة.

ومما لاشك فيه أن الشفافية ما تزال نكتسب زخماً، كما أوضح ذلك توقيع الايكاو في سنة ٢٠٠٦ على اتفاقين يرميان إلى تبادل المعلومات عن الحوادث والوقائع. وأعد أبرمت الايكاو الاتفاق الأول مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) في حين أبرمت الثاني مع وكالة السلامة الجوية الأوروبية. وسيساعد ذلك الايكاو على توسيع نطاق بيانات السلامة في نظامها للإبلاغ عن الحوادث والوقائع، مما يمهد الطريق لإجراء مزيد من التقييم الشامل للمخاطر في إطار عملية الايكاو لإدارة السلامة.

ومن النتائج المهمة الأخرى التي حققتها هذا المؤتمر إصدار توصية للايكاو كي تقوم بتتبع خطتها العالمية للسلامة الجوية من خلال إدراج خارطة السلامة الجوية العالمية التي أعدها الفريق المعني باستراتيجية سلامة صناعة الطيران بالتعاون الوثيق مع الايكاو. وقد ساهم إدراج خارطة الطريق في تحويل الخطة العالمية للسلامة الجوية إلى منهجية تخطيط فعالة كي تتعاون الايكاو والدول والأقاليم وصناعة الطيران على العمل لبلوغ الأهداف المحددة للسلامة.

ويسعدني أن أخبركم أنه كان للخطة العالمية للسلامة الجوية المعاد تنشيطها دور هام في وضع خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في إفريقيا. وتعتمد خطة إقليم إفريقيا والمحيط الهندي نهجا يتوخى الانضباط في إدارة البرامج وتمثل أكثر الجهود تنسيقاً وشمولية التي بُذلت إلى يومنا هذا لمواجهة التحديات الجسيمة التي تواجهها إفريقيا في مجال السلامة.

وعموماً، يتمثل التحدي العالمي الذي يواجه سلامة الطيران في جعل معدل الحوادث المنخفض فعلاً أقل انخفاضاً. ولدي الثقة بأن تحقيق أكبر قدر من الشفافية والتطبيق الصارم لعمليات الإدارة التي أثبتت نجاعتها سيؤدي إلى إحرار تقدم كبير في تحقيق أهدافنا المشتركة خلال الفترة الثلاثية المقبلة.

الأمن

لنعود الآن إلى أمن الطيران، حيث تشير إحصاءات السنوات القليلة الماضية إلى وجود نظام نقل جوي عالمي يظل ينعم بالأمان. فبين سنتي ٢٠٠٤ و٢٠٠٦، سُجّلت أربع حالات احتجاز للطائرات فقط، بيد أن عناصر أخرى لنظام الطيران كانت هدفاً لأفعال التدخل غير المشروع.

وساهم برنامج الايكاو العالمي لتدقيق السلامة الذي أنشئ في سنة ٢٠٠٢، مساهمة واضحة في تحسين أمن الطيران العالمي. فقد أصبحت الدول تدرك أكثر الشروط الدولية اللازمة وهي تسعى جاهدة للامتثال للقواعد والتوصيات

الدولية الواردة في الملحق السابع عشر - الأمن. وفي العام الماضي، نفذت الأفرقة المعنية بتدقيق سلامة الطيران التابعة للإيكاو ٤٦ عملية تدقيق، مما جعل مجموع عدد الدول التي شملها التدقيق يصل إلى ١٧٤ دولة، وستجري عمليات تدقيق لجميع الدول البالغ عددها ١٩٠ دولة مع نهاية سنة ٢٠٠٧. وأجريت ٨٦ زيارة متابعة للتأكد من صحة تنفيذ خطط أعمال تصحيحية للدول.

وقد سلمت جميع الدول تقريبا التي شملها التدقيق خطط أعمالها التصحيحية في حينها. ويجري تحليل نتائج عمليات التدقيق باستمرار، وتقدم النتائج أسسا لوضع إستراتيجية موحدة للإيكاو بهدف سد الثغرات التي تشوب أمن الطيران على المستويات الوطنية والإقليمية والعالمية.

ومع ذلك، فبينما يشهد أمن الطيران تحسنا، إلا أن الأحداث من قبيل المؤامرات الإرهابية المزعومة التي شهدتها المملكة المتحدة في أغسطس ٢٠٠٦، والتي قد تكون اشتملت على سوانل تستخدم كمتفجرات، تذكرونا بهشاشة نظام الطيران والحاجة إلى توخي الحرص باستمرار. وفي هذه الحالة الخاصة، كان رد الإيكاو سريعا وفعالا وتعاونيا حيث جمعت الدول المعنية وهيئات إنفاذ القانون وممثلي صناعة الطيران للاستجابة بفعالية. وتم إصدار طائفة من التدابير المؤقتة والمبادئ التوجيهية الدائمة، وستنشر عما قريب قائمة منقحة بالمواد التي لا يجوز حملها على متن الطائرة.

وتدرك الإيكاو جيدا التحديات التي تواجهها الحكومات التي تنفذ تدابير فعالة لمكافحة الإرهاب، مع صيانة كفاءة النقل الجوي وثقة الجمهور بالسفر جوا. وستواصل المنظمة تعاونها مع الدول وصناعة الطيران بشأن اعتماد أساليب وتكنولوجيات ترتبط بالأمن للتصدي للتهديدات الجديدة والناشئة، والعمل في الوقت ذاته على تيسير تدفق الركاب عبر المطارات بشكل سريع وكفء.

ولمساعدة الدول على تحسين الأمن والسلامة، ينبغي معالجة الأسباب الكامنة وراء المشاكل وإيجاد حلول عملية وفعالة. وسيقوم بهذه المهمة فرع دعم التنفيذ والتنمية الذي أنشئ في يونيو من هذه السنة. وتستند هذه الوظيفة الجديدة إلى المراقبة، ومفادها أن الثغرات التي حددتها عمليات تدقيق السلامة والأمن هي بطبيعتها نفسها، وهي في الأساس غياب التشريعات واللوائح والبنية التحتية الملائمة وعدم القدرة على الحفاظ على الموظفين المؤهلين. وسيركز فرع دعم التنفيذ والتنمية جهوده على هذه المجالات وسينسق على نحو أفضل الدعم المتاح من خلال برامج الإيكاو.

البيئة

من القطاعات الهامة التي مارست فيها الإيكاو قيادتها قطاع حماية البيئة. وخلال الاجتماع الأخير للجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للمجلس (الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة) في فبراير من هذه السنة، كان من الواضح أن الشواغل البيئية تشكل حاليا جزءا من خطط وإجراءات جميع الجهات المعنية بالطيران العالمي. وهناك إقرار متزايد بأنه لا بد أن تأتي الحلول من قطاع الطيران وستأتي منه لا محالة.

ومن الإنجازات التي حققها الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة، هناك وضع أهداف متوسطة الأجل وطويلة الأجل في تطوير تكنولوجيات للتحكم في أكاسيد النتروجين. وسيساعد ذلك صناعة الطيران على تحديد أهدافها بشكل أوضح ويتيح أمامها تخطيطا أطول أجلا. كما قام الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة بدراسات أولية عن منافع الإجراءات التشغيلية على البيئة، وفيما يتعلق بنوعية الجو المحلي في المطارات، اقترح الاجتماع السابع إرشادات عن أفضل الممارسات لتقييم وتقدير الانبعاثات الناجمة عن المطارات.

وبينما تعد التكنولوجيا والإجراءات التشغيلية بإجراء تخفيضات إضافية على الانبعاثات، فإن الحلول القائمة على السوق تعتبر جزءا مهما للغاية بالنسبة للحل ككل. وكما كان متوقعا، اقترح الاجتماع السابع للجنة حماية البيئة

إرشادات واسعة النطاق لإدراج انبعاثات الطيران الدولي في الخطط الوطنية للاتجار بالانبعاثات، بما يتماشى مع عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية لتغير المناخ.

وتتناول هذه الإرشادات جوانب الاتجار بالانبعاثات المرتبطة بالقضايا المتعلقة تحديدا بالطيران وتتيح خيارات مفضلة فيما يخص مختلف عناصر نظم الاتجار بالانبعاثات. وأنا على ثقة بأن التعليمات الواردة في الإرشادات ستفيد الوفود عند نظرها في هذه القضايا البيئية الهامة جدا.

الكفاءة

شكل تحسين كفاءة عمليات النقل الجوي، التي أدت إلى تخفيض غازات الدفيئة، علامة بارزة للفترة الثلاثية الماضية، حيث وافق مجلس الايكاو في نوفمبر ٢٠٠٦ على الصيغة المنقحة للخطة العالمية للملاحة الجوية. فالخطة، التي تستند إلى توصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية المعقود في سنة ٢٠٠٣ وإلى خارطتي طريق مرتبطين بصناعة الطيران، تمثل أساسا مرجعيا جديدا لتنفيذ نظام عالمي لإدارة الحركة الجوية.

ومن سمات هذه الخطة قابلية التبادل وسلاسة التنفيذ في الأقاليم بالنسبة لجميع المنتفعين في كل مراحل الرحلة الجوية، واستجابتها للمستويات المتفق عليها للسلامة، وتوفير عمليات اقتصادية مثلى، والقابلية للاستمرار من الناحية البيئية، وتعبيرها عن الشروط الأمنية الوطنية.

وأدرجت الايكاو بالفعل مختلف عناصر الخطة العالمية في خطة أعمالها التي تشدد على تنفيذ النظم المتسقة لإدارة الحركة الجوية وتحسين الكفاءة القائمة على الأداء وتعزيز التكامل بين مقر الايكاو الرئيسي ومكاتبها الإقليمية. وستصبح الخطة العالمية خط الأساس بالنسبة للانجازات التي يمكن قياسها لأن نظام إدارة الحركة الجوية ما انفك يتطور من نهج يقوم على النظم إلى نهج يقوم على الأداء.

ولا تقل المهمة القادمة عن كونها مهمة لضمان قدرة النظام المقبل للملاحة الجوية على البقاء ومساهمته المستمرة في التنمية الاقتصادية العالمية مع الحفاظ على البيئة.

تحرير صناعة النقل الجوي

وتتجلى زيادة كفاءة عمليات الطيران أيضا في ايجاد بيئة تشغيلية مناسبة لصناعة النقل الجوي من خلال تحرير صناعة النقل الجوي بفعالية، وهو حجر الأساس الذي سيقوم عليه نمو صناعة الطيران في المستقبل. وقد زادت وضعية الأسواق العالمية الناشئة من الطلب على الدور القيادي للايكاو في دعم الدول في عملية التحرير. وفي إطار متابعة المؤتمر العالمي للنقل الجوي لسنة ٢٠٠٣، نشرت الايكاو في سنة ٢٠٠٥ ثلاث دراسات مهمة. وتنتظر إحداها لموضوع جوانب سلامة وأمن عملية التحرير الاقتصادي، أما الثانية فتتناول موضوعي الخدمات الأساسية والسياحة، في حين تتناول الدراسة الثالثة موضوع المساهمة الاقتصادية للطيران المدني.

وما فتأت قيادة الايكاو ووضعها الاستباقي في المجال الاقتصادي يوجهان الدول نحو اتخاذ سياسة ملائمة بشأن مواكبة التغييرات، وتشجيعها على إجراء تعديلات تنظيمية على اختياراتها ووتيرة عملها. كما تحث الايكاو الدول على النظر في إنشاء كيانات مستقلة لتشغيل مطاراتها وخدماتها للملاحة الجوية، وتقدم في الوقت ذاته إرشادات لإدارة هذه التجهيزات بشكل كفء وفعال من حيث التكاليف. وقد قرر المجلس في الأونة الأخيرة أن ينظم السنة القادمة مؤتمرا اقتصاديا هاما، حيث نسعى إلى اتخاذ خطوة أخرى في الاتجاه نحو تحقيق نظام ملاحة جوية كفء وقائم على الأداء، وإرساء أساس لبناء تعاون سليم بين مقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية وعمالهم، أي المنتفعين بالمجال الجوي، ونعتقد أن هذا التعاون ضروري لتطوير الطيران المدني الدولي في المستقبل.

الاستمرارية

في مجال استمرارية العمليات الجوية، أولت الايكاو اهتماما كبيرا لوضع خطة الايكاو للطوارئ تحسبا لاحتمال تفشي إنفلونزا الطيور، وذلك بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية وشركاء صناعة الطيران. ويتمثل الهدف المنشود في وضع برنامج منسق عالميا لإدارة المخاطر. وقامت الايكاو أيضا بتنقيح العديد من الأحكام الطبية في الملحق الأول بشأن إجازة العاملين.

سيادة القانون

فيما يخص الشؤون القانونية، ظلت الايكاو جد نشطة في وضع وتحديث القانون الجوي الدولي تماشيا مع الاحتياجات المتطورة لمجتمع الطيران المدني الدولي. وقد تضمن هذا العمل التعويض على الأضرار التي تلحقها الطائرات الأجنبية بأطراف ثالثة نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة. فاتفاقية الضمانات على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات، الموقع عليها في كيب تاون في ١٦/١١/٢٠٠١، والتي ترمي إلى تيسير تمويل الطائرات، دخلت حيز النفاذ في ١/٣/٢٠٠٦ وأصبح بعد ذلك السجل الدولي ساريا تحت إشراف المجلس. وتم إنشاء لجنة فرعية تابعة للجنة القانونية لإعداد مشروع صك واحد أو أكثر يعالج التهديدات الجديدة والناشئة التي تحدق بالطيران المدني.

التعاون الفني

يواصل برنامج التعاون الفني تحقيق نمو ميهو ويحظى بدعم البلدان المستفيدة والجهات المانحة التي تضع ثققتها في خدمات إدارة التعاون الفني في الايكاو المتمسة بالحياد والكفاءة والفعالية من حيث التكاليف. وقد بلغ البرنامج نحو ١٥٨ مليون دولار أمريكي مع نهاية سنة ٢٠٠٦، وهي زيادة تقدر بنحو ٥٣ مليون دولار أمريكي مقارنة بسنة ٢٠٠٣، مع التركيز أكثر على تحقيق أهداف الايكاو الاستراتيجية. ونظرا لارتياح المنتفعين للخدمات المقدمة، فإني أتوقع تماما أن يستمر هذا المبلغ في الزيادة خلال الثلاث السنوات القادمة لأن الايكاو ستمضي في التعاون مع الدول والكيانات الأخرى في مساعيها الرامية إلى تحسين سلامة الطيران المدني وأمنه وكفاءته.

كفاءة المنظمة

حظي موضوع تعزيز كفاءة المنظمة كعادته باهتمام كبير. وبناء على طلب المجلس، وضع الأمين العام خطة أعمال لتحويل الايكاو إلى منظمة تقوم على الأداء وموجهة نحو تحقيق النتائج واستحداث أساليب عمل جديدة تؤدي إلى استغلال الموارد المحدودة بكفاءة وحرص. وسيبرز الدكتور الطيب شريف بعد قليل أهم السمات التي تميز خطة أعمال الايكاو.

المستقبل

كما تلاحظون من خلال العرض الوجيز الذي قدمته عن الفترة الثلاثية، فقد أحرزت المنظمة تقدما كبيرا في تحقيق أهدافها الاستراتيجية - لتعزيز سلامة وأمن الطيران المدني العالمي؛ وتقليص آثاره المعاكسة على البيئة إلى الحد الأدنى؛ وزيادة الكفاءة والحفاظ على استمرارية عمليات الطيران؛ وتعزيز القوانين التي تنظم الطيران المدني الدولي.

ويمكن التحدي الذي تواجهه الفترة الثلاثية القادمة وما بعدها في الاستجابة لاحتياجات مجتمع الطيران العالمي في فترات النمو السريع. وإذا كان الماضي يشكل قياسا دقيقا للتقدم في المستقبل، فيمكننا أن نتطلع جميعا إلى أن تكون الفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠ فترة جد مثمرة.