خطاب الدكتور أسعد قطيط،
رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو)
أمام المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية

(مونتريال، 2003/9/22)

أود، بالنيابة عن مجلس منظمة الطيران المدني الدولي وأمينها العام، أن أرحب بكم جميعا في مؤتمر الايكاو الحادي عشر للملاحة الجوية. ومن دواعي سروري البالغ في هذه المناسبة أن أقدم لكم الدكتور الطيب شريف أميننا العام الذي عين مؤخرا. وكان الدكتور شريف قد عمل في مجلس الايكاو منذ عام 1998 ويحمل معه لمنصبه الجديد قدرا كبيرا من المعارف والخبرات من عالم الطيران المدني الدولي.

خلال الاثني عشر يوما المقبلة ستقومون بتحديد والاتفاق على الخطوات التالية من أجل تحقيق حلمنا الجماعي المتمثل في اقامة نظام عالمي متصل ويعمل على أساس التشغيل المتبادل لادارة الحركة الجوية للطيران المدني الدولي في القرن الحادي والعشرين.

ولعل من حضر منكم المؤتمر العاشر للملاحة الجوية في عام 1991، أو المطلع على نتائجه، يتذكر ذلك المؤتمر كحدث محوري في عملية التطور نحو تحسين شبكة الملاحة الجوية. فقد قررنا آنذاك أن ننتقل من شبكة الملاحة الجوية الأرضية الى شبكة تعتمد أساسا على الأقمار الصناعية وعلى تكنولوجيا الاتصالات الرقمية. وفي نفس ذلك الوقت، أيدنا تطبيق مفهوم جديد لتلبية احتياجات قطاع النقل الجوي الدولي في المستقبل. وما كان يعرف في الأصل باسم "نظام الملاحة الجوية المستقبلي" (FANS)، أصبح الآن يعرف باسم نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وادارة الحركة الجوية (CNS/ATM).

منذ ذلك الوقت، أحرزنا معا تقدما كبيرا في العديد من الجوانب التنفيذية لنظم CNS/ATM، وعملنا بجد لمعالجة مختلف المسائل الفنية والتشغيلية والمؤسسية المرتبطة بها.

- قامت الايكاو بوضع واعتماد القواعد القياسية والتوصيات (SARPs) التي تسمح بتنفيذ تكنولوجيا الاتصالات والملاحة والاستطلاع.

- عززت الايكاو من فعالية الآليات المستخدمة في اطار مجموعات الايكاو الاقليمية للتخطيط والتنفيذ من أجل تعزيز عملية اطلاق نظم CNS/ATM بطريقة منتظمة واقتصادية. وساهمت مجموعات التخطيط الاقليمية هذه بضمان عنصري التوحيد والاتساق في هذه العملية.

- وضعت الايكاو خطة عالمية لتوحيد وتنسيق عمليات التخطيط لهذه النظم وتنفيذها لتوفير الارشادات الصائبة للدول والأقاليم ومقدمي الخدمات والمنتفعين والمؤسسات المصنّعة بشأن كيفية تحقيق فوائد هذه التكنولوجيا الجديدة.

- ثم أحرزنا جميعنا، بوصفنا شركاء في مجتمع الطيران، تقدما في العديد من المجالات الأخرى وكثيرا ما كان هذا التقدم تراكميا، وأغتنم هذه الفرصة لأعرب لكم عن خالص تقديري على اسهاماتكم الممتازة.

الآن حان الوقت لوضع اللمسات النهائية على استراتيجيتنا وللشروع في المرحلة المقبلة لانشاء البنية الأساسية للملاحة الجوية المستقبلية. فقد توافرت الآن تكنولوجيا جديدة ضرورية لتحديث البنية الأساسية للملاحة الجوية، ووضعت الايكاو القواعد القياسية والتوصيات العالمية التي تساعد الدول على تنفيذ هذه التكنولوجيا الجديدة بطريقة منتظمة واقتصادية. وأثناء هذا المؤتمر، سنوجه اهتمامنا على أقسام محددة من النهج الجديد لمعالجة عنصر ادارة الحركة الجوية في المعادلة، وأيضا كيفية تناول تكنولوجيا الاتصالات والملاحة والاستطلاع.

ان هذا المؤتمر سيستعرض المفهوم التشغيلي العالمي المقترح لادارة الحركة الجوية. وهذا المفهوم العالمي يتطلع برؤية جديدة الى الخدمات التي ستصبح ضرورية لتشغيل الشبكة العالمية لادارة الحركة الجوية حتى عام 2025 وما بعدها، مع توضيح نطاق من التغيرات التي يمكن توقعها أثناء مختلف مراحل التخطيط. ومن الدعائم الهامة لهذا المفهوم التشغيلي فكرة توافر المعلومات الدقيقة وذات النوعية المضمونة في الوقت المناسب، ثم تبادلها على مستوى الشبكة بأكملها. ومن شأن تبادل المعلومات على هذا النطاق الواسع أن يشجع على اتخاذ القرارات بشكل تعاوني، مما يسمح بالتالي بتحقيق أقصى درجات الكفاءة في ادارة الحركة الجوية أثناء سير العمليات.

ومن السمات الرئيسية لهذا المفهوم التشغيلي لادارة الحركة الجوية اعتماده على الأداء. فهذا يلبي الحاجة الى تحقيق تطلعات مختلف أصحاب المصالح لتحقيق أفضل نتيجة ممكنة من حيث مستويات السلامة والكفاءة والاقتصاد.

ومن الأمور الأساسية لتلبية التطلعات هناك نوع التكنولوجيا والنظم التي ستسمح لنا بالوفاء بمختلف شروط الأداء في المفهوم التشغيلي الجديد لادارة الحركة الجوية. اذ علينا أن نحدد ما هي التجهيزات والخدمات والنظم اللازمة لتأمين طيران نقل عدد معلوم من الطائرات عبر مجالات جوية محددة ومطارات معينة مع ضمان أعلى مستويات السلامة والكفاءة واحترام شروط الأداء.

ستناقش هذه المواضيع في سياق العلاقة بين التطورات التكنولوجية والاحتياجات التشغيلية. ففي الماضي، كانت التطورات التكنولوجية هي التي تقود العمليات. أما الآن فعلينا أن نحول نهجنا نحو الاحتياجات التشغيلية التي تدفع التطورات التكنولوجية. وفي النهاية، علينا أن نسعى الى اقامة علاقة أوثق بين القطاعين - أي التكنولوجيا والعمليات – لكي نحقق أقصى استفادة من الموارد البشرية والمالية في تطوير شبكة للملاحة الجوية تتسم بالسلامة التشغيلية والانتاجية للقرن الحادي والعشرين.

يعتبر التنسيق هو الآخر عاملا حيويا في توفير خدمات الحركة الجوية التي تتسم بالشفافية. والهدف النهائي للتكامل والتنسيق هو تقديم خدمات شفافة بحيث يستخدمها المنتفعون بدون انقطاع عبر مختلف النظم مع ثبات مستويات السلامة وبقدر أدنى من المعدات على متن الطائرات. وسنبحث السبل الكفيلة بتقليل الاختلافات في داخل الأقاليم وبين الأقاليم المتجاورة من خلال اعتماد نهج قائم على التعاون والاجماع.

وكما تعلمون، فان الدعامة الرئيسية في البنية الأساسية العالمية للاتصالات والملاحة والاستطلاع هي توافر طيف الترددات اللاسلكية اللازمة والتي تسمح بتشغيل كل الأجهزة اللاسلكية للطيران بطريقة سليمة سواء كانت أرضية أو من خلال الأقمار الصناعية. وفي هذا الصدد، سنقوم بتقييم نتائج مؤتمر الاتصالات الراديوية العالمي الذي عقده الاتحاد الدولي للاتصالات في وقت سابق من هذا العام. وقد كان المؤتمر ناجحا للغاية بالنسبة للطيران المدني وضمن استمرار توافر هذه الترددات لمجتمع الطيران. ولكن لا يمكننا أن نركز الى أمجادنا، فسينعقد المؤتمر المقبل للاتحاد الدولي للاتصالات في عام 2007 وسنبدأ تحضيراتنا له في مؤتمرنا هذا.

سنناقش مواضيع مختلفة ولها أبعاد متباينة متعلقة بالملاحة الجوية، ومنها تلك المرتبطة بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS). وبعد لحظات، ستقوم الهيئات المقدمة لخدمات GNSS بابلاغ أعضاء المؤتمر بما توصلوا اليه في عملية انشاء هذه النظم وتطويرها. وستساعد هذه المعلومات في مناقشة عدد من الشواغل المتعلقة بدور الملاحة بالأقمار الصناعية في توفير خدمات الملاحة للطيران في هذا العصر وفي المستقبل. ومن المسائل ذات الأهمية الخاصة كون نظام GNSS معرضا لظاهرة تشويش الاشارات وقدرته التشغيلية أثناء العمل في ظل حدود دنيا منخفضة. وينبغي تحديث سياسة الايكاو للانتقال الى الملاحة بالأقمار الصناعية على ضوء تلك المناقشات والتوصيات التي تصدر عن المؤتمر، والتي يتوقع الاسترشاد بها في خدمات الملاحة الجوية لسنوات كثيرة في المستقبل.

وفي هذا المؤتمر سنستعرض أيضا تطورات اتصالات الطيران المتحركة منذ انعقاد المؤتمر العاشر للملاحة الجوية وسننظر على وجه الخصوص في التطور المرتقب لنظم الاتصالات الحالية، وامكانية ظهور نظم أخرى في المستقبل في اطار المفهوم التشغيلي العالمي لادارة الحركة الجوية.

وكما هو الحال دائما، تظل السلامة العنصر الرئيسي في كل هذه الاعتبارات. فلابد من بناء نظام ادارة الحركة الجوية المتكامل على أعلى مستويات ومقاييس السلامة الجوية. وتحقيقا لهذا الغرض، علينا أن نستعرض الأساليب التي نتعامل من خلالها مع موضوع السلامة. وقد اعتمد مجلس الايكاو قواعد قياسية تلزم الدول بتنفيذ برامج منتظمة وملائمة لادارة السلامة الجوية في اطار خدمات الحركة الجوية التي تقدمها لضمان الحفاظ على مستويات السلامة. ويسرني انكم ستطلعون أثناء هذا المؤتمر على "دليل الايكاو الجديد لادارة السلامة في خدمات الحركة الجوية" وانكم ستتناولون جميع جوانب السلامة، بما في ذلك أعمال لجنة الملاحة الجوية المرتبطة بالخطة العالمية للسلامة الجوية، وتوسيع نطاق برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ليشمل ادارة الحركة الجوية، وفكرة اعتماد نهج متكامل على مستوى النظم بأكملها لموضوع السلامة. اننا بحاجة الى الحصول على فهم شامل لاعتبارات السلامة في النظم الجديدة، وأن نحدد التدابير التي يتعين اتخاذها للحفاظ على السجل الممتاز في مجال السلامة في الطيران المدني بل وتحسين هذا السجل.

في ضوء أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001، علينا أيضا أن نتعامل مع موضوع الأمن. وعلينا أن نفهم مواطن الضعف في ادارة الحركة الجوية، وفي البنية الأساسية الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع، وعلينا أن نحدد التدابير العملية للقضاء على تأثيرها أو التقليل منه. وبينما نسير قدما في تصميم الشبكة العالمية للملاحة الجوية للمستقبل، فنحن بالفعل بحاجة الى التركيز على أساسيات كل من السلامة والأمن.

ليس لدي من شك في أنكم، خلال مناقشاتكم، ستظلون مدركين للحالة الهشة لصناعة النقل الجوي. فأثناء العامين الماضيين شهد النقل الجوي العالمي ظروفا أصعب من أي فترة أخرى شهدها في تاريخه. فقد انخفضت حركة الركاب في العالم بنسبة 3% نتيجة لتباطؤ الاقتصاد العالمي وأحداث 11 سبتمبر/أيلول، واستمرت هذه التأثيرات في عام 2002 وتفاقمت بسبب التأهب للحرب في العراق. وانخفضت الحركة في أوائل عام 2003، بسبب الحرب في العراق وخاصة بسبب تأثير المخاوف المرتبطة بمرض الالتهاب الرئوي الحاد الشديد (SARS) في العالم. وفي الكثير من أنحاء العالم، تمر شركات الطيران الآن بأزمات كبيرة، وتتعرض لحالات افلاس وخسائر غير مسبوقة وتسريح أعداد طائلة من العاملين وادخال تغييرات جذرية على جداولها. ونتيجة لذلك، شهد الكثير من المطارات انخفاضا حادا في الايرادات. كما شهدت الدول أيضا صعوبات مالية بغض النظر عما اذا كانت من البلدان المتقدمة أو النامية.

غير أن عملية الانتعاش قد بدأت الآن ومن المتوقع أن يكون حجم النقل في عام 2003 حوالي نفس الحجم في عام 2002 على أساس السنة بأكملها. ونتوقع بعد ذلك أن انتعاش حركة النقل وتحقق نموا يتجاوز 4 في المائة في عام 2004 وأكثر من 6 في المائة في عام 2005. وتقديراتنا هذه تفترض أن تعود تدريجيا ثقة الركاب في السفر الدولي وأن يتحسن تطبيق تدابير أمن الطيران وتسهيلها، وتتحسن الحالة الاقتصادية في العالم وينشأ مناخ تشغيلي مستقر. وعلى المدى الطويل، يمكن توقع أن يستمر نمو حركة الركاب المنتظمة في العالم بمعدل سنوي يناهز 4 في المائة في المتوسط.

وينبغي أن يحفزنا ذلك في عزمنا على وضع خطة عمل تضمن أكبر قدر ممكن من الكفاءة في البنية الأساسية العالمية للملاحة الجوية. فقد ولدت الايكاو ذاتها في فترة مليئة بالاضطرابات قرب نهاية الحرب العالمية الثانية ولكنها نضجت مع ذلك لتصبح واحدة من أكثر المؤسسات ثباتا وصمودا في القرن العشرين والآن في القرن الحادي والعشرين. وعلينا أن نثابر في تحقيق رؤيتنا، ذلك أن الاستمرار في ارساء شبكة سليمة ومرنة ومبنية على الأداء في مجال الملاحة الجوية من شأنه أن يحقق فوائد جمة لكافة قطاعات الصناعة.

انه لشرف عظيم لي الآن أن أعلن افتتاح مؤتمر الايكاو الحادي عشر للملاحة الجوية، وأن أدعو رئيس لجنة الملاحة الجوية السيد دانيال غاليبير ليلقي كلمته أمام المؤتمر ويقدم جدول أعماله.

أتمنى لكم كل النجاح في مداولاتكم.