

خطاب الأمين العام للايكاو
السيد ريمون بنجامان
أمام الاتحاد العربي للنقل الجوي
(القاهرة، ١٩-٢١ أكتوبر)

السيد الأمين العام، الضيوف الكرام، السيدات والسادة،

يسرني أن تتاح لي فرصة أن أكون معكم في هذا الاجتماع العام السنوي للاتحاد العربي للنقل الجوي. وأود أن أعرب للأمين العام للاتحاد، السيد تفاع، عن خالص شكري لدعوته الكريمة لي لإلقاء هذه الكلمة.

- ١- ستقوم مساهماتي في مناقشاتكم بشأن رفع التحدي البيئي على مشاطرتكم أفكاري عن القرار التاريخي الذي اعتمده الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو بهذا الشأن قبل ١٢ يوماً.
- ٢- قبل الشروع بذلك، أودّ الإعراب عن تقديري للمساهمة الهائلة للناقلين الجويين في هذا الإقليم في مكافحة تغيّر المناخ. وقد تمّ ذلك بشكل رئيسي عبر شراء طائرات حديثة تمتاز بكفاءة استهلاك الوقود. وفي الوقت عينه، أود أيضاً الإقرار بالجهود التي بذلتها الدول لتوفير الهياكل الأساسية التي تتمتع بالكفاءة من حيث استهلاك الطاقة كالمطارات وخدمات الملاحة الجوية.
- ٣- حين وصفت القرار بالتاريخي قبل قليل، لم أكن الوحيد الذي أسبغ عليه هذه الصفة.
- ٤- فقد اعتبرته وزارة الخارجية الأمريكية التزاماً عالمياً غير مسبوق بتطبيق إجراءات جماعية، التزمت به الدول المتقدمة والدول النامية في مختلف أنحاء العالم للحدّ من انبعاثات الكربون الناشئة عن الطيران الدولي وخفضها.
- ٥- وأشادت الأياتا (اتحاد النقل الجوي الدولي) بالدول الأعضاء في الايكاو البالغ عددها ١٩٠ دولة لتوصلها إلى أول اتفاق حكومي عالمي يتضمن أهدافاً طموحة لتحقيق الاستقرار في انبعاثات الكربون.
- ٦- وأعلن المجلس الدولي للمطارات أنه اتفاق تاريخي من أجل نهج دولي متسق لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران.

- ٧- وبدورها هيئات حكومية وأخرى تابعة للصناعة تصميم أعضاء الايكاو الواضح على وضع معلم هام على طريق خفض آثار النقل الجوي على مناخنا وصولاً إلى القضاء على هذه الآثار في نهاية المطاف.
- ٨- أعتقد أنّ هنالك عبر كثيرة نستقيها من العملية التي مكّنتنا من بلوغ هذه المرحلة. وفي الواقع، بعد سنوات من الآن، قد نعود بالذاكرة إلى فترة السنوات الثلاث التي انقضت منذ الدورة الأخيرة لجمعيتنا العمومية في ٢٠٠٧ بصفتها نقطة تحوّل في تصميمنا الجماعي على معالجة التحدي البيئي الأعظم الذي يواجه البشرية.
- ٩- ولكنني أستيق الأمور. اسمحوا لي أن أعرض عليكم بإيجاز ما قدّمناه إلى الجمعية العمومية قبل أسبوعين.
- ١٠- كانت هناك أولاً وقبل كل شيء النتائج المتميزة للاجتماع رفيع المستوى الذي انعقد في أكتوبر ٢٠٠٩. فقد توصلت دول تمثل ٩٣ بالمائة من الحركة الجوية التجارية العالمية، بدعم من الصناعة، إلى أول اتفاق متسق عالمياً يحققه قطاع لمعالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن هذا القطاع. وقد شمل ذلك الاتفاق ما يلي:
- (١) بلوغ هدف عالمي لمعدل تحسين كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٢ في المائة في السنة حتى عام ٢٠٥٠.
- (٢) بلوغ هدف يقضي بوضع قاعدة قياسية بشأن ترخيص ثاني أكسيد الكربون لمحركات الطائرات.
- (٣) وضع إطار للإجراءات القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي.
- (٤) المضي في العمل بشأن التدابير الرامية إلى مساعدة الدول النامية وكذلك تسهيل الحصول على الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.
- ١١- في الشهر التالي، وخلال مؤتمر للايكاو عقد في ريو دي جانيرو، تم اعتماد إطار عالمي لتطوير ونشر أنواع وقود بديلة مستدامة للطيران. وهي أنواع وقود الطيران البديلة المطابقة التي تستخدم الهياكل الأساسية الحالية للطائرات والمطارات. ويمكن انتاجها من مجموعة واسعة من المواد الأولية، مما يؤشّر إلى أنّ العديد من المناطق مرشحة لأن تكون مناطق إنتاج لهذه الأنواع من الوقود ويمكن الطيران من أن يكون القطاع الأول القادر على استخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة على الصعيد العالمي. هذا عنصر أساسي في الإستراتيجية التي نتبعها لبلوغ الاستدامة ومن الواضح أنه السبيل نحو المستقبل. وفي فبراير ٢٠١٠، التزمت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران التابعة للايكاو بإتباع جدول زمني لوضع قاعدة

قياسية خاصة بثاني أكسيد الكربون بحلول العام ٢٠١٣. وستصبح هذه القاعدة القياسية فور اعتمادها القاعدة القياسية العالمية الوحيدة الخاصة بكفاءة استخدام الوقود في أي قطاع من قطاعات الصناعة.

١٢- بين هذه الاجتماعات كافة، عملنا بتعاون وثيق مع الدول الأعضاء والصناعة على سبل تحقيق أهداف جماعية أكثر طموحاً. وجرى تقديم عدد من دراسات الجدوى إلى مجلس الايكاو. كما باشرنا إعداد المبادئ التوجيهية لوضع خطط عمل الدول. وقد استشارنا العديد من الدول، منها مصر، بشأن الخطوات الأولية وتم تقديم بعض خطط العمل الأولية خلال الجمعية العمومية.

١٣- على ضوء هذه النتائج الملموسة والمبادرات للمضي قدماً، كنت واثقاً من أنّ الجمعية العمومية ستتمكن من اتخاذ خطوة مهمة أخرى في رحلتنا لبلوغ الاستدامة. وكنت أبحث عن بيان سياسي واضح في مجالات رئيسية ثلاثة: أهداف بيئية أكثر طموحاً، ووضع وتطبيق إطار من التدابير القائمة على السوق، وتدابير لمساعدة الدول.

١٤- كما كنت أعني أننا نحضر إلى الجمعية العمومية في ظلّ سلسلة من الظروف غير العادية. فللمرة الأولى في التاريخ على الأرجح، وعلى الرغم من بذله أقصى الجهود، لم يتمكن مجلس الايكاو من تقديم اقتراح إلى الجمعية العمومية. وبالتالي، فقد تحمّلت مسؤولية تقديم مشروع اقتراح يشكل أساساً للنقاش خلال الجمعية العمومية.

١٥- وعليّ الإقرار، كما شهد على ذلك العديد منكم، بأن مناقشات الجمعية العمومية كانت صعبة. فقد كان هناك عدد من وجهات النظر المتضاربة بشأن العديد من نواحي القرار المقترح. ولكننا توصلنا في الساعة الحادية عشرة إلى قرار.

١٦- ما الذي حقّقناه إذن؟

١٧- بعبارات عامّة، ضاعفت الجمعية العمومية زخم الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية التي انعقدت في عام ٢٠٠٧ والاجتماع رفيع المستوى الذي انعقد في أكتوبر ٢٠٠٩ من خلال تأكيد تولّي الايكاو دور القيادة في حماية البيئة في مجال الطيران المدني. وقد أعادت التأكيد على أنّ مسألة تغيير المناخ يجب أن تُدار وتُحلّ عبر الايكاو بطريقة متكامل كلياً مع الطريقة التي تعمل بها اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ، بما أنّها مسألة تخصّ الطيران الدولي.

١٨- وقد أثبتت الجمعية العمومية، مرةً أخرى، قدرة الايكاو على بناء توافق الآراء بشأن بعض أهمّ الأمور التي تطرح تحدياً في يومنا هذا، محافظةً بالتالي على المبدأ الذي يفيد بأنه كلما عظم تضارب وجهات النظر، كان توافق الآراء أهمّ.

١٩- وقد اجتازت الجمعية العمومية شوطاً كبيراً ومهدت الطريق أمام تحقيق المزيد من التقدم في الأشهر القادمة لاسيما في ما يلي:

- أيدت تأييداً كاملاً هدفاً تحسين كفاءة استهلاك الوقود بنسبة ٢ في المائة سنوياً.
- اتفقت على هدف طموح على المدى المتوسط مفاده أنه فيما يستمرّ قطاع الطيران الدولي في النمو، ستبقى انبعاثات غازات الدفيئة العالمية الناشئة عن الطيران الدولي محدودة.
- طلبت من المجلس مواصلة العمل لاستطلاع جدوى تحديد هدف على المدى الطويل.
- اتفقت على مبادئ توجيهية لتصميم وتطبيق تدابير قائمة على آليات السوق للطيران الدولي وإجراءات لوضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق.
- نظرت في خطوات ملموسة لمساعدة الدول على المساهمة في الجهود العالمية.
- وضمان عدم إرهاق كاهل الدول ذات المساهمات الصغيرة في حركة الطيران العالمية على نحو غير متناسب.

٢٠- لعلمكم قرأتكم عن هذه النواحي وعن نواحي أخرى من القرار في وسائل الإعلام. ولكن بقيت بعض عناصر القرار تحت المجهر، رغم أنها حاسمة للنجاح العام.

٢١- وإحدى هذه النواحي الأساسية هي خطط العمل التي تقدّمها الدول إلى الايكاو. وقد أُشّرت إليها في بداية عرضي. تعرض خطة العمل الخطوط العامة لسياسات وإجراءات كلّ دولة، فضلاً عن رفع تقرير سنوي إلى الايكاو عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناشئة عن الطيران الدولي. ويمكن هذا الايكاو من قياس التقدم المحرز فيما يتعلّق بالأهداف الطموحة. كما يجري تقديم معلومات عن التدابير القائمة على آليات السوق التي تنتظر فيها الدول، مما يعكس القدرات والظروف الوطنية لكلّ منها.

٢٢- وللمساعدة في هذه العملية، طلبت الجمعية العمومية من المجلس المساعدة في نشر الدراسات الاقتصادية والفنية وأفضل الممارسات المتعلقة بالأهداف الطموحة وتوفير التوجيه ومساعدات فنية أخرى لإعداد خطط العمل بحلول يونيو ٢٠١٢.

٢٣- لقد أثبت مفهوم خطط العمل جدواه مراراً وتكراراً في الايكاو. ومن خلال برنامجي تدقيق السلامة والأمن، وضعنا بالتعاون مع الدول خطط عمل تفصيلية لسدّ الثغرات المكتشفة عبر عمليات التدقيق. ومما لا شكّ فيه أنّ نظام النقل الجوي العالمي قد بات اليوم أكثر أمناً وأماناً بفضل ذلك.

٢٤- لمَ لا يمكننا القيام بالأمر عينه بشأن البيئة؟ لست أتحدّث عن عمليات تدقيق، بالطبع، ولكن عن ترتيبات تعاونية حيث نعمل معاً على أساس خطط عمل تقدّمها الدول. ويمكن لهذا أن يساعد أيضاً على تحديد مصادر المساعدة، بما في ذلك التمويل. فالدول تحتاج إلى وترغب في الحصول على المزيد من المعلومات قبل اتخاذ قرارات، وهذا ما تتيحه خطط العمل.

٢٥- اسمحوا لي الآن أن أتوجّه بعبارة مقتضبة إلى بعض منتقدينا. إنني أوافق على أنّ قرار الجمعية العمومية ليس مثاليّاً ولا يحلّ كلّ المشاكل.

- لا تزال هناك اختلافات بين الدول المتقدّمة والنامية.
- ولا تزال هناك مواقف متباينة بشأن إدارة التدابير القائمة على آليات السوق.
- ويجب توضيح مفهوم الحدّ الأدنى - كيف نتعامل مع الدول حيث قاعدة الحركة الجوية صغيرة؟
- وما زال ينبغي تحديد أهداف طموحة.
- وما زال ينبغي وضع إطار للتدابير القائمة على آليات السوق.

٢٦- قسارى القول إنّ القرار يوفّر سياقاً عاماً لهذه المسائل ولغيرها من المسائل التي ينبغي العمل بشأنها، من خلال البناء على الإنجازات الكبرى.

٢٧- هذه عملية تدريجية. لا أحد منا يعتقد أنّه بإمكاننا تحقيق نتائج فورية بشأن مسائل بالغة التعقيد. ولكننا أقمنا لأنفسنا قاعدة ممتازة يمكننا الانطلاق منها لتحقيق تقدّم حقيقي جداً خلال السنوات الثلاث المقبلة فيما نسير نحو الدورة القادمة للجمعية العمومية في ٢٠١٣.

٢٨- على الرغم من اختلافاتنا، نتفق جميعاً على الأمور الأساسية، ولكلّ منا مصلحة في إنجاز هذه العملية.

٢٩- وقد ظهر هذا جليّاً خلال الجمعية العمومية. لقد اتفقنا على الجوانب الموضوعية لهذه المسائل. ومن خلال تحلّينا بالإنصاف والشفافية، تمكّنا من إزالة العديد من العوائق وتبديد المخاوف. وعبر الحوار البناء، أعدنا إدماج المرونة في العملية.

٣٠- وفي نهاية المطاف، لدينا رسالة قويّة وإيجابيّة نحضرها إلى كانكون. لا بديل للنجاح. وقد أثبتت عمليّة الحوار والتعاون ضمن الايكاو أنّه من الممكن التوصل إلى اتفاق حتى على وجهات النظر الأكثر تضارباً. الطيران يكسب، والبيئة تكسب.

٣١- الطريق نحو تحقيق الاستدامة في مجال الطيران طويل وشاق. وهو يتطلّب، على غرار التحديات العالمية كافة، حلاً عالمياً.

٣٢- معاً سوف ننجح.
