



خطاب الدكتور أسعد قطيط

رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني

في تقديم التقارير السنوية للمجلس عن الأعوام ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣

والتقرير الاضافي عن الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠٠٤

الى الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية

(مونتريال، ٣٠/٩/٢٠٠٤)

المندوبون والمراقبون الموقرون، سيداتي وساداتي،

بشعور فياض من الفخر على مهمة أنجزت على أكمل وجه، وبإيمان لا يتزعزع بالمستقبل، أقدم الى الجمعية العمومية التقارير السنوية لمجلس منظمكم عن الأعوام ٢٠٠١ و ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣، وتقريراً اضافياً عن النصف الأول من عام ٢٠٠٤.

في الدورة الثالثة والثلاثين للجمعية العمومية، قُلت أن الفترة الثلاثية التي كنا على وشك الإنتهاء منها آنذاك كانت على الإطلاق أكثر الفترات إنتاجاً في تحقيق رسالة الأيكاو - ألا وهي التطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي. واليوم، ليس لدي أي تحفظ في وصف الفترة الثلاثية الحالية بأنها أكثر الفترات إثارة للتحديات. كان الدخان مازال يتصاعد من رماد مركز التجارة العالمي في نيويورك عندما تصدينا لأكبر خطر أمني يتعرض له النقل الجوي في تاريخه. وفي الشهور التالية، أنشأنا إطاراً شاملاً للتعامل مع أمن الطيران في جميع أنحاء العالم. وبجانب ذلك، أعدنا خطاً لمستقبل الطيران المدني الدولي في مجالات رئيسية أخرى من سلامة الطيران، والتحرير، والملاحة الجوية، والبيئة، والإطار القانوني الدولي.

في عرضي هذا، أود استعراض هذه الخطط والاجراءات التي يجب أن نتخذها ونحن نعمل على تجسيد رؤيتنا الجماعية التي نشأت قبل سنتين عاماً تقريبا على يد واضعي اتفاقية الطيران المدني الدولي. وقبل أن أفعل ذلك، أود مرة أخرى أن أرحب بدولة سان كيتس ونيفيس، التي انضمت إلى الأيكاو خلال هذه الفترة الثلاثية وأصبحت بالتالي العضو الثماني والثمانين بعد المائة في المنظمة. وأود كذلك أن أشدد على أن الإنجازات الهائلة للفترة الثلاثية الماضية أمكن تحقيقها بفضل تفاني وخبرة وحماس العاملين في الطيران رجالاً ونساءً في جميع أنحاء العالم، في الحكومات، وصناعة الطيران، والمنظمات ذات الصلة. إنهم يجسدون الروح الحقيقية للتعاون وبناء الإجماع، اللذين يمثلان حجر الأساس لهذه المنظمة بوصفها منبر مجتمع الطيران المدني الدولي. وربما كانت أفضل طريقة للإنتهاء من هذا العرض العام للإخلاص والالتزام تتمثل في إلقاء الأضواء على الأشخاص والمؤسسات التي قدمت بالفعل إسهامات ضخمة نحو تأمين التطور المأمون والمنظم للنقل الجوي الدولي طوال عمرهم، وهم الفائزون بجائزة ادوارد وارنر المرموقة. ففي عام ٢٠٠٢،

كرمنا الأكاديمية الدولية لطب الطيران والفضاء، اعترافاً بمساهماتها الفاتقة نحو تطور الطيران المدني من خلال منجزاتها المهمة في طب الطيران. وهذا العام، كان الفائز بالجائزة البروفيسور برايان أوكيف من استراليا. وهذه الجائزة هي اعتراف بدوره القيادي في مجال نظم الملاحة الجوية. وبالنيابة عنكم، أُحيي جهود هؤلاء وأُحيي إنجازاتهم.

أمن الطيران

إن أمن الطيران، مثل سلامة الطيران، عنصر حاسم في قرار الناس بالسفر. وهما مترابطان إرتباطاً وطيداً. وفي الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١، كانت الاعتداءات الإرهابية على الأهداف المدنية في الولايات المتحدة الأمريكية، باستخدام الطائرات التجارية كأسلحة دمار شامل، كانت تحدياً غير مسبوق للمجتمع العالمي من منظور أمن الطيران، وقدرة نظام النقل الجوي العالمي على الاستمرار.

إهتزت بشدة ثقة الجمهور في السفر الجوي. وتعرضت صناعات النقل الجوي والفضاء الى صدمة شديدة أفقدتها توازنها وضاعت مئات الآلاف من الوظائف في مختلف أنحاء العالم. وأفلست شركات طيران محترمة، بينما سعت شركات أخرى الى تأمين الحماية من خلال المحاكم. وكان للضغوط الهائلة التي تسبب فيها الأحداث المروعة التي وقعت في ١١ سبتمبر، ومعها التباطؤ الاقتصادي العالمي، والنزاعات المسلحة في أفغانستان والعراق، والشواغل التي نتجت عن اندلاع مرض التنفس الشديد الحاد (السارس) في منطقتي آسيا والمحيط الهادئ، كان لها جميعاً تأثير سلبي شديد على صناعة الطيران.

كانت استجابتنا سريعة وفعالة. ففي غضون شهور قليلة، تم تعزيز الملحق السابع عشر لاتفاقية شيكاغو، واعتمدت الكثير من القواعد القياسية الجديدة المرتبطة بالأمن في ملاحق أخرى، بما في ذلك تحسين الأمن حول مقصورة القيادة، وتركيب أبواب مصفحة للمقصورات، والنص على قفلها.

وانعقد مؤتمر وزاري رفيع المستوى بشأن أمن الطيران في فبراير ٢٠٠٢، وكان هدفه الشامل "منع ومكافحة واستئصال الإرهاب الذي يستخدم فيه الطيران المدني، واستعادة ثقة الجمهور في السفر الجوي، والنهوض بصحة صناعة النقل الجوي". وبناء على توصيات المؤتمر، وضع المجلس خطة عمل الايكاو لتعزيز أمن الطيران، التي تضمنت برنامجاً عن عمليات التدقيق المنتظمة والالزامية والمنهجية والمنسقة لتقييم أمن الطيران في جميع الدول المتعاقدة، وللمساعدة في تشخيص وعلاج أوجه القصور في تنفيذ القواعد القياسية والتوصيات المرتبطة بالأمن. وبدأ البرنامج العالمي لتدقيق الأمن (USAP) في شهر نوفمبر ٢٠٠٢، وبحلول نهاية العام الحالي ستكون ٦٠ دولة قد خضعت للتدقيق.

ومن المتوقع أن يترتب على التنسيق السليم بين البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، وآلية أمن الطيران الحالية، وإدارة التعاون الفني في الايكاو نهجاً متماسكاً ومنطقياً ومتجانساً لتطوير أمن الطيران. وبينما توفر آلية أمن الطيران المساعدة العامة الى الدول في تحقيق الامتثال لقواعد وتوصيات الملحق السابع عشر من خلال عمليات التقييم الفني والتدريب والمساعدة العاجلة، تستطيع مشاريع التعاون الفني أن توفر الدعم طويل الأجل إلى الدول التي يتم تدقيقها في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن بينما تنفذ خطط عملها الوطنية في مجال أمن الطيران.

ومن المقرر أن تستمر الاستراتيجية العالمية طويلة الأجل لأمن الطيران في التركيز على ثلاثة مجالات حاسمة: أولها إجراء عمليات تقييم مكثفة للتهديدات الجديدة والناشئة التي يواجهها أمن الطيران، مثل أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (MANPADS)، بغية تطوير القدرة على اتخاذ تدابير وقائية بالنسبة للمطارات والطائرات ونظم مراقبة الحركة الجوية. والمجال الثاني هو الاستمرار في رصد وتحديث عمليات الأمن القائمة لضمان توافقها مع مستوى التهديد المحدد. أما المجال الثالث فهو الإسراع في إنهاء إجراءات الركاب في المطارات مع الحفاظ في نفس الوقت على أعلى مستويات الأمن.

إن شعبة التسهيلات، في دورتها الثانية عشرة التي انعقدت في القاهرة في شهر مارس من هذا العام، تناولت هذه النقطة الأخيرة، وأوصت بأن تقوم جميع الدول المتعاقدة بإصدار جوازات سفر مقروءة آلياً بحلول عام ٢٠١٠ وفقاً لمواصفات الإيكاو. ويشكل ذلك جزءاً من خطة الإيكاو المتعلقة "بوثائق السفر المقروءة آلياً" (MRTDs) والتي تتضمن توصية أخرى من الشعبة بإدراج السمات البيولوجية (القياس البيولوجي) لمواصلة تعزيز الجوانب الأمنية في وثائق السفر. ويجري التشاور الآن مع الدول بشأن توصيات هذه الشعبة قبل اعتمادها من جانب المجلس. وهناك الآن أكثر من ١٠٠ دولة تصدر وثائق السفر المقروءة آلياً.

لا بد أيضاً من استراتيجية طويلة الأجل لمعالجة البعد القانوني للتحدي الأمني. فقد أبرزت أحداث الحادي عشر من سبتمبر ثغرات وعيوب في النظام القانوني الدولي المقبول عالمياً الذي وضعته الإيكاو على مر السنين. وحتى وإن لم تكن هذه المسائل قانونية بحتة، يتعين إجراء المزيد من الدراسات عن الهجمات البيولوجية أو الكيميائية ضد الركاب والأطقم على متن الطائرات، والهجمات الإلكترونية أو تلك التي يستخدم فيها الكمبيوتر على نظم مراقبة الحركة الجوية أو الطائرات، وتنظيم الهجمات التي يستخدم فيها الطيران المدني أو التحريض عليها أو رعايتها أو تمويلها أو إيواء مرتكبيها.

إن رؤيتنا هي إقامة نظام أمني عالمي فعال، تدعمه كل الدول، نظام يمنع وقوع أفعال أخرى للتدخل غير المشروع ضد أي مكونات في نظام النقل الجوي.

سلامة الطيران

إن سلامة الطيران هي الغرض الأساسي لوجود الإيكاو. ومن العناصر الحاسمة في تحقيق أعلى مستويات السلامة تنفيذ وتعزيز القواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الإيكاو. ومنذ نشأة الإيكاو، كان التشجيع على الإمتثال لهذه القواعد والتوصيات تحدياً مستمراً. والمبادرة الرئيسية صوب هذا الهدف هي البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP).

برنامج تدقيق مراقبة السلامة يشكل النشاط المركزي في "خطة الإيكاو العالمية لسلامة الطيران" وركيزة السلامة الرئيسية خلال الفترة الثلاثية الماضية. وهو يتكون من عمليات تدقيق منتظمة والزامية ومنهجية ومنسقة لتقرير حالة تنفيذ الدول للقواعد والتوصيات المرتبطة بالسلامة. ويشمل أيضاً تقديم خطط عمل لتصحيح أوجه القصور.

أنشئ هذا البرنامج بموجب قرار من الدورة الثانية والثلاثين للجمعية العمومية، والذي طالب الايكاو أيضا بتوسيع نطاق البرنامج في الوقت الملائم. وكان هذا البرنامج في البداية يغطي ثلاثة من ملاحق الاتفاقية: الملحق الأول — إجازة العاملين، والملحق السادس — تشغيل الطائرات، والملحق الثامن — صلاحية الطائرات للطيران.

وقد أكدت الدورة الثالثة والثلاثون للجمعية العمومية على توسيع نطاق البرنامج ليشمل الملحق الحادي عشر — خدمات الحركة الجوية، والملحق الرابع عشر — المطارات. وكلفت أيضا الأمين العام بإجراء دراسة حول توسيع نطاق البرنامج ليشمل مجالات أخرى متعلقة بالسلامة، وخاصة بشأن إجراء عمليات التدقيق على العناصر الأساسية من الملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وذلك في أقرب وقت ممكن، وبدون إحداث زيادة كبيرة في تكاليف توسيع البرنامج.

منذ بداية البرنامج في يناير ١٩٩٩، أجريت عمليات التدقيق في ١٨١ دولة متعاقدة و٥ أقاليم، واستقبل ١٥٢ دولة منها بعثات لمتابعة التدقيق. وما من شك في أن هذا البرنامج قد لعب دورا رئيسيا في مساعدة الايكاو ودولها المتعاقدة في تشخيص المشاكل المتعلقة بالسلامة بوضوح، وللقيام بالجهود لوضع خطط العمل اللازمة لتصحيح أوجه القصور.

ومع ذلك، فعند التحضير لتوسيع نطاق البرنامج، سرعان ما أتضح أن أعمال التدقيق المرتبطة بالملحق الحادي عشر والرابع عشر مترابطة ارتباطا وثيقا مع الأحكام الواردة في ملاحق أخرى، ولا يمكن بالتالي إجراؤها بصورة منعزلة عنها. وبينما ثبتت فعالية النهج الأصلي الذي كان يعتمد على كل ملحق على حدة وضرورة إتباعه عند إنشاء هذا البرنامج، فإن الاستمرار على نفس هذا النهج لتوسيع البرنامج قد يمثل عملية طويلة ومكلفة.

لذلك، يوصي مجلس الايكاو بأن يتحول البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة من النهج الذي يعتمد على كل ملحق على حدة إلى نهج نظامي شامل (systems approach). ومن شأن هذا النهج النظامي الشامل أن يعالج كل الأحكام المرتبطة بالسلامة في مختلف الملاحق بالتركيز على القدرة الشاملة لدى كل دولة على مراقبة سلامة الطيران والمجالات المحددة الحيوية بالنسبة للسلامة. وستكون كل الملاحق مشمولة، باستثناء الملحق التاسع — التسهيلات والملحق السابع عشر — الأمن، اللذين يغطيهما "برنامج الايكاو العالمي لتدقيق الأمن".

إن التحول إلى هذا النهج النظامي الشامل يقتضي منا تأجيل عملية التوسيع الأصلية، بهدف القيام ببرنامج متكامل ابتداء من عام ٢٠٠٥. وبهذه الطريقة، بوسعنا أن نضمن استمرار كفاءة البرنامج وفعاليتها مع الإبقاء على النفقات التشغيلية العامة عند مستوى مقبول. وسيقدم هذا النهج النظامي الشامل المقترح إلى الجمعية العمومية للنظر فيه ومعه استراتيجية موحدة تهدف إلى رفع مستوى الشفافية.

يعد برنامج تدقيق مراقبة السلامة عنصرا مساهما قويا في جهودنا لرفع مستويات سلامة الطيران في جميع أنحاء العالم. ويسرني الإفادة بأن قسم تدقيق مراقبة السلامة قد حصل في عام ٢٠٠٢ على شهادة ISO 9001، لأول مرة في تاريخ الايكاو.

أخيرا في مجال القواعد القياسية، واصلت المنظمة أعمالها الحثيثة في تنقيح وتحديث القواعد، ولاسيما وضع قواعد جديدة خاصة بالقدرات اللغوية عند استخدام إتصالات الهاتف اللاسلكي.

رؤيتنا هي اكتمال تنفيذ كل الدول المتعاقدة بصورة موحدة ومنسقة للقواعد القياسية والتوصيات الحالية والمتغيرة التي تصدرها الايكاو لضمان أفضل مستوى ممكن من السلامة الجوية في جميع أنحاء العالم.

تحرير النقل الجوي

وقد ساعدت بالتأكيد المبادرات التي وصفتها للتو في مجالي الأمن والسلامة على استعادة ثقة الجمهور في السفر الجوي وأسهمت بالتالي في الانتعاش الحالي في صناعة النقل الجوي. ويمكن الاستمرار في رفع مستوى الصحة المالية طويلة المدى لقطاع الطيران من خلال مبادرات أخرى اتخذناها خلال السنوات السابقة في مجالي التحرير والخصخصة. وانطلاقا من الأساس الذي وضعه مؤتمر عام ١٩٩٤، نجح المؤتمر العالمي الخامس للنقل الجوي الذي انعقد في شهر مارس ٢٠٠٣، في التصدي لتحدي "كيفية" التحرير وليس "ما إذا كان ينبغي" التحرير.

أنجز المؤتمر هذه المهمة من خلال بناء إجماع قوي على إطار التحرير الاقتصادي لصناعة النقل الجوي في السنوات القادمة. وانعكس جوهر هذه الخطة العالمية في إعلان المبادئ العالمية الذي صدر عن المؤتمر بهدف "تهيئة بيئة تسمح بتطور النقل الجوي الدولي وازدهاره بشكل مستقر وفعال واقتصادي دون المساس بالسلامة والأمن ومع احترام المعايير الاجتماعية ومعايير العمل".

يحدد إعلان المؤتمر الأدوار الفردية والجماعية ومسؤوليات الدول في العمل من أجل تحقيق الهدف النهائي المتمثل في إعطاء النقل الجوي الدولي أكبر قدر ممكن من الحرية الاقتصادية. ولا بد من القيام بذلك مع الوفاء باحتياجات جمهور المسافرين وصناعة الطيران ومع احترام خصائصه المحددة والسعي للحد من تأثير النقل الجوي على البيئة.

ويجب أن يسمح التأييد واسع النطاق للاتفاقات النموذجية التي وضعتها الايكاو والخاصة باتفاقات الخدمات الجوية الدولية بتحقيق المزيد من التجانس في تنظيم النقل الجوي الدولي والتنسيق العالمي لعملية التحرير الجارية.

بالتحديد بشأن المسألة الأساسية التي يشكلها موضوع ملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، أوصى المؤتمر بتحرير عمليات تعيين وترخيص الناقلين الجويين بغرض دخول الأسواق، حسب السرعة التي تحددها كل دولة وحسب تقديرها هي. واتفق المؤتمر أيضا على بعض المسائل الرئيسية المرتبطة بالتحرير مثل دخول الأسواق، والمنافسة الشريفة والضمانات، ومصالح المستهلكين، وتوزيع المنتجات، وتسوية الخلافات، والشفافية.

رؤيتنا هي استمرار التحرير التدريجي على المستوى العالمي للنقل الجوي بطريقة سليمة وآمنة وشاملة وقادرة على الاستمرار اقتصاديا.

الملاحة الجوية

خلال الفترة الثلاثية الماضية، أحرزنا تقدماً هاماً في مواجهة التحدي المستمر الذي يمثله ترشيده ودمج الطرق الجوية حول العالم.

اعتباراً من ٢٨/١١/٢٠٠٢، دخلت طرق جوية جديدة حيز النفاذ بين استراليا وأوروبا مما يخفض مدد السفر بين المنطقتين. وكان هذا المشروع الخاص بهيكل الطرق الجوية في أوروبا والشرق الأوسط وآسيا جنوب الهمالايا (EMARSSH) من أكبر المشاريع التي تقوم بها الايكاو على الإطلاق لتغيير الطرق، وذلك بمشاركة ٣٢ دولة عضواً في الايكاو وعدد من شركات الاتصالات وشركات رسم الخرائط والاتحاد الدولي للنقل الجوي. وتم أيضاً تطبيق "الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي (RVSM)" على طرق حركة جوية رئيسية بين أوروبا وآسيا جنوب الهمالايا مما يجعل عملية الانتقال في المجال الجوي للشرق الأوسط تتم بدون انقطاع. وكانت النتيجة هي وضع جداول زمنية أنسب بالنسبة للركاب وتحقيق فوائد إقتصادية كبيرة لشركات الطيران وفوائد بيئية بفضل خفض حرق الوقود وتعزيز السلامة. وأود هنا أن أشدد على الدور التنسيقي الحيوي الذي لعبته مكاتب الايكاو الإقليمية لإنجاح هذه المبادرات.

واستكملت تجربة تطبيق هيكل منح للطرق الجوية من جانب الصين وفيتنام إضافة إلى تنظيم المجال الجوي في بحر جنوب الصين بروح التعاون الذي يستند إليه التطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي.

وأبرم اتفاق تاريخي بين اليونان وتركيا وأطراف أخرى تحت رعاية الايكاو من أجل تحسين شبكة طرق خدمات الحركة الجوية فوق بحر إيجه والمناطق المجاورة، مما أدى إلى رفع الطاقة الاستيعابية للمجال الجوي ورفع مستوى الكفاءة ومستوى سلامة الطيران. وساعدت المجموعة الجديدة لطرق خدمات الحركة الجوية على تلبية الزيادة في الطلب على الحركة الجوية قبل وأثناء وبعد دورة الألعاب الأولمبية الصيفية لعام ٢٠٠٤ في أثينا. وهذا مثال آخر ممتاز على المشاركة في استخدام التجهيزات والمرافق في إطار متعدد الأطراف.

وللحفاظ على تدفق الحركة على الطرق الجوية الدولية الرئيسية بين أوروبا وجنوب شرق آسيا أثناء النشاط العسكري فوق العراق، قامت الايكاو بتنسيق الجهود التي بذلتها الدول المتعاقدة في منطقة الخليج، والأليات لإيجاد طرق جوية بديلة حول المنطقة المتأثرة مع التركيز بشكل خاص على سلامة الرحلات المدنية.

وفي أفغانستان، لعبت الايكاو دوراً أساسياً في فتح المجال الجوي للرحلات المدنية بعد النزاع المسلح فيها. ووقعت المنظمة مع ذلك البلد مشروعاً للتعاون الفني واتفاقاً للخدمات الإدارية لإعادة بناء مطار كابول والعودة إلى استخدام خدمات مراقبة الحركة الجوية.

واستؤنفت الرحلات المدنية بين الهند وباكستان في أول يناير ٢٠٠٤ بعد توقيع مذكرة تفاهم بين البلدين في نيودلهي في أول ديسمبر ٢٠٠٣. وبصفتي رئيساً للمجلس، أجريت اتصالات منتظمة مع الهند وباكستان أثناء المفاوضات التي أدت إلى إبرام هذا الاتفاق.

وارداد عدد الشركات التي تستخدم هيكل الطرق الجوية الجديدة فوق القطب الشمالي الأمر الذي يخفض الى حد كبير مسافات الرحلات التي تربط أمريكا الشمالية وأوروبا بمنطقتي آسيا والمحيط الهادئ.

أضيفت إلى هذه الانجازات الكبيرة النتائج التي تفتح آفاقا جديدة والتي حققها المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية الذي انعقد في شهر سبتمبر من العام الماضي، وقد أدت إلى صياغة استراتيجية محددة لإرساء شبكة عالمية متجانسة بدون انقطاع للملاحة الجوية.

ويمكن في صلب هذه الشبكة الجديدة مفهوم تشغيلي خاص بخدمات الملاحة الجوية في مختلف أنحاء العالم. ومن شأن تنفيذ هذا المفهوم خلال السنوات الخمس والعشرين المقبلة أن يضمن المستويات المثالية للسلامة والكفاءة في الشبكة العالمية لإدارة الحركة الجوية وسيكون عنصرا أساسيا في ظل زيادة الطلب على الطاقة الاستيعابية للمجال الجوي في السنوات المقبلة.

أكد المؤتمر من جديد على أن السلامة هي أهم عنصر في الأداء العام لشبكة إدارة الحركة الجوية. وتشمل الاعتبارات الأخرى الكفاءة والانتظام والجدوى الاقتصادية وحماية البيئة.

رؤيتنا هي إقامة شبكة عالمية لإدارة الحركة الجوية تكون قابلة للتشغيل البيئي بما يتماشى مع توصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية.

حماية البيئة

تمثل حماية البيئة تحديا عالميا في جميع مجالات النشاط البشري. وفي اجتماعها السادس في شهر فبراير من هذا العام، أوصت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) باعتماد بيان يتضمن الأهداف البيئية للمنظمة والتي تعبر عن مجمل أعمال الايكاو في مجال البيئة منذ عام ١٩٦٨.

ويؤكد هذا البيان على أنه ينبغي للايكاو عندما تضطلع بمسؤولياتها أن تسعى إلى تحقيق ما يلي:

(أ) تحديد أو تخفيض عدد السكان المتأثرين بمستويات كبيرة من ضوضاء الطائرات.

(ب) الحد من أو تخفيض الأثر العكسي لإنبعاثات الطيران على نوعية الهواء المحلي.

(ج) الحد من أو تخفيض أثر إنبعاثات غازات الدفيئة الناتجة عن الطيران على المناخ العالمي.

على وجه التحديد، أوصى الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة باعتماد قواعد قياسية جديدة خاصة بأكاسيد النيتروجين (NO_x) تكون أكثر صرامة من المستويات الحالية التي اتفق عليها في عام ١٩٩٩ بنسبة ١٢ في المائة. وتم الاتفاق أيضا على إجراءات تسمح بتحديد الأهداف على المدى المتوسط والبعيد لخفض إنبعاثات الطائرات وعلى وجود الحاجة الى مواصلة تطوير الأدوات الكفيلة بتحديد مدى الترابط بين الإنبعاثات والضوضاء. وبشأن مسألة الخيارات المبنية

على آليات السوق، تم إقرار إتفاق نموذجي حول التدابير الطوعية التي تسمح بخفض إنبعاثات ثاني أكسيد الكربون (CO₂) من الطيران.

وفي مجال إدارة الضوضاء، قدم الاجتماع السادس للجنة حماية البيئة مواد إرشادية جوهرية لمساعدة الدول في تنفيذ "النهج المتوازن" لإدارة الضوضاء، وهو يتكون من أربعة عناصر أساسية: خفض الضوضاء عند المصدر، وتخطيط وإدارة استخدام الأراضي، والإجراءات التشغيلية لكتم الضوضاء، والقيود التشغيلية على الطائرات. وكان هذا "النهج المتوازن" قد اعتمده الجمعية العمومية في دورتها الثالثة والثلاثين في عام ٢٠٠١ وكان من بين العوامل الرئيسية التي ساعدت مجلس الايكاو على تسوية الخلاف بين الولايات المتحدة و ١٥ دولة عضوا في الاتحاد الأوروبي بشأن الطائرات المزودة بأجهزة كتّم الضوضاء. وبصفتي وسيطا مكلفا من جانب المجلس بتسوية هذا الخلاف، أود أن أعلن أن نجاح هذه المفاوضات يعبر عن عزم الدول على تحقيق أقصى درجات المواءمة بين الصحة المالية لصناعة النقل الجوي ونوعية الحياة وحماية البيئة.

كما أن التواجد الأقوى هذا العام لهيئات الأمم المتحدة في أعمال لجنة حماية البيئة يسلط الضوء على الدور القيادي للايكاو ومسؤولياتها في مجال الطيران وحماية البيئة.

رؤيتنا في تحقيق أقصى درجات المواءمة بين التطور الآمن والمنظم للطيران المدني ونوعية الحياة.

الإطار القانوني

يعد القانون أمرا أساسيا في عالم الطيران المدني. وتحدد اتفاقية شيكاغو ومجموعة وثائق الطيران القانونية المكملة والسارية اليوم جزءا لا يتجزأ من الإطار العالمي القائم لضمان النمو الآمن والمنظم للطيران المدني في جميع أنحاء العالم. ويمثل تكيف هذه الوثائق القانونية حسب الظروف المتغيرة تحديا كبيرا للجميع.

واستجابة لأحداث الحادي عشر من سبتمبر، قادت إدارة الشؤون القانونية في الايكاو الجهود المبذولة لوضع خطة للتأمين ضد مخاطر الحرب (Globaltime) لمواجهة سحب التغطية التأمينية التجارية أو انخفاضها الشديد بعد الهجمات. وكان المفهوم الأساسي هو تقديم غطاء تأميني على المدى القصير والمتوسط بشروط معقولة، مع السماح لشركات التأمين الخاصة بالعودة تدريجيا إلى السوق. وتمكن هذا السوق في نهاية الأمر من العودة إلى وضعه الطبيعي. ومع وجود ملامح في التغطية التجارية المتاحة حاليا المستسخة من عناصر رئيسية في خطة Globaltime، لنا أن نستخلص أن خطة الايكاو العالمية كان لها تأثير حافز على أسواق التأمين الخاصة وأنها أسهمت في استقرارها. وبالإضافة إلى ذلك، فإن خطة Globaltime، على الرغم من عدم تنفيذها، مازالت متاحة إذا ما طرأت الحاجة إليها.

كما أنه دعما لصناعة النقل الجوي، تم توقيع معاهدة دولية حول تمويل وتأجير الطائرات، وذلك أثناء المؤتمر الدبلوماسي الذي انعقد في مدينة كيب تاون بجنوب أفريقيا تحت الرعاية المشتركة للايكاو والمعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (يونيدروا). وتتص هذه الوثيقة القانونية الجديدة على إنشاء نظام تسجيل دولي، من شأنه أن يقلل مخاطر الإقراض

لممولي الطائرات والمصارف وغيرها من المؤسسات المالية المشتركة في عمليات شراء وتأجير الطائرات، مما سيقلل من تكلفة الإقراض. ولعبت الايكاو دورا أساسيا في الأعمال التحضيرية الرامية الى إنشاء السجل الدولي الذي يتواجد مقره في مدينة دبلن بأيرلندا.

ومن العلامات البارزة الأخرى في الفترة الثلاثية الماضية دخول اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩ حيز النفاذ في يوم ٢٠٠٣/١١/٤ لتحل محل اتفاقية وارسو لعام ١٩٢٩ بشأن التعويضات في حالات حوادث الطيران الدولي. فيحظى الآن الضحايا وأفراد أسرهم بحماية أفضل وتعويضات أكبر بموجب هذه الوثيقة القانونية الجديدة التي تحقق التوازن السليم بين احتياجات ومصالح الدول، وجمهور المسافرين، والناقلين الجويين، وصناعة النقل.

وصدرت مواد إرشادية عن الجوانب القانونية لموضوع الركاب المشاغبين وغير المنضبطين، وتضمنت بندا قانونيا نموذجيا لمقاضاة المخالفين. وأخيرا، يجري إعداد مسودة اتفاقية لتحديث اتفاقية روما لعام ١٩٥٢ بهدف اعتمادها في مؤتمر دبلوماسي في عام ٢٠٠٥ أو ٢٠٠٦.

رؤيتنا هي إيجاد إطار قانوني عالمي موحد يكون ساريا وقابلا للتكيف باستمرار مع احتياجات الطيران المدني الدولي.

الموارد

هناك تحدي آخر تواجهه كل الدول المتعاقدة وهو التوفيق بين الموارد البشرية والفنية والمالية الفردية والمسؤوليات السيادية بمقتضى اتفاقية شيكاغو. فإن مساعدة الدول على التكيف مع هذا الواقع في عالم اليوم الذي يزداد تعقيدا تمثل أحد التحديات التي تتعامل معها هذه المنظمة بصورة جدية للغاية.

ويعتمد المدى الذي تصل إليه الايكاو في مواجهة هذا التحدي على وجه الخصوص على الدعم الذي توفره الدول للميزانية البرنامجية المقترحة، وأن يتلو ذلك الدفع السريع للاشتراكات. وتبلغ تقديرات الميزانية الثلاثية للفترة ٢٠٠٥-٢٠٠٧، ١٩٦,٩ مليون دولار أمريكي. واعتبارا من ١٥ سبتمبر، أدى سعر الصرف غير الموازي للدولار الأمريكي مقابل الدولار الكندي والعملات الأخرى المستعملة في اعداد الميزانية، أدى الى زيادة في التقديرات بمقدار ٢,٦ مليون دولار أمريكي، مما رفع المبلغ الاجمالي الى ١٩٩,٥ مليون دولار أمريكي.

وبذل كل من الأمين العام والمجلس جهودا مضنية لخفض النفقات من أجل مواجهة التأثير المركب لأسعار الصرف غير الموازية، وزيادة الطلب على الخدمات، ومواصلة إدماج برنامجي تدقيق السلامة والأمن في الميزانية البرنامجية العادية والزيادات العامة في التكاليف. وكانت النتيجة هي اقتراح الميزانية البرنامجية التي تأخذ بعين الاعتبار كل تدابير الكفاءة التي يمكن ادخالها لكي تتمكن المنظمة من الاستمرار في خدمة الدول المتعاقدة لديها بأقصى طاقتها. وكما أكدت في كلمتي الافتتاحية أمام هذه الجمعية العمومية يوم الثلاثاء، فان الايكاو لن تستطيع الاستجابة لاحتياجات الدول المتعاقدة إلا اذا كانت لديها الموارد اللازمة لذلك.

ومن المجالات المشرقة في الأفق المالية برنامج التعاون الفني الذي وصل في عام ٢٠٠٣ إلى مبلغ ١١٠ ملايين دولار أمريكي. ومن المتوقع أن يصل حجم البرنامج في عام ٢٠٠٤ إلى حوالي ١٩٤ مليون دولار أمريكي أي زيادة تقدر بمبلغ ٨٤ مليون دولار أمريكي. وتأتي معظم هذه الزيادة الكبيرة في منطقتي الأمريكتين وأفريقيا. وظل حجم البرنامج كما هو في منطقة الشرق الأوسط ومنطقتي آسيا والمحيط الهادئ. ويعبر هذا النمو غير المسبوق عن الزخم الذي تحقق والثقة التي تضعها الدول في برنامج التعاون الفني.

وأنشئ التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFFAS) لتوفير المساعدة المالية إلى الدول التي لا تستطيع الحصول على التمويل من خلال الوسائل التقليدية للمشاريع المرتبطة بالسلامة التي تم تحديدها من خلال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. ويتم تشغيل هذه الآلية الجديدة بصورة مستقلة عن الميزانية البرنامجية للايكافو وهي تمويل من خلال الإسهامات الطوعية من الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية فضلا عن الجهات العامة والخاصة المرتبطة بالطيران المدني الدولي.

رؤيتنا هي إنشاء برامج لديها الموارد الكافية ووضع عملية ديناميكية لتخصيص موارد المنظمة لمساعدة الدول المتعاقدة في التكيف مع الأولويات التي تتغير باستمرار.

تهيئة موقع الايكافو

بوسعنا الآن ونحن نتطلع إلى المستقبل، أن نكون متفائلين ولكن بحذر. وتشير تقديرات الايكافو الى أن حركة نقل الركاب على شركات الطيران العالمية ستنتعش خلال عام ٢٠٠٤ محققة نموا بمقدار ٦,٢ في المائة، وتواصل التوسع بنسبة ٥,٤ في المائة في ٢٠٠٥ و ٥,٢ في المائة في ٢٠٠٦.

سيكون التحدي المائل أمام المنظمة في الفترة الثلاثية المقبلة هو مواصلة البناء على الإنجازات الهائلة التي تحققت في السنوات الثلاث الماضية ووضع أسس متينة للبنية الأساسية التي ستسمح بتطوير الطيران المدني الدولي على المدى البعيد.

كما يتبين من التقارير السنوية للمجلس، فقد قمنا بوضع أو تحسين الخطط اللازمة لمستقبل الطيران المدني الدولي في المجالات الرئيسية المتمثلة في السلامة والأمن، والملاحة الجوية، والنقل الجوي، والبيئة، والإطار القانوني.

وأثناء هذه الدورة للجمعية العمومية، سنتاح لكم الفرصة للنظر في الميزانية البرنامجية وخطة العمل الاستراتيجية المنقحة التي من شأنها أن تحدد موقع الايكافو لكي تقوم برسالتها الحيوية في الاتجاه الصحيح والعمل بكفاءة وفعالية. ومن خلال القرارات التي سنتخذونها حول هذه المواضيع وغيرها من المسائل المهمة، يمكنكم العمل على ضمان تمتع منظماتكم بالموقع السليم الذي يسمح لها بمواصلة الاضطلاع بدورها القيادي اللازم لتشكيل مستقبل السفر عن طريق الجو.

أود أن أختتم هذا العرض بتوجيه التهئة إلى جميع الدول المتعاقدة على إسهاماتها في الرؤية التي عبّر عنها أحسن تعبير واضعو اتفاقية شيكاغو قبل حوالي ٦٠ عاما. فأثناء هذه الدورة الخامسة والثلاثين للجمعية العمومية للايكاو، علينا أن نوكد من نوكد على التزامنا بمبدأ التعاون المنسق متعدد الأطراف سعيا إلى تحقيق هدفنا العالمي المشترك ألا وهو إسهام الطيران المدني الدولي لصالح كل فرد في عالمنا.

- انتهى -