



الدكتور أسعد قطيط

رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي

خطاب الافتتاح والموجز العام أمام المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران

(مونتريال – ٢٠٠٢/٢/١٩)

مقدمة

أصحاب السعادة، سيداتي وسادتي، يشرفني أن أعلن افتتاح هذا المؤتمر الوزاري رفيع المستوى لأمن الطيران. وبالنيابة عن المجلس وعن الأمين العام يسعدني أن أرحب بكم في مقر منظمة الطيران المدني الدولي.

اننا نجتمع في مرحلة عصيبة يمر بها الطيران المدني والمجتمع بأسره، لأن أحداث ٢٠٠١/٩/١١ دمرت آلاف الأرواح وقوضت ثقة الجمهور في السفر الجوي ودفعت بجوانب كثيرة من الطيران المدني الى دوامة هبوط وجعلت الزلزلة تدب في الاقتصاد العالمي.

وعلى مر اليومين المقبلين سنستعرض الأمور ونضع استراتيجية عالمية لتعزيز أمن الطيران من أجل حماية الأرواح في الجو وعلى الأرض، واستعادة ثقة الجمهور في السفر الجوي، وانعاش النقل الجوي ليجدد اسهامه القوي في اقتصاد العالم. وهذا تحد عظيم.

ولا شك عندي في أن الايكاو قادرة على التصدي لهذا التحدي، فلأكثر من ٣٠ عاما اعتمدت الدول على الايكاو لوضع التدابير اللازمة لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع. بعد أن نظرت الجمعية العمومية للايكاو في عام ١٩٦٨ في مشكلة الاستيلاء غير القانوني على الطائرات، سارع مجلس الايكاو الى وضع سلسلة أولى من التدابير الوقائية. وفي عام ١٩٧٠ عقدت الايكاو دورة استثنائية للجمعية العمومية، حضرتها ٩١ دولة من مجموع الدول المتعاقدة آنذاك وعددها ١١٩ دولة، وأعلنت انشاء برنامج شامل لأمن الطيران استنادا الى ملحق جديد باتفاقية شيكاغو هو الملحق السابع عشر، واطرافه نصوص تتعلق بالأمن في ملاحق أخرى. وعلى مر السنين تحسنت هذه النصوص بصفة مستمرة للرد على التهديدات الجديدة والمستجدة، ووسعنا أنشطة أمن الطيران لتشمل عدة أمور، منها مثلا التقييم الميداني والتدريب.

ولقد نجحنا نجاحا باهرا. لكن أحداث سبتمبر الماضي عتمت حقيقة واضحة هي ان النقل الجوي أسلم وسائل النقل. وقد بينت احصاءاتنا عن أمن الطيران انخفاضا طويلا في وقائع التخريب وأفعال التدخل غير المشروع في الطائرات، بل وفي عدد القتلى والمصابين في حوادث الطائرات حتى العام الماضي. ولذلك فان السلامة الجوية وأمن الطيران عنصران متلازمان في جوهرهما وقد بينت احصاءاتنا عن حوادث الطائرات أيضا تحسنا في خفض عدد الحوادث المميتة وعدد وفيات الركاب لغاية نهاية عام ٢٠٠١.

ان وقوع فعل واحد من أفعال التدخل غير المشروع المفضية الى الموت، أو وقوع حادثة واحدة مميتة، يعد تفريطا. وعلينا أن نبذل المزيد من الجهود لأننا الآن بالذات أمام تحد ذي أبعاد جديدة، فقد استخدمت الطائرات المدنية في سبتمبر الماضي كأسلحة للدمار الشامل. وبالتالي فان مؤتمرنا اليوم بمثابة منصة اطلاق لا تقل عن تلك التي شكلتها الدورة الاستثنائية للجمعية العمومية التي انعقدت منذ ٣٢ سنة تقريبا. ونحن اليوم بحاجة الى اطلاق رد شامل وفعال في جميع أنحاء العالم على أشكال الخطر الجديدة والمحملة. وانني متفائل بأننا سننجح في مسعانا هذا. لكن التعامل مع هذه الأبعاد الجديدة من الخطر يقتضي أدوات ذات أبعاد جديدة، وموارد ذات أبعاد جديدة، وتعاون ذي أبعاد جديدة. ويجب علينا في الوقت نفسه أن نظل متيقظين للأخطار السابقة والمعروفة لأنها ستظل قائمة حتما.

ان وجود دول ومنظمات عديدة هنا اليوم تعبير عن عزيمة العالم لوضع نهاية لأفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني والتعامل مع الأوضاع الملحة بصفة خاصة الناجمة عن أحداث سبتمبر الماضي. ذلك لأن الأثر الناجم عن تلك الأحداث أكبر بكثير من أثر أي فعل سابق من أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني. والأكثر من ذلك ان هذا الأثر أتى في فترة هبوط في الاقتصاد والنقل الجوي.

هبوط الطلب على الحركة الجوية

لقد انتبهنا من قبل الى هذا الهبوط. فقد بدأت حركة البضائع الجوية¹ – وهي مؤشر رئيسي على الاقتصاد العالمي – هبوطها في عام ٢٠٠١، قبل أحداث ٩/١١، في حين كانت حركة الركاب في العالم تزداد بمعدل ضعيف. وبعد ٩/١١ تدهورت حركة البضائع وحركة الركاب، الأمر الذي يدل على هبوط من سنة الى أخرى يقدر بنحو ٦٠ مليون راكب ومليوني طن من البضائع.

تفاوت الهبوط في الحركة الجوية تفاوت ملحوظا من اقليم الى آخر. ولا شك في أنه ترك أثرا سلبيا قويا في جميع أقاليم العالم.

تشعب الأثر

اقترن التباطؤ الاقتصادي بهبوط الطلب على السفر الجوي، مما أدى الى جعل السعة مفرطة في وقت ازدادت فيه مصاريف التشغيل بسبب ارتفاع تكاليف الأمن والتأمين. وأصبحت الخسارة التشغيلية لشركات الطيران المنتظم تقدر الآن بأكثر من ١٠ بلايين دولار في عام ٢٠٠١ على الرغم من المساعدات المالية المقدمة الى هذه الشركات في بعض الأقاليم.

¹ يعبر عن بيانات الحركة الجوية بالراكب الكيلومترى المنقول وبالطن الكيلومترى المنقول من البضائع على خطوط الطيران المنتظمة، ما لم يذكر خلاف ذلك.

كان رد فعل شركات الطيران أنها قللت عدد الرحلات والسعة وعدد الموظفين. وبلغ عدد الموظفين الذين أعلنت شركات الطيران الاستغناء عنهم حوالي ١٢٠ ٠٠٠ موظف في أنحاء العالم. ثم خفضت عدد الرحلات في الطرق الجوية غير الربحية أو استغنت عنها بالمرّة، وقلصت التكاليف مرة أخرى باغلاق بعض التجهيزات وتخفيض برامج المتعة والتسليّة على متن الرحلات، وتخفيض المصاريف غير المباشرة تخفيضاً عنيفاً، وأوقفت بعض الطائرات الأقدم، وعجلت باخراج بعضها الآخر من الخدمة، وأرجأت استلام الطائرات الجديدة. بل وقد اضطرت بعض شركات الطيران الى وقف تشغيل جميع رحلاتها بسبب التدهور السريع في أوضاعها المالية.

تشعبت آثار كل ذلك حتماً وتجاوزت حدود شركات الطيران لتشمل الطيران المدني بأسره، فقد تأجلت مثلاً عمليات تسليم الطائرات وأسفرت عن أثر متسلسل على منتجي الطائرات والمحركات والموردين الذين يتعاملون معهم. فبدأ كبار المنتجين يخفضون خطوط الانتاج، ومن المتوقع أن يمتد فقدان العدد الكبير من الوظائف ليشمل أيضاً مختلف الموردين. وتفيد تقارير صناعة الطيران بأن صناعة الجو والفضاء أعلنت الاستغناء عن ١٧٠ ٠٠٠ موظف في أنحاء العالم. ويقدر منتج صناعة الجو والفضاء أن تصل الخسارة التشغيلية الكلية الى نحو ٧,٥ بلايين دولار في عام ٢٠٠٢.

أسفرت أحداث ٩/١١ أيضاً عن آثار ملحوظة على مشغلي المطارات وخدمات الملاحة الجوية. وكان معظم هذه الآثار مالياً، وخصوصاً على شكل خسارة في إيرادات رسوم الطيران لأن عدد تحركات الطائرات انخفض، وخسارة في إيرادات رسوم خدمة الركاب وإيرادات الأنشطة غير المتعلقة بالطيران لأن حركة الركاب انخفضت. ومن حيث التكلفة واجهت المطارات أزمة في نطاق التغطية التأمينية وأسعار التأمين تشبه الأزمة التي تعرضت لها شركات الطيران، حتى وان كانت أقل منها قليلاً. وكان الأثر المباشر على مطارات كثيرة هو التكاليف الإضافية للتدابير الأمنية.

وبالطبع تشعب أثر كل ذلك ليشمل قطاعات غير الطيران المدني. فكلكم تعلمون ان النقل الجوي ينشط التقدم الاقتصادي ويسفر عن آثار تحفز قطاع الأعمال وقطاع التجارة، بل وقطاع السياحة بصفة خاصة، كما يسفر عن آثار أخرى من خلال الأموال التي يصرفها الموظفون.

ففي عام ١٩٩٨ مثلاً كان الناتج الاجمالي للنقل الجوي ١٣٦٠ بليون دولار و ٢٧,٧ مليون وظيفة^٢.

وأكثر من أربعة ونصف في المائة من الناتج العالمي يعزى الى عنصر واحد من الطيران المدني، هو النقل الجوي.

² حسب تقديرات مجموعة العمل المعنية بالنقل الجوي.

المستقبل المرتقب

ما زالت الريبة تخيم على نمو الطلب على الحركة الجوية في المستقبل المرتقب. واستنادا الى الجداول التي قدمتها شركات الطيران عن عام ٢٠٠٢، من المتوقع للسعة المعروضة، من حيث عدد تحركات طائرات الركاب في العالم، أن تتراوح بين ٧ و ٨ في المائة تحت مستوى عام ٢٠٠١. ومن المفترض أن تقل آثار أحداث ١١/٩/٢٠٠١ على الدورة الاقتصادية بعد أن تحفز الحكومات حركة الانتعاش وتنتهج سياسات نقدية أيسر. لكن شركات الطيران ستواجه زيادات مستمرة في التكاليف، مثل تكاليف الأمن والتأمين. أما أسعار الوقود، التي تشكل عنصرا أساسيا في تكاليف التشغيل، فهي قليلة نسبيا في الوقت الحاضر، ومع ذلك فقد تعود الى الارتفاع بالفعل مع تحسن الاقتصاد.

وضعت الايكاو كل ذلك في اعتبارها، واستنتجت في تقديراتها الراهنة أن حركة الركاب الجوية العالمية التي هبطت بنسبة ٥ في المائة في عام ٢٠٠١ ستواصل الهبوط وبوسعنا أن نتوقع نموا ايجابيا في عام ٢٠٠٣ لن يعيدنا الى مستوى عام ٢٠٠٠. وغني عن القول أن هذا النمو يتوقف على منع أي انتهاكات حرجة أخرى للأمن.

من الصعب جدا التنبؤ بالأثر المالي والأثر طويل الأجل بأي دقة في الوقت الحاضر، غير انه بافتراض استعادة ثقة المستهلك وثبات بيئة التشغيل، قد يعود الطلب طويل الأجل بعد فترة تتراوح مدتها بين سنتين وثلاث سنوات الى المستوى الذي كان متوقعا قبل ٩/١١، أي أن يصل النمو العالمي الى ٥ في المائة تقريبا في السنة لحركة الركاب، والى نسبة أعلى من هذه بقليل لحركة البضائع.

كانت المرة الوحيدة الأخرى التي سجلت فيها حركة الطيران انخفاضا سنويا منذ الحرب العالمية الثانية هي عام ١٩٩١ بسبب حرب الخليج. لكن الأثر الناجم عن أحداث ١١/٩/٢٠٠١ ليس له مثيل من قبل في تاريخ الطيران المدني، وقد يؤثر بالفعل على هيكل العمليات. وأصبحت الحكومات في عدد من الدول المتقدمة والنامية، وخصوصا النامية، تهتم الآن بالفعل لا بمسائل مثل الادمج والدعم فحسب بل وبقاء شركات النقل الجوي فيها وضمان استمرار تشغيل خطوطها. وستوضع هذه الأمور موضع الدراسة الموضوعية في الأعمال التحضيرية لعقد "المؤتمر العالمي للنقل الجوي: التحديات وفرص التحرير" الذي سينظمه مجلس الايكاو في مونتريال من ٢٤ الى ٢٩ مارس من العام المقبل.

مسؤولية المؤتمر

هكذا ترون ان المسؤولية الملقاة على أكتافنا في هذا المؤتمر مسؤولية عظيمة. ونحن هنا لنعمل على أن نعزز تدابير التعاون الدولي اللازمة لمكافحة الخطر العالمي المتمثل في التدخل غير المشروع في الطيران المدني. فنحن نرى ضرورة قيام الدول بالتنسيق بين تدابير أمن الطيران وتدابير الأمن القومي، كما نرى ضرورة تنسيق تدابير أمن الطيران تنسيقا دوليا بما يحقق أو يتجاوز أحكام الأمن الواردة في الملحق السابع عشر وغيره

من ملاحق اتفاقية شيكاغو. والتنسيق لا يعني أن تكون التدابير متطابقة في كل مكان بل أن تكون متكافئة ومقبولة بالتبادل بين الدول وأن توفر حداً أدنى من الأمن وتترك شيئاً من المرونة التشغيلية.

ويجب أن تكون التدابير التي سنستهلها هنا في هذا المؤتمر قابلة للتطبيق بفاعلية في جميع دول العالم، ولو بمساعدة من دول أخرى حسب الاقتضاء. ويجب أن تكون سهلة على الركاب والمنتفعين، وغير مفرطة التكاليف على الصناعة والمستهلك، وبذلك نجدد قدرة الطيران المدني على دفع عجلة الاقتصاد. وينبغي ألا يتحمل الطيران المدني أي عبء لا داعي له بالنيابة عن الأمن القومي.

ليس أمامنا سوى يومين لاتخاذ قرارات بعيدة الأثر وطويلة المفعول. وسيطلب منكم ما يلي:

- التأكيد من جديد على أن الدول هي المسؤولة عن امتثال القواعد القياسية الصادرة عن الايكاو وعن توفير الأمن الوافي في مطاراتها وعن توفير خدمات الملاحة الجوية.
- تأييد الاقتراحات الرامية الى وضع خطة عمل الايكاو الشاملة بشأن أمن الطيران.
- تأييد عنصر أساسي في خطة العمل، هو انشاء برنامج عالمي ومنظم والزامي ومنهجي ومنسق لتدقيق أمن الطيران لمعرفة مستوى تنفيذ واناذ القواعد القياسية والتوصيات الدولية الواردة في الملحق السابع عشر.
- تأييد مفهوم انشاء برنامج لمتابعة أمن الطيران في الايكاو، من أجل تزويد الدول بالمساعدات المطلوبة لتصحيح الثغرات المكتشفة من عمليات تدقيق أمن الطيران.
- النظر في احتياجات الايكاو الى التمويل لتنفيذ الخطة، والتعهد، حسب الامكان في هذه المرحلة، باسم الهيئات التي تمثلونها بتقديم التبرعات اللازمة لتتوفر الموارد المطلوبة للسنوات الثلاث المقبلة.
- النظر في الموارد المطلوبة والخيارات التي تمكن دول العالم من تنفيذ خطة الايكاو.

المعلومات والنتائج المقترحة

لكي نتمكن من بلوغ أهدافنا الطموحة، وان كانت واقعية في رأيي، يجب أن تكون مناقشاتنا مركزة. ولذلك سنركز انتباهنا على الاستنتاجات والتوصيات الواردة في الوثائق المقدمة من الأمانة العامة، ودراستها مع أي استنتاجات وتوصيات اضافية تقترحها الدول. وستجمع الاستنتاجات والتوصيات الموجهة الى الايكاو والدول المتعاقدة لديها، بالصيغة المحسنة التي استقرت عليها المناقشة، وسيشكل هذا التجميع الناتج الأساسي لهذا المؤتمر.

سترفق مجموعة الاستنتاجات والتوصيات هذه باعلان عام يعبر عن نتائج المؤتمر ويثبت أن الوزراء وغيرهم من المسؤولين رفيعي المستوى الحاضرين قد التزموا بتعزيز أمن الطيران في جميع أنحاء العالم، واستعادة ثقة الجمهور في النقل الجوي، وانعاش صناعة النقل الجوي نفسها.

الختام

لقد أظهرت أحداث ٩/١١ الحاجة الى اليقظة المستمرة. ويجب ألا نسمح للاعجاب بأن يتخلل هذه اليقظة. ولا يمكننا أن نتهاون في تدقيقنا ولو للحظة. وينبغي أن نعقد العزم على نسج شبكة أمن عالمية ومحكمة الى الدرجة التي لا تسمح لأي فعل آخر ممكن من أفعال التدخل غير المشروع أن يفلت منها. وعندما ننسج هذه الشبكة يجب أن نتوخى الابداع، من حيث تقييم مدى الأخطار التي قد تأتي من وجهات جديدة وبأشكال جديدة، ومن حيث وضع التدابير "بهدف منع ومكافحة واستئصال الأعمال الارهابية التي تستخدم الطيران المدني" مثلما جاء في قرار الجمعية العمومية A33-1.

أود أن أختتم كلمتي واضعا أعمالنا في سياقها السليم. ان الطيران المدني سمة أساسية في مجتمع اليوم. ولم يحدث في التاريخ الحديث أن أسهم أي انجاز بشري آخر بهذا القدر الكبير في تيسير حركة الأشخاص والبضائع في جميع أنحاء العالم. وهذا الانجاز والأكثر منه حدث لأن الطيران المدني سهل الوصول الى أي مكان في العالم في غضون ساعات. ولذلك اذا أصبحت الوسيلة التي تسهل هذه الحركة العالمية موضع تهديد وتقوضت الثقة في أمنها، مثلما حدث بسبب أحداث ٢٠٠١/٩/١١، وجب على الأمم أن توحد جهودها لمنع وقوع هذه الأداة تحت التهديد، فهي أداة حيوية تكفل تقدم البشرية. ان الابهام والمراوغة التي يتصف بها عدونا القادر على جلب الدمار الهائل يقتضيان منا بذل كل ما في وسعنا من جهود وموارد.

حضرات السادة الموقرين ممثلي الدول والمنظمات، انني واثق من أنكم لن تفوتوا هذه الفرصة.