

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

السادة رؤساء ومديرو الطيران المدني ،،

السادة الخبراء والمحاضرون ،،

أيها الحضور الكريم ،،

يسعدني بادئ ذي بدء أو أوجه خالص شكري لسمو الشيخ محمد بن زايد ولي عهد أبو ظبي ونائب القائد الأعلى للقوات المسلحة بدولة الإمارات العربية المتحدة الذي تفضل برعاية المؤتمر الدولي لأمن الطيران العربي، الشيء الذي أضفى على هذا المحفل الكريم مزيداً من الأهمية. وأعطى لأعماله قوة ومكانة تدعم الأهداف التي يعقد من أجلها.

كما أعبر عن وافر امتناني إلى وزير المواصلات ورئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني وإلى الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة على استضافة هذا المؤتمر وتقديم كل ما من شأنه أن يسهل انعقاده وييسر أعماله.

كما آمل من الله العلي القدير أن يوفقنا جميعاً لبلورة مواقف واضحة تعكس مشاغل المسؤولين في هذا القطاع الهام لمواجهة التطورات التي يشهدها عصرنا الحالي في مجال أمن الطيران المدني، وما يفرضه من جهود وأعباء.

وهذا ما يعود بذاكرتي إلى تاريخ تأسيس الطيران المدني الدولي، وبالتحديد إلى عقود الأربعينات من القرن الماضي الذي شهد ميلاد مؤسسة الطيران المدني الدولي وإبرام اتفاقية شيكاغو التي أرست دعائم نظام الطيران المدني الدولي.

ويحضرني في هذا السياق ما قاله الرئيس روزفلت عند افتتاح مؤتمر شيكاغو سنة 1944 من أن المؤتمر هو محاولة كبرى لإقامة صرح مؤسسات سلام مستديمة لا تشكل صغائر الأمور خطرا عليها ولا تضعفها المخاوف الوهمية وهذا بالضبط ما ينطبق على ما نحن بصدده.

فالمتطلبات بطبيعتها المختلفة الفنية والتنظيمية والمالية مهما كان حجمها تعد صغيرة بالنسبة إلى قيمة عنصر الأمن في مجال الطيران.

ومنذ ذلك الحين، نشطت المنظمة الدولية في إعداد القواعد والمقاييس الدولية، وتبلورت أعمالها وتلاحقت بكثافة لتكريس الإطار القانوني، والأساس التنظيمي الذي استلهمت منه الاتفاقيات الثنائية لخدمات النقل الجوي الدولي أحكامها الفنية وقواعدها التنظيمية والتشغيلية بشكل كان له الأثر الأعظم في سمة الاتساق والوحدة التي طبعت نشاط النقل الجوي، والفضل الأكبر في إضفاء المصدقية والمرجعية على أعمال هذه المنظمة، التي أصبحت من أهم مصادر التشريع والتنظيم على الساحة الدولية.

ولعل من أبرز ما ميز هذه الحقبة هو الطابع الفني الذي سيطر على أعمالها حيث بدأ تنظيم النقل الجوي بإيلاء الاهتمام الأكبر لإرساء القواعد الفنية والمبادئ الأساسية لنشاطها مركزة بالخصوص على عنصرى السلامة والأمن باعتبارهما قوام هذا النشاط وعموده الفقري، وهكذا يمكننا ملاحظة أن 16 من بين 18 ملحقا من ملاحق اتفاقية شيكاغو خصصت أساسا للنواحي الفنية.

وقد أخذ ذلك من وقت وجهد المنظومة الدولية الشيء الكثير إلى أن كرس من القواعد والمقاييس الدولية ما أصبح يشكل معالم طريقها والمنار الذي تهتدي به. وهكذا انكبت الأيكاو منذ البداية على وضع الأسس الفنية والتشغيلية الكفيلة بتأمين قواعد متسقة لملاحاة الطائرات ومراقبتها وتقديم التسهيلات المناسبة في المطارات وتوفير الشروط الكفيلة بضمان سلامة الطيران، فأصدرت الملاحق الفنية المتخصصة باعتبارها القواعد القياسية لهذا النشاط، واجتهدت بعد ذلك مع بروز العنف، واستعمال الطائرة كوسيلة لارتكابه على إعداد الاتفاقيات والأحكام التشريعية الدولية التي شكلت الإطار الذي يحكم التعامل القانوني بمختلف أوجهه الفني والمدني لضمان عنصر الأمن وكان من بين ما يهمننا في هذا المقام على الخصوص اتفاقيات طوكيو ولاهاي ومونتريال... والملحق 17 الذي يحتوي على الضوابط والقواعد القياسية لأمن الطيران والتي يجب على الدول المتعاقدة تنفيذها كحد أدنى.

ثم تحول الاهتمام بعد ذلك إثر التطور الصناعي والاقتصادي الذي شهده العالم في العقدين الأخيرين من القرن العشرين إلى التنظيم الاقتصادي والسياسي للنقل الجوي وما فرضه توجه التحرير والعولمة.

ثم ما لبث الاهتمام بعامل السلامة أن زاد كثافة مع الزيادة الكبيرة في الحركة الجوية الدولية، والاستعمال المكثف للصيغ التجارية المتاحة للطائرة باعتبارها وسيلة النقل الأسرع والأفضل، الشيء الذي أدى إلى مضاعفة الحرص على استيفاء شروط السلامة وتطويرها لتساير المتطلبات الحديثة لصناعة النقل الجوي...

وهكذا إلى أن أدت التطورات والأحداث المهولة التي عرفها العالم في مطلع الألفية الثالثة وبالتحديد إثر أحداث 11 سبتمبر إلى الانشغال من جديد بالجانب الفني من منظوره الأمني، بعدما انتقل استعمال الطائرة من وسيلة للعنف إلى سلاح للدمار الشامل.

فعاد الاهتمام من جديد بموضوع أمن الطيران بعد عودة أعمال العنف بحلة أكثر تطورا وإرهابا لا يعرف مداها الحدود، بل يتعدى الإقليم المحلي الذي ترتكب فيه إلى غيره من الأقاليم. حيث اكتست أخطار العنف طابعا دوليا يجعل منه الهاجس الأساسي والشاغل الأولي لكل المسؤولين عن هذا القطاع .. بحيث أصبحت أي نقطة ضعف أمني في العالم لا تشكل تهديدا محليا لأمن الطيران، بل تهديدا عاما على المستوى الإقليمي والدولي ... وهذا هو العامل الجديد الذي يجب أن نضعه نصب أعيننا ليكون هو محرك جهودنا ومنطلق أعمالنا.

لعل هذه الظاهرة بمفهومها الجديد وما ترتب عليه من تحديات وتطورات طالت الجانب التنظيمي والتشريعي والتجهيزي هي التي فرضت على المجتمع الدولي في مطلع هذا القرن أن يعيد الاهتمام بموضوع الأمن على مختلف المستويات الدولية والإقليمية، بدءاً من الجمعية العمومية 33 للأيكافو إلى المؤتمر الوزاري الدولي لأمن الطيران الذي خلص إلى تبني خطة عالمية لأمن الطيران وتحديد برنامج عالمي للتدقيق على أمن الطيران في مختلف الدول المتعاقدة.

بعد ذلك تركزت الجهود المبذولة في هذا النطاق على مستوى التكتلات والتنظيمات الإقليمية وخصوصا في شمال أمريكا وفي الاتحاد الأوروبي وفي مجموعة شرق آسيا. وهذا ما يسترعي منا هنا وقفة نوضح خلالها وضع الدول العربية وجهودها في هذا المجال.

### وضعية الدول العربية:

#### **حضرات السادة والسيدات ،،**

إن تطوير النقل الجوي العربي لا يمكن أن يكون شاملا إلا إذا صاحبه استراتيجية متكاملة تشمل أمن الطيران وتواكب مستجداته فهو يعد إحدى الانشغالات الكبرى لمختلف المتدخلين في قطاع الطيران المدني وخاصة منذ أحداث 11 سبتمبر 2001 حيث عمل الجميع على إيجاد الحلول الناجعة للتصدي ومحاربة الأعمال غير المشروعة، والتي كلما ارتفعت وتيرة النقل الجوي إلا وازدادت التهديدات 00 وكلما تحسنت إجراءات أمن الطيران إلا وتطورت الأساليب المستعملة للتخريب 00 لذا فقد أصبحت وضعية الأمن تتطلب التعاون والتنسيق ليس فقط على صعيد المتدخلين المحليين بل على الصعيد الاقليمي، وذلك بتضافر الجهود والخبرات بين الدول والمنظمات الاقليمية والدولية، إذ كلما تحسن أمن الطيران إلا وعادت الثقة إلى المسافرين، وبطبيعة الحال تحسنت أوضاع الناقلين الجويين.

وهذا ماتسعى إليه الهيئة العربية للطيران المدني التي تتمثل رسالتها الجوهرية في توفير الإطار المناسب لتنمية التعاون، والتنسيق والتكامل بين الدول العربية، وخدمة مصالح الطيران المدني العربي، وأمنه على الخصوص، لمعالجة القضايا المشتركة، ولتأهيل منظومة النقل الجوي العربي حتى تساير ركب العصر.

وإدراكا من الدول العربية بأهمية الأمن وكونه عنصرا جوهريا لنشاط النقل الجوي فقد أولت دائما عناية كبيرة لهذا الموضوع وحرصت على حسن متابعته، حيث يمكننا ملاحظة المستوى المرضي للأمن في المطارات والشركات العربية بصفة عامة إذ أنه لم يقع خلال العقد الأخير من الحوادث ما ما يَنُمُّ عن ضعف في الإجراءات الأمنية.

ومن المعلوم أن معظم الدول العربية قد انضمت منذ البداية لمعاهدة طوكيو 1963 الخاصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات (20 دولة)، ولاهاي 1970 المتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (20 دولة)، ومونتريال 1971 لقمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (20 دولة)، وكذا على اتفاقية مونتريال 1991 لتمييز المتفجرات البلاستيكية قصد كشفها، وهي ملتزمة جميعها بمقتضيات الملحق 17 لاتفاقية شيكاغو المتعلق بالأمن، وتحرص على إعطائه الأولوية المناسبة للتنفيذ.

وليس أدل على سعي الدول العربية لتحسين قدراتها تنظيميا وفنيا في مجال أمن الطيران، واستعدادها لتجاوز ما قد يعتريه من قصور، أن ما يناهز 14 دولة عربية قد استفادت من مساعدة التقييم الفني للأيكافو، وأنه يوجد مركزين إقليميين للتدريب على أمن الطيران أحدهما في عمان بالمملكة الأردنية والآخر في الدار البيضاء بالمملكة المغربية، اعتمدتهما منظمة الطيران المدني الدولي.

ووعيا من الهيئة العربية للطيران المدني بالأهمية القصوى للتحويل الرهيب الذي طرأ على موضوع أمن الطيران ، وبدورها الإقليمي وما يتطلبه من فاعلية لمواكبة التطور الجاري في هذا الشأن، فقد بادرت إلى تشكيل لجنة دائمة ضمن أجهزتها الفنية لبحث ومناقشة مختلف المواضيع ذات العلاقة بأمن الطيران لدراسة وتنسيق المواقف والتدخلات العربية بغرض تعزيز وتوطيد الأمن في المطارات والشركات العربية، وتيسير سبل تطبيقها للقواعد والإجراءات الأمنية على الوجه الأمثل وخصوصا منها تلك المستحدثة لحماية أمن الطيران من أن يساء استعماله.

وإدراكا منها بأهمية التعاون الثنائي والإقليمي والدولي خصوصا بالنسبة لموضوع الأمن الذي يتطلب تضامنا مختلف الجهود فقد عملت الهيئة سنة 2005 على عقد اجتماع مع إدارة الأمن الأمريكية ومنظمة الطيران المدني تم خلاله بحث سبل تعزيز أمن الطيران في الدول العربية وتفعيل دور الهيئة، ومدى المساعدات الممكن تقديمها في هذا المجال.

كما تم عقد اجتماع بين الهيئة والأيكافو بغرض وضع تصور إقليمي للتعاون في مجال أمن الطيران بالاشتراك مع الاتحاد العربي للنقل الجوي . \*\*

ويمكن القول بأن أولى الخطوات العملية لهذه الجهود هي انعقاد هذا المؤتمر بهدف الخروج بموقف عربي يكرس التوجه الثابت لأصحاب القرار في مجال الطيران المدني، وبخطة عمل تعكس توجهها إقليميا للعمل العربي، بتعاون دولي لغرض تحقيق أمن الطيران المدني في هذه المنطقة التي تشكل موقعا استراتيجيا لا تخفى أهميته على حركة النقل الجوي الدولي.

## حضرات السادة والسيدات ،،

لا أخفيكم أننا في المنطقة العربية نعاني من شاغلين أساسيين يتعين التركيز عليهما في إطار سعينا لمعالجة هذه المعضلة، وأملنا كبير في أن نحظى بتعاون كل الأطراف الفاعلة على المستوى الدولي والإقليمي.

**أولاهما:** ما نلمسه من توجه أنظار الريبة والشك إلينا بوجه خاص، وما يسببه ذلك لشركائنا من مشاكل تشغيلية، ولركابنا من أضرار نتيجة ما يحصل من تجاوزات في التعامل، الشيء الذي يفرض علينا السعي لإعادة الأمور إلى نصابها، والعمل على إعادة التوازن الواجب بين الدواعي الأمنية والمتطلبات التشغيلية وحقوق الركاب.

**وثانيهما:** مواجهة التحديات الأمنية الجديدة بكل متطلباتها، وما أكثرها، على المستويات التنظيمية والتشريعية والتجهيز.

ونود في هذا السياق الإشارة إلى أهم المواضيع التي تستحوذ على اهتمامنا، والتي نأمل في إطار هذا اللقاء الدولي الهام أن نعمل جميعا على تلمس السبل الكفيلة بالتغلب عليها وتجاوزها.

ولعل من بين أهم هذه المواضيع ما يتعلق بتجهيزات أمن الطيران وما يفرضه ذلك من أعباء مالية جسيمة.

**البرنامج العالمي للتدقيق على أمن الطيران** وما يتطلبه من جهود أحادية وإقليمية لتأهيل المطارات ولجعلها تواكب المتطلبات التنظيمية والفنية.

وجدير بالإشارة هنا أن الخطة العالمية لأمن الطيران التي اعتمدها مجلس الأيكاو سنة 2002، والتي سيتم بمقتضاها التدقيق على جميع الدول في نهاية سنة 2007 قد استفاد منها العديد من الدول العربية. هذا علما بأن نتائج التدقيق أظهرت أن هناك بصفة عامة :



- صعوبات تتصل بالتعديلات الناتجة عن التعديل رقم 10 للملحق 17.
- أنه لا يوجد لدى بعض الدول البرامج والسياسات أو الإجراءات الضرورية لإتاحة مراقبة فعالة لأمن الطيران.
- أن العديد من الدول تجد صعوبة في تنفيذ برامج التدريب.

ومن هذه المواضيع كذلك:

**التدريب :** وهو العنصر الهام والأساسي الذي بفضلها يمكننا توفير العنصر البشري الكفاء والمؤهل للتعامل مع الظاهرة الجديدة، ومع النظام الجديد وما يفرضه من تأهيل الكوادر وترخيص الموظفين وتدريب المفتشين حتى يشمل التدريب مختلف العناصر البشرية المرتبطة مباشرة بقطاع النقل الجوي. وجدير بالإشارة في هذا السياق ان الهيئة قد نظمت في نهاية العام الماضي دورة تدريبية اساسية حول امن الطيران لفائدة موظفي الدول العربية الاعضاء.

**التعديلات الجديدة للملحق 17** وما تتطلبه من جهود ومتابعة حثيثة سواء على مستوى السلطات أو على المستوى الإقليمي بغرض المساعدة على استجابة الدول واستيفائها للمتطلبات الجديدة.

**تأهيل المطارات العربية لاستقبال الطائرات ذات الجسم العريض وما تستلزمه من متطلبات أمنية.**

**الشحن الجوي:** الذي تشكل الإجراءات الأمنية فيه عاملا أساسيا خاصة وأن أكثر من 60% من الشحن الجوي ينقل على طائرات الركاب، الأمر الذي يستدعي التفكير جديا في توفير نظام خاص بأمن الشحن الجوي.. وتجدر الإشارة هنا إلى أن هذا الموضوع يندرج ضمن التعديل رقم 11 المقترح إجراءه على الملحق 17 بخصوص تأمين نقل وتداول الشحن الجوي.

كل ذلك **حضرات السادة** يستدعي منا التفكير جميعا لتفعيل صيغة التعاون الدولي كونه السبيل الأمثل للوصول إلى الهدف المنشود وهو تحقيق أمن الطيران على المستوى الإقليمي ومن ثم الدولي.

من هذا المنطلق، وبالنظر إلى ما سبق توضيحه بخصوص المواضيع الرئيسية لأمن الطيران وما يترتب عليها من اقتراحات وإجراءات تهدف إلى تعزيز أمن الطيران المدني ودعم جهود الأيكاو، فإننا نجد أنفسنا أمام توجه عام، يفرض علينا حتمية التعاون الجماعي بين مختلف الفعاليات في المجتمع الدولي، باعتباره الوسيلة الفعالة لضمان التنفيذ الشامل لكل القواعد والنظم في سائر الدول على السواء، حتى يكون تنفيذ ما يتفق عليه من صيغ وإجراءات ذات فعالية في محاربة كل أعمال العنف التي تستهدف الطيران المدني وتزرع أمنه.

إذ أن عالمية وشمولية تشغيل الطيران المدني، وعدم إمكانية حصر أمن منطقة معينة أو فصله جغرافيا، يدعو إلى تعزيز مبدأ التعاون بين الدول والمنظمات العاملة في مجال الطيران المدني على السواء، وإلى مراعاة الوضع الاقتصادي للدول النامية التي تفتقر إلى سبل التمويل والموارد البشرية اللازمة لإنفاذ الإجراءات الأمنية في أقاليمها.

بناء على ما سبق فإننا نعتقد تحقيقا لأمن الطيران في المنطقة العربية أن المطلوب على وجه الخصوص يمكن أن يتمثل فيما يلي :

- ضرورة وضع خطة عربية لأمن الطيران يتم بمقتضاها تضافر جهود سلطات الطيران وغيرها من الجهات المختصة، وسلطات المطارات والشركات، مع وضع الآلية المناسبة لحسن تطبيقها.
- بلورة تقارب جماعي لمعالجة التحديات التي تواجه سلطات وشركات الطيران على المستوى الفني والتنظيمي والتجهيزي.

- وضع برنامج تدريبي شامل ومشارك لأمن الطيران بغرض تطوير الكفاءات الحالية وإعداد كفاءات تواكب المتطلبات الحديثة والتحديات الجديدة لأمن الطيران وذلك بالتعاون مع الفعاليات الدولية والإقليمية ذات العلاقة.

- ترخيص وتأهيل كوادر أمن الطيران لمواجهة ما يتطلبه البرنامج الدولي لأمن الطيران على مستوى الدول العربية.

### حضرات السيدات والسادة،

إن تطلعنا وتحمسنا لدخول الألفية الجديدة، والاستعداد لتحدياتها ومواكبة تطوراتها، يجب أن يدفعنا إلى تدبير شأن أمن الطيران بالدرجة الأولى، والتماس كل ما من شأنه أن يساعد على بناء نظام نقلي آمن وسليم، قوي بالتعاون مختلف فعالياته، منيع بقدراته وإمكانياته المشتركة.

وهذا لا يمكن أن يتم إلا من خلال الطرح الصريح، والمعالجة الموضوعية، والحوار البناء، وهذه كلها خصال ما اعتقد أنها تغيب عن هذه النخبة الحاضرة، خصوصا إن كانت المصلحة العامة هي الهاجس، وخدمة الطيران العربي والدولي هي الهدف، وتحقيق آمال شعوبنا وأمنها هي المطمح المنشود.

ولعل انعقاد هذا المؤتمر الهام خلال هذا الشهر الفضيل لهو خير مؤشر، وطالع يُمن على الطيران المدني، الذي نأمل أن يوفق الله كل أطرافه على المزيد من التعاون والتشارك الوثيق، للوصول إلى تحقيق ما نطمح إليه من رقي ونماء.

أصحاب المعالي والسعادة ،،

سيداتى وسادتى ،،

لا أريد أن أطيل عليكم، فبرنامج العمل مليء بالمواضيع الشيقة ،  
والمناقشات التي ستتلوها ستتطلب ولاشك من وقتكم الثمين الشيء الكثير،  
لذا اكتفى في هذا المقام بتأكيد شكري لكم وترحابي بمقدمكم متمنيا  
لأعمالنا وجهودنا التوفيق والنجاح.

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته ،،

-----