



كلمة الأمين العام
لمنظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو)
السيد ريمون بنجامان
أمام المنتدى العالمي لمديري المطارات لعام 2015

(دبي، الإمارات العربية المتحدة، 11 مايو 2015)

- 1- سيداتي سادتي، أيها الأصدقاء والزملاء الأعزاء، صباح الخير،
- 2- أودّ أن أستهل كلمتي هذه بالإعراب عن بالغ شكري وامتناني لصاحب السمو الشيخ أحمد بن سعد المكتوم، رئيس هيئة الطيران المدني في دبي ورئيس مطارات دبي والرئيس والمدير التنفيذي لمجموعة طيران الإمارات على ما حظيتُ به من دعوة كريمة للتحدث أمامكم اليوم.
- 3- وفي ضوء التوقعات التي تفيد بأن معدل الحركة الجوية سيتضاعف بحلول عام 2030 وفي ظل بعض الحوادث المؤسفة والبارزة التي وقعت حتى الآن، أودّ أن أعتنم هذه الفرصة وأشدّد في مستهل ملاحظاتي هذه على أننا نولي لموضوع السلامة أولوية قصوى في مجال الطيران المدني.
- 4- ويتبيّن لنا بجلاء من خلال عام 2014 وتركيز وسائل الإعلام الشديد على مجال الطيران أن ثقة الناس التي تعتبر عنصراً أساسياً بالنسبة لقدرة النقل الجوي على الاستمرار، دون أن ننسى الربحية، تعتمد أولاً وقبل كل شيء على التشغيل الآمن لشبكتنا على المستوى العالمي.
- 5- ومن حسن الحظ أن سجلّنا في ميدان السلامة جيّد جداً. بل ربما ذهب البعض إلى أنه بالغ الجودة بالنظر إلى مستوى التدقيق اللامعقول الذي يخضع له قطاعنا.

- 6- فخلال العام الماضي، على سبيل المثال، حقق الطيران المدني بالرغم من جميع التحديات المعروفة، معدلا عالميا بلغ 3 حوادث فقط في كل مليون عملية مغادرة، وهو ثاني أدنى معدل يُسجّل على الإطلاق.
- 7- وبينما ارتفع معدل الوفيات في عام 2014، وهو ما يُعزى في المقام الأول إلى الخسائر غير المسبوقة الناجمة عن اختفاء الطائرة على متن الرحلة MH370 وإسقاط الطائرة على متن الرحلة MH17، شهد العدد الإجمالي للحوادث المميّنة أيضا تراجعاً بلغ سبع حوادث فقط، وهو أقل عدد نشهده منذ عام 2008.
- 8- ويُعزى الجزء الأكبر من هذا النجاح إلى توطيد التعاون وتبادل البيانات بين الإيكاو والأياتا والمجلس الدولي للمطارات وغيرها من المنظمات. وما دُمنّا نواصل سعيينا لتحسين قدراتنا على العمل معاً لتحديد أولوياتنا المشتركة في مجال السلامة ومن ثم اتخاذ مختلف الإجراءات اللازمة، فإنني واثق من أن هذه الأرقام ستشهد دون شك تحسناً مطرداً.
- 9- وتتمثل أبرز الأمثلة على هذا الاتجاه في مجال توليه هيئات المطارات أهمية بالغة، وأقصد بذلك سلامة المدارج.
- 10- وتتعاون الإيكاو منذ عام 2010 مع الاتحاد الدولي للمطارات والأياتا وعشر منظمات وطنية وإقليمية ودولية أخرى للحد من عمليات اقتحام المدارج والخروج عنها. ويفضل تضافر جهودنا، لاحظنا تراجعاً في معدل الحوادث السنوية المتعلقة بالمدارج بما لا يقل عن 25 في المائة في عام 2014.
- 11- وفي حين سنشكل العوامل والاعتبارات الاقتصادية حيّزاً جد كبير من المواضيع المرتبطة بالمطارات التي ينبغي تناولها هنا خلال اليومين المقبلين، ولأسباب وجيهة، دعونا أيضاً نضع في اعتبارنا الأهمية الأساسية لمسألة الحفاظ على سلامة عملياتنا التشغيلية، وشعور الركاب وأوساط الأعمال التجارية بالثقة تجاه قدرتنا على إيصالهم إلى وجهاتهم النهائية.
- 12- وفي غضون ذلك، ستواصل الإيكاو تركيزها على التحديات التي يمكن أن تؤثر على استدامة المطارات الدولية على المدى الطويل.

- 13- ونعمل بالفعل على تطبيق النظم والإجراءات اللازمة لمواجهة زيادة الازدحام في المجالات الجوية والمطارات والتي يمكن أن تؤثر على النمو الآمن والفعال لعمليات النقل الجوي.
- 14- ونُحرز أيضا تقدما جيّداً مع شركائنا في الحكومات وصناعة الطيران لتحقيق التوازن بين الإجراءات الأمنية الصارمة في المطارات وتسريع وتيرة الإجراءات المتعلقة بالركاب والشحن وجعلها أكثر فعالية.
- 15- ونواصل أيضا إعداد برامج تعاونية ابتكارية واتخاذ ما يلزم من إجراءات للحد من تأثير انبعاثات غازات الدفيئة على البيئة، وتحسين مستوى نوعية الهواء المحلي وخفض كل ما يُستجدّ من ضوضاء داخل المطارات وبالقرب منها.
- 16- وتكمنّ الطول الناجمة لهذه التحديات والتشجيع على تطبيقها في العمل على نقل الركاب والبضائع والبريد عبر أقل عدد ممكن من نقاط العبور بأسرع ما يمكن مع الحرص على تحقيق أكبر مستوى من الارتياح وأقل تكلفة ممكنة.
- 17- ويلخص ذلك أساسا مفهوم "القدرة على الربط" الذي أصبح يكتسي أهمية كبيرة بالنسبة لاقتصاديات النقل الجوي خلال السنوات الأخيرة.
- 18- وهو ما يعني ضمنا أننا كلنا شركاء، سواء كنا دولا أو شركات طيران أو مطارات أو مقدمي خدمات الملاحة الجوية أو مستخدمين، وأنا نتحمل مسؤولية مشتركة تتمثل في الحفاظ على التطوير الإيجابي لقطاعنا.
- 19- وفي ضوء هذا الخليط من الجهات المعنية في قطاع النقل الجوي، تؤدي المطارات دوراً متميزاً وحاسماً باعتبارها البوابات المؤدية إلى البلدان والمدن والمجتمعات المحلية. ولا يمكن لأحد أن يُنكر قيمتها الاستراتيجية بالنسبة للقدرة التنافسية لمجموعة واسعة من القطاعات، ناهيك عن دورها في جلب الاستثمارات الأجنبية.
- 20- ولابد لنا أن نقرّ من منظور القدرة على الربط، لاسيما هنا في منطقة الشرق الأوسط، بالعلاقة الهامة بين سعة المطارات وسعة إدارة الحركة الجوية.

21- ويجب مواصلة التقدم في تنسيق إدارة الحركة الجوية بالاقتران مع تطوير المطارات بما يحقق أفضل النتائج لتوسيع نطاق الشبكات، ويمكن لتوجيهات الإيكاو بشأن الاستخدام المرن للمجالات الجوية المدنية والعسكرية أن يكون لها أيضا دور هام في هذا السياق.

22- واسمحوا لي أن أشير أيضا إلى أن الإيكاو تمضي قدما بشأن إدارة تدفقات الحركة الجوية (ATFM) وغيرها من الأولويات المتعلقة بالسعة والكفاءة، وأنه ينبغي مراعاة هذه العناصر وغيرها من العناصر التي تشملها خطة الإيكاو العالمية للملاحة الجوية التي تم تنقيحها حديثاً فيما يخص جميع أنواع التخطيط الطويل الأجل، وذلك على المستويين الوطني والإقليمي.

23- وقد أشرت من قبل إلى أن أحجام الحركة الجوية ستتضاعف على المستوى العالمي بحلول عام 2030، وإن كانت التنبؤات تفيد بأن حركة النقل الإقليمية في منطقة الشرق الأوسط ستتضاعف قبل ذلك - بل ربما في عام 2020. وهو ما يجعل كل هذه المشاكل شواغل ملحّة لدول منطقتكم.

24- وإذا تناولنا الموضوع من منظور المنتفع من الخدمات، فإن مطاراتنا تعتبر من ناحية "أول أجهزة الاستشعار" فيما يخص ما نسعى إلى تحقيقه جميعا في مجال الطيران، وهو وجود شبكة خدمات تتسم بالسلاسة بالنسبة للركاب والشاحنين.

25- وفي هذا السياق، فإن نوعية وتوافر الخدمات في أحد المطارات غالباً ما تحدد مدى الإقبال عليه والرغبة في العودة إليه. فهي أشياء مثل سهولة استخدام الوسائل المتاحة ولطف العاملين والأنشطة التجارية والإجراءات الفعالة للجوازات والهجرة ومناولة البضائع وأماكن وقوف السيارات وما إلى ذلك، وقد يكون أي عنصر من هذه العناصر العامل الحاسم في مستوى راحة المسافرين جواً.

26- وعلى مدى السنوات، وبالتعاون الوثيق مع الدول الأعضاء وزملائنا المقربين في المجلس الدولي للمطارات، وضعت الإيكاو عدداً من الاستراتيجيات والسياسات اللازمة لتعزيز قدرة المطارات على تلبية احتياجات السوق الآخذ في النمو حيث تشتد المنافسة.

27- وأول ما نتناوله هذه الإجراءات والسياسات هيكل ملكية تجهيزاتكم وتحديد الجهة التي تسيطر عليها. ونتيجة لتزايد الاستثمارات الكبيرة اللازمة لتمويل عمليات تطوير المطارات وهياكلها الأساسية، فقد تزايدت مشاركة القطاع الخاص في تمويل مثل هذه المشروعات.

- 28- بالإضافة إلى ذلك، فإن التشغيل التجاري والخصخصة والشراكات بين القطاعين العام والخاص تجعل من السهل اعتماد أساليب العمل والنظم الإدارية التي أثبتت جدواها لضمان قدرة المطارات على المنافسة فيما بينها.
- 29- وأعدت الايكاو سياسات عامة توجّه الدول والمشغلين لتأسيس هذه الترتيبات، لاسيما فيما يتعلق برسوم المطارات. وهناك بند رئيسي ينص على أن الدول هي في نهاية المطاف المسؤولة عن السلامة والأمن والرقابة الاقتصادية.
- 30- ومن المسائل الأخرى ذات الصلة بذلك تحرير النقل الجوي. فقد أحرزت الإيكاو ودولها الأعضاء وقطاع الطيران تقدما كبيرا على مدى السنين في معالجة المشاكل الكثيرة المقترنة باستمرارية المطارات على المدى البعيد، بالإضافة طبعاً إلى شركات الطيران والمشغلين الآخرين.
- 31- وتشمل هذه المسائل حق دخول الأسواق وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم والمنافسة النزيهة والعدالة والنظم المبسطة لحماية المستهلك وخفض الضرائب والرسوم إلى الحد الأدنى.
- 32- وفي إطار الخطوات الهامة ضمن عملية التحرير، تشجع الإيكاو جميع دول الشرق الأوسط على التوقيع والتصديق على اتفاقية دمشق لعام 2004. غير أننا نقرّ بأن بعض المشاكل الناشئة المتعلقة بالحماية والحصول على الخانات الزمنية هي مشاكل لا تقتصر على منطقتكم وحدها، بل هي قائمة أيضاً في المناطق التي تُسافرون إليها.
- 33- ويجب علينا أن نسعى جاهدين في كل لحظة لتنسيق الأساليب التي نتبعها على المستوى العالمي وتعزيز عملية التحرير بما يحقق رضا المنتفعين النهائيين.
- 34- والنقطة الثالثة التي أودّ أن أتناولها معكم اليوم، والتي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بنطاق ووتيرة عملية التحرير، فهي تطوير شبكة الطرق الجوية وإمكانيات الترابط فيما بين أزواج المدن.
- 35- وفي الوقت الراهن، فإن معظم الترتيبات المتعلقة بالطرق الجوية تنحصر في الاتفاقات الثنائية للخدمات الجوية. ويتمثل الحل الأمثل في إزالة القيود الثنائية التي تحدّ من توافر الخدمات للمنتفعين النهائيين.

36- ومن شأن زيادة المرونة في هذه الاتفاقات أن يزيد من الطلب ويضمن استمرارية الخدمات على المدى الطويل بالنسبة لجميع الجهات المعنية، بما في ذلك المطارات، وهو ما يؤدي إلى زيادة القدرة على الربط.

37- وهكذا، فإن الإيكاو تعتبر أنه من الضروري مراعاة المطارات عند مناقشة الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف للخدمات الجوية، وإحدى الوسائل لتحقيق ذلك هي أن تشاركوا في مفاوضات الإيكاو المقبلة بشأن الخدمات الجوية أو ما يُسمى مؤتمرات "ICAN"، والتي من المقرر عقدها في عام 2015 في أنطاليا بتركيا من 19 إلى 23 أكتوبر.

38- وإذا ألقينا نظرة الآن على مجال الأمن والتسهيلات، نلاحظ أن تنسيق الأعمال في مجال الأمن الإلكتروني واتخاذ ما يقتضيه من إجراءات من المواضيع الناشئة الملحة وخاصة بالنسبة للمطارات التي يزيد اعتمادها اليوم على التشغيل الآلي.

39- وتعمل الإيكاو حالياً على التنسيق في هذا المجال مع المجلس الدولي للمطارات وكنسو والأياتا والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء، بموجب اتفاق وقّعنا عليه في أواخر عام 2014. وستضطلع منظماتنا بدور استباقي من خلال تبادل المعلومات الحساسة مثل تحديد التهديدات وتقييم المخاطر وتحديد أفضل الممارسات المتعلقة بالأمن الإلكتروني.

40- وحققتنا أيضاً بعض التقدم المثمر في مجالات الأمن والتسهيلات بالتعاون مع المنظمة العالمية للجمارك، لاسيما في مجال الكشف الأمني على البضائع وتحسين سبل تخليص الإجراءات في المطارات وغيرها من نقاط التفنيش ضمن سلسلة إمدادات الشحن الجوي.

41- ويتعلق آخر تطور سأعرضه عليكم بخصوص الأمن والتسهيلات بالبرنامج الجديد لتحديد هوية المسافرين الذي جاء نتيجة ما حققناه من إنجازات في مجال تحديث وثائق السفر المقروءة آلياً (MRTD).

42- فيحدّد هذا البرنامج منهجية متكاملة فيما يخص شؤون الهوية وصولاً إلى عمليات إصدار وثائق السفر والكشف عليها على الحدود، ويتعلق جزء أساسي من هذه الأعمال بالمراقبة الآلية على الحدود والتي قد تشكل أحد الجوانب الحاسمة في الإجراءات المتبعة بالمطارات.

- 43- وإذ ننتقل الآن إلى موضوع البيئة، هناك عدة آثار تترتب على المطارات وتعمل الإيكاو حالياً على تحديث سياساتها وإرشاداتها في هذا الشأن بما يساعد المطارات على خفض تأثيرها على البيئة.
- 44- ويشمل ذلك مراجعة المبادئ التي تسمح بإجراء عمليات التخطيط الخاصة بالمطارات مع مراعاة الاعتبارات البيئية وإيجاد أفضل الممارسات في إدارة استخدام الأراضي.
- 45- ونعمل أيضاً على مراجعة أفضل الممارسات واستخلاص الدروس المستفادة لمساعدة الدول والمشغلين لدى إشراكهم المجتمعات المحلية في المناقشات حول عمليات الطائرات والضوضاء والانبعاثات ونوعية الهواء المحلي، وذلك بالتنسيق الوثيق مع المجلس الدولي للمطارات.
- 46- ومنذ عام 2012، لدى الإيكاو جهة تنسيق في مجلس اعتمادات الكربون التابع للمجلس الدولي للمطارات، لإسداء المشورة الفنية وتقديم خبراتها بخصوص المسائل المتعلقة بالبرامج والسياسات في مجال البيئة.
- 47- سيداتي سادتي، من المرجح أن تكون هذه المناسبة هي الفرصة الأخيرة لي للحديث أمامكم بصفتي أميناً عاماً لمنظمة الطيران المدني الدولي، واسمحوا لي أن أشير في ختام كلمتي اليوم إلى أنه كان لي عظيم الشرف أن أخدم الإيكاو وأخدم قطاع النقل الجوي العالمي الذي تدعمه الإيكاو منذ سنوات عديدة.
- 48- وخلال الفترة التي قضيتها في مجال الطيران، قطع إقليم الشرق الأوسط أشواطاً هائلة خلال سنوات عديدة. وكانت منطقتكم خلال السنوات الأخيرة المنطقة الوحيدة من بين أقاليم الإيكاو عبر العالم التي حققت نمواً يتجاوز العشرة في المائة على مستوى حركة الركاب والشحن الجوي، حيث مثل المعدل البالغ 13.4 في المائة في نمو حركة الركاب المسجل في عام 2014 أكثر من ضعف المعدلات المقابلة لها في أي مكان آخر في العالم.
- 49- ولابد من الإشادة بالالتزامات والإنجازات التي سمحت بتحقيق هذا النمو خلال العقود القليلة الأخيرة وأنتني على يقين من أن المزيد من التعاون والتوافق، من خلال الإيكاو، هو أنجع السبل للمضي قدماً بالنسبة لكم.

50- وأتمنى لأصدقائي وزملائي الأعزاء جميعاً هنا في الشرق الأوسط كل النجاح في حياتكم الخاصة والعامّة خلال السنوات المقبلة، وإنني واثق من أن العروض والمناقشات التي ستجري هنا لاحقاً خلال المنتدى العالمي للمطارات لعام 2015 ستشكل إسهامات مثمرة وقيّمة.

وشكراً.