

خطاب السيد ويلي والنش
مدير عام
الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا)

الجمعية العامة السادسة والخمسين للاتحاد العربي للنقل الجوي

الرياض، المملكة العربية السعودية

31 أكتوبر 2023

(2,500 كلمة)

الترحيب بكبار الشخصيات

أسعد الله أوقاتكم، يسعدني التواجد في المملكة العربية السعودية لحضور أعمال الجمعية العامة السادسة والخمسين للاتحاد العربي للنقل الجوي. انطلقت الشراكة المتينة بين الاتحاد الدولي للنقل الجوي (إياتا) والاتحاد العربي للنقل الجوي منذ 56 عاماً، عمل الطرفان خلالها على دعم جهود تطوير الربط الجوي في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. لقد عملنا يداً بيد مع شركات الطيران الأعضاء خلال الأوقات الجيدة التي عاشها القطاع، ولمسنا أهمية هذه الشراكة وقوتها في الكثير من الأزمات التي واجهتنا. وحرص الطرفان بلا شك خلال جميع الأوقات على التعاون بشكل يومي تقريباً لمساعدة الأعضاء بكل ما أمكن.

أتناول فيما يلي بعض الأمثلة حول المجالات التي يعمل فيها الاتحادان لتقديم خدمات لأعضائهما:

- أسهمنا في الإفراج عن 2.5 مليار دولار أمريكي من الأرصدة المجمدة على مدى العام الماضي، وما زال أمامنا الكثير من العمل في هذا المجال. وفي الوقت الراهن، تحتفظ ست من دول المنطقة (الجزائر ومصر ولبنان وليبيا والسودان واليمن) معاً بأكثر من 500 مليون دولار من إيرادات شركات الطيران التي يجب معالجتها لإعادتها إلى الشركات المالكة.
- نبني قاعدة لبيانات السلامة لتعزيز أوجه التحسن في المستقبل، والتي لعب الاتحاد العربي للنقل الجوي دوراً محورياً في إنجاحها بفضل جهوده لمساعدة شركات الطيران في المنطقة على فهم مزايا مشاركة بياناتها مع هذه المبادرة. وأحثكم جميعاً على الانضمام إلى المبادرة.

• وبعد الشراكة الرائدة مع طيران الإمارات لإطلاق حل إياتا إيزي باي، عملنا مع الاتحاد العربي للنقل الجوي على إطلاع الأعضاء في الاتحادين على مزايا الابتكار الجديد من حيث التكاليف. وكننتيجة لذلك، يسرنا انضمام فلاي دبي، والنيل للطيران، والطيران العُماني، والخطوط الملكية المغربية، والملكية الأردنية، وطيران الطاسيلي، والخطوط الجوية القطرية إلى المبادرة.

• نعمل سويًا لتعزيز مبادرة اعتماد معايير التجزئة الحديثة في قطاع الطيران، لا سيما من حيث الانتقال إلى العروض والطلبات. ويسرنا الترحيب بكُلِّ من إير كايرو، ومصر للطيران، وطيران الإمارات، والاتحاد للطيران، وفلاي إيجيبت، وطيران الخليج، والطيران العُماني، والخطوط الجوية القطرية بين أوائل الشركات المشاركة في المبادرة.

• انضمت أكثر من عشرة شركات طيران من المنطقة إلى مبادرة "25 بحلول 2025" التي تلتزم إياتا بموجبها بتحسين المساواة بين الجنسين في قطاع الطيران. وتلعب قدرة شركات الطيران على استقطاب الموظفين من كلا الجنسين بشكل متساو عاملاً رئيسياً لنجاح القطاع في المستقبل. وأشجعكم جميعاً مجدداً على الانضمام إلى المبادرة.

أسعدتني الدعوة للانضمام إليكم اليوم في ضوء كُِّ ما تشهده المنطقة من أحداث في الوقت الراهن. وأتوجه بالشكر لمعالي المهندس إبراهيم العمر، رئيس اللجنة التنفيذية للاتحاد العربي للنقل الجوي؛ وصديقي السيد عبد الوهاب تفاع، لدعوتي لحضور الفعالية.

فإن المملكة تقدم أحد الأمثلة النادرة للدعم الحكومي لمساعي الربط مع العالم بوصفها جزءاً لا يتجزأ من استراتيجيتها الاقتصادية الشاملة. وأود أن أشيد وأثن العمل الذي قام به وزير النقل - معالي صالح الجاسر، لدعم الاتحاد العربي للنقل الجوي وقطاع الطيران.

ولا بد من الإشارة إلى أنّ التزام المملكة يتجاوز الجانب النظري لهذه الخطط؛ إذ أسفر تصميم المملكة على تنويع اقتصادها وإطلاقها لرؤية السعودية 2030 عن توفير دعم كبير لقطاع الطيران، بدءاً من الاستثمارات الواسعة في قطاع السياحة وصولاً إلى المشاريع المذهلة لتطوير البنية التحتية وزيادة أعداد شركات الطيران على مستوى المملكة. بات من الواضح أنّ المملكة تُجهز قطاع الطيران للعب دور أكبر في رسم ملامحها المستقبلية.

تُعد اللوائح التنظيمية الداعمة، لا سيما تلك المتعلقة بالرقابة الاقتصادية على رسوم البنية التحتية، إحدى الركائز الأساسية لبناء قطاع طيران قوي. ومن جانبها، ترحب إياتا بالمنهجية الاستباقية للهيئة العامة للطيران المدني في

السعودية من حيث التفاعل مع الأطراف المعنية في القطاع لتشجيعهم على المساهمة في رسم ملامح اللوائح التنظيمية لقطاع الطيران في المملكة وتحديثها.

كما أشيد بقرار الهيئة في إعادة النظر بنظام فرض الرسوم الحالي لديها بما يسهم في تعزيز البيئة التنافسية على مستوى مطارات المنطقة، فضلاً عن قرارها بتأسيس إطار تنظيمي اقتصادي مستقل. ونشجع دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا للسير على خطى السعودية التي كانت رائدة في هذا المجال.

اسمحوا لي الآن بالتطرق إلى آخر التطورات المتعلقة برحلتنا في التعافي من تداعيات جائحة كوفيد-19. تدركون جميعاً بلا شك بأن التعافي يمضي على قدم وساق في أسواق المسافرين؛ إذ تُظهر أرقامنا لشهر أغسطس الماضي نمو حركة الطيران في منطقة الشرق الأوسط بواقع 26.4% قياساً بالعام الماضي، وأدنى بنسبة 3.7% فقط عن المستويات المسجلة من الشهر ذاته لعام 2019. وتشير هذه الأرقام إلى أننا اقتربنا من تحقيق التعافي الكامل من آثار الجائحة. وأما فيما يخص قطاع الشحن، فأظهرت بيانات شهر أغسطس زيادة بنسبة 2.9% بالفعل عن المستويات المسجلة في عام 2019.

إلا أن عدداً من المخاوف تلوح في الأفق رغم ما تناولته من أخبار جيدة حول استمرار تعافي القطاع. نحن نمر بأوقات مقلقة، وأنا متأكد من أنكم، مثلي، تأملون في عالم أكثر سلاماً وازدهاراً. ولكن بينما نشاهد ما يحدث في هذه المنطقة وفي مناطق أخرى حول العالم، يتعين علينا كقادة أعمال توجيه شركاتنا في خضم هذه الاضطرابات لتأمين مستقبلنا من خلال إيجاد الحلول للقضايا الرئيسية.

ومن هذا المنطلق، أود التطرق إلى أربعة جوانب رئيسية:

- السلامة
- حقوق المسافرين
- الخانات الزمنية
- والاستدامة

السلامة:

فلنبدأ بالسلامة. سجّلت المنطقة خلال النصف الأول من العام الجاري 1.2 حادث لكل مليون رحلة - أعلى من المعدل العالمي عند 0.82 حادث لكل مليون رحلة. ومع ذلك، يُعد هذا تحسناً قياساً بالمعدل الإجمالي المسجل لعام 2022 عند 1.3 حادث لكل مليون رحلة.

أود التركيز أولاً على أنّ قطاع الطيران آمن للغاية، وليس الأداء الذي سجلته شركات الطيران في المنطقة استثناء عن هذه القاعدة. ومع ذلك، لا بد أن نسعى دوماً إلى المزيد من التحسّن. ويُعد تحليل البيانات الوسيلة الوحيدة المتاحة أمامنا لتحسين الأداء، لا سيما في ضوء الارتفاع الكبير لمستوى الأداء في مجال السلامة.

ونعمل بمساعدتكم على بناء قاعدة البيانات الأكثر شمولاً على مستوى العالم من خلال مبادرة إدارة البيانات العالمية للطيران (GADM). وأدعو جميع شركات الطيران إلى تزويد برنامج المبادرة ببياناتها. وفي الوقت الحالي، لا نملك صورة شاملة عن منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا نظراً لمحدودية إسهامات شركات الطيران في المنطقة في البرنامج. ستسح لنا مساهمتكم المجال لاستكمال الصورة لدينا حول أداء القطاع في مجال السلامة. وبمجرد تحليل هذه البيانات، سيتسنى لكم مقارنة أدائكم مع الأرقام المسجلة في القطاع.

ويُعد تحليلنا لحالات فقدان إشارة نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) أحد الأمثلة الجيدة حول سبل الاستعادة من هذه البيانات. فقد وصلتنا عدة تقارير من شركات الطيران العاملة في المنطقة حول حالات فقدان الإشارة، والتي قد تنجم عن التشويش على الإشارات أو التداخل فيما بينها. وتساعدنا البيانات التي تساهم بها الشركات على إيجاد الحلول الناجعة بالتعاون مع منظمة الطيران المدني الدولي (إيكافو) وغيرها من الجهات المعنية.

حقوق المسافرين

نتعاون مع الاتحاد العربي للنقل الجوي في مجال حقوق المسافرين، لا سيما وأنّ العديد من حكومات المنطقة تسعى لاعتماد لوائح تنظيمية في هذا الصدد. ونريد التأكيد من إدراكهم للعيوب المحتملة التي تنطوي عليها حتى أفضل المساعي التنظيمية من حيث حُسن نواياها.

لسنا أمام مشكلة جديدة بطبيعة الحال؛ فقد مرّ عشرون عاماً منذ اعتماد لائحة الاتحاد الأوروبي رقم 261. ومع مرور الوقت، فسّرت المحاكم الأوروبية هذه اللائحة بنطاق أوسع من أي وقت مضى. وتحمل المسافرون تكلفة التعويضات المدفوعة. ولم يلمس المستهلك أي نوع من الفائدة نظراً لارتفاع حالات التأخير في الحقيقة، وذلك لأنّ غالبية الأسباب الكامنة وراء حالات التأخير خارجة عن نطاق سيطرة شركات الطيران. أسفر فشل أوروبا في اعتماد تدابير المجال

الجوي الأوروبي الموحد عن استخدام إدارة الحركة الجوية في أوروبا لأنظمة دون المستوى، فضلاً عن تشتتها على المستوى الوطني.

مع الأسف سرعان ما انتشرت محاولات لاستتساخ لائحة الاتحاد الأوروبي رقم 261. إذ تسعى كل من كندا والولايات المتحدة لإصدار اللوائح التنظيمية الخاصة بها والمستوحاة من لائحة الاتحاد الأوروبي رقم 261، علماً أن ذلك سيكون توجهاً خاطئاً من كلتا الدولتين.

وأما على مستوى المنطقة فلقد بذلنا جهوداً حثيثة في هذا المجال مع كل من المملكة العربية السعودية والمغرب وعمان. وقد وصلت هذه الدول إلى مراحل مختلفة من مساعي إعداد لوائحها التنظيمية أو تحديثها، علماً أن المملكة العربية السعودية أطلقت لائحته التنظيمية مؤخراً. تمثلت رسالتنا الرئيسية في تسليط الضوء على التزام القطاع بحقوق المسافرين من خلال القرار الصادر عن إياتا في هذا الصدد منذ أكثر من عقد مضى. ويدعو القرار إلى اعتماد مبدأ التناسب بخلاف ما هي الحال في لائحة الاتحاد الأوروبي رقم 261. فلماذا يُفرض على شركات الطيران أن تعوض المسافرين عن حالات تقصير لم تكن السبب فيها؟

والى جانب ذلك، نرى بأنه يجب على الحكومات أن تبدأ النظر في آليات لتقاسم مخاطر حالات التأخير بين جميع الأطراف المسؤولة، بما فيها المطارات ومراقبة الحركة الجوية وبالتالي، سيتم تحفيز الجميع على قدم المساواة لإيصال المسافرين إلى وجهاتهم في الوقت المناسب وبأقل قدر من الانبعاثات وأكبر قدر من الكفاءة.

الخانات الزمنية

أما بشأن الخانات الزمنية، فلا بد من أنكم تعلمون بالإجراءات المشددة التي تتخذها الحكومة الهولندية بهدف تخفيض الضجيج. وتعتزم الحكومة المؤقتة الحالية تخفيض سعة مطار سخيبول من 500 ألف مدرج إلى 440 ألف مدرج سنوياً، وهذا ما نحاول إثباتها عنه. فقد أرست منظمة الطيران المدني الدولي منهجية متوازنة ومعايير عالمية لإدارة ضجيج المطارات، ويجب الالتزام بها كلياً. وعلى الرغم من أنها تعترف بحق الحكومات على اتخاذ إجراءاتها الخاصة للحد من ضجيج المطارات، إلا أنها تؤكد على اللجوء إلى تخفيض سعة المطارات كحل أخير، لا كإجراء أولي كما تعتزم الحكومة الهولندية فعله.

وتعاوننا مع عدة جهات معنية أخرى، ورفعنا حججنا وقضيتنا إلى المحكمة العليا في هولندا. وإذا تمكنا من الفوز بالقضية، فسيكون نصراً كبيراً لسوق فرص العمل، والنشاط الاقتصادي، والمعايير العالمية، والمنطق السليم بكل صراحة.

وتتعارض هذه الإجراءات أيضاً مع التوصيات العالمية الخاصة بالخانات الزمنية، التي تمثل معايير عالمية مهمة لا تتضمن توصيات سابقة للتعامل مع هذا التخفيض الشديد وغير المسبوق في سعة المطار.

ويسرني، في هذه المناسبة، الإشادة بالتزام حكومات المنطقة بالتوصيات العالمية الخاصة بالخانات الزمنية، التي اعتمدت عليها في التوسيع المُنظَّم والمضبوط لسعة المطارات في ظل ازدهار المنطقة ونموها. وتكتسب هذه التوصيات أهمية أكبر في حالة السعة المحدودة، وعدم القدرة على تلبية جميع المتطلبات في مختلف أوقات اليوم. ومن المهم جداً أن نلتزم جميعاً بالقوانين والقواعد نفسها، لأننا نعمل ضمن نظام عالمي واحد. فما يمكن أن يبدو تغييراً بسيطاً في مكان ما، يمكن أن يحدث أضراراً بالغة في مختلف مستويات النظام الذي يدير بحذر ودقة شديدة الساعات المحدودة والشحيحة لمطارات رئيسية حول العالم.

ونحن على تواصل وثيق مع الهيئة العامة للطيران المدني للنقاش في هذا الموضوع. ونظراً إلى التزام الهيئة وحكومة المملكة بالمعايير العالمية في دعم تطوير الربط الجوي، اتطلع إلى الاتفاق على منهجية مستقبلية منسجمة مع التوصيات العالمية الخاصة بالخانات الزمنية.

الاستدامة

يمثل تحقيق الحياد المناخي في قطاعنا تحدياً كبيراً، لكن النجاح في تحقيقه بحلول عام 2050 سيضمن للقطاع مستقبلاً مستقرًا ومزدهراً، وهذه فرصة كبيرة يجب الاستفادة منها على الرغم من صعوبتها.

ومرة أخرى، يمكننا أن نتعلم من أوروبا والأخطاء التي ترتكبها في هذا المجال الحاسم. قد يبدو قمع النمو وتسعير الطيران إلى نقطة بعيدة عن متناول غالبية الأوروبيين، خياراً جذاباً للنخبة السياسية في بروكسل، لكنه يتجاهل المساهمة الاقتصادية الهائلة التي يقدمها الطيران والفرصة التي يمثلها الطيران في أجزاء أخرى من العالم.

نحن نؤمن أن تحقيق الحياد المناخي ممكن في حين الاستمرار في تسهيل نمو القطاع ومساهمته الاقتصادي. خرائط الطريق المختلفة التي نشرناها في وقت سابق من هذا العام لرسم ملامح الطريق نحو تحقيق الحياد المناخي تؤكد مجدداً على اعتقادنا الراسخ بأهمية وقود الطيران المستدام ودوره الرئيسي في دعم تحقيق الحياد المناخي في القطاع. وتشير تقديراتنا إلى أن اعتماد وقود الطيران المستدام سيمثل 62% من مساعي إزالة الكربون المطلوبة في القطاع.

ونظراً إلى مساهمته المحدودة في تلبية ما نسبته أقل من 1% من متطلبات الوقود اليوم، تبرز الكثير من الشكوك في قدرتنا على الاعتماد عليه. وهي شكوك وجيهة بالطبع، فكما قلت سابقاً، لن يكون الأمر سهلاً. لكن مشهد القطاع سيكون مختلفاً تماماً بحلول عام 2050؛ حيث يعتمد إنتاج وقود الطيران المستدام اليوم على طريقة واحدة، وهي إنتاجه من الإسترات المعالجة بالماء والأحماض الدهنية، ومن المؤكد والجلي أن هناك طرقاً كثيرة أخرى. لذا ستكون أولويتنا القصوى في المستقبل الاعتماد على طرق إضافية للإنتاج، وتحقيق أقصى استفادة ممكنة من مختلف المواد الأولية المتوفرة والمستدامة.

وقد سارعت شركات الطيران في رفع مستويات الطلب لتشجيع الاستثمارات المختلفة والضرورية في إنتاج وقود الطيران المستدام، على الرغم من أسعاره الباهظة التي تعادل ضعفين وثلاثة أضعاف أسعار كيروسين الطائرات، حيث بلغت تكاليف شراء الوقود المستدام، المتوفر في عام 2022، 350 مليون دولار. ولن تختلف الحال كثيراً هذا العام. لكن إصرار شركات الطيران، المشاركة في ورشتنا الأخيرة التي تمحورت حول الاستعداد لاعتماد وقود الطيران المستدام في المنطقة، يشير إلى جهوزيتها التامة للاعتماد على الوقود المستدام حال توفر مخزونات كبيرة منه.

ومن جانب آخر، يتطلب تحقيق الحياد المناخي في قطاع الطيران التزاماً مماثلاً من الحكومات. ولا تكفي مجرد موافقة منظمة الطيران المدني الدولي على اعتماد هدف طموح وطويل الأمد لتحقيق الحياد المناخي في القطاع بحلول عام 2050. بل من الضروري وضع إطار سياسي وعملي لتعزيز الجهود ودعم النجاح.

- يعني ذلك، في المقام الأول، الالتزام باتباع خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي، بصفتها الإجراء الاقتصادي الدولي الوحيد للسيطرة على الانبعاثات. ومن الزرائع انضمام كل من العراق وعمان والمملكة العربية السعودية وقطر والإمارات العربية المتحدة إلى الخطة بطوعية وحماس.
- كما يجب على الحكومات دعم وتحفيز إنتاج وقود الطيران المستدام للانتقال من مرحلة السيطرة على الانبعاثات إلى الحد منها. وهذا مشابه جداً للدور الذي لعبته الحكومات في تشجيع الاعتماد على بدائل الطاقة النظيفة في إنتاج الكهرباء.

وتندرج هذه الخطوات في إطار رؤى العديد من الحكومات في المنطقة، كالسعودية، بهدف تنويع اقتصاداتها، والتي أثمرت جهودها السابقة في ترسيخ مكانة المنطقة الرائدة في الاعتماد على وقود الطيران منخفض الانبعاثات. وأنا أتطلع إلى اعتماد مختلف الأطراف في القطاع على الوقود منخفض الانبعاثات كمعيار موحد، وليس مجرد منتج متطور ومميز.

تحظى قيادات دول المنطقة بحضور فاعل على الساحة العالمية هذا الشهر؛ حيث تستضيف أبوظبي ندوة الاتحاد الدولي للنقل الجوي للطاقة في مجال الطيران الأسبوع المقبل، وتستضيف دبي النسخة الثالثة من مؤتمر الإيكاو للطيران وأنواع الوقود البديلة، يليه مباشرة مؤتمر الدول الأطراف COP 28. ونعلق توقعات وآمالاً كبيرة على مؤتمر الطيران وأنواع الوقود البديلة. ومن المؤكد أن شركات الطيران ستتابع عن كثب مخرجات المؤتمر.

نحتاج إلى دليل ملموس وواضح على التزام الحكومات فعلياً في إرساء الظروف والأطر السياسية التي تهيئ لقطاع الطيران أسواقاً تنافسية لحلول الطاقة النظيفة، مثل الوقود منخفض الانبعاثات والوقود المستدام والهيدروجين، والتي تلعب جميعاً دوراً مهماً في تحقيق الحياد المناخي في القطاع. إلى جانب ذلك، نحتاج إلى اعتماد آليات عالمية موحدة لتحديد حجم إنتاج الوقود المستدام والإبلاغ عنه، والتي ستلعب دوراً محورياً في إنتاج الوقود المستدام وتوزيعه والإقبال عليه في مختلف أنحاء العالم.

الخلاصة

شكراً لكم مجدداً على وقتكم الثمين وأشدد مرة أخرى على إعجابي الكبير بهذه المنطقة والدور الذي يلعبه قطاع الطيران في دعم اقتصادات دول المنطقة ونسيجها المجتمعي. وهذا بالطبع بفضل القيادة الحكيمة للأشخاص الحاضرين معنا هنا. ويفتخر الاتحاد الدولي للنقل الجوي بالتعاون الوثيق مع الاتحاد العربي للنقل الجوي في سبيل تعزيز جهودكم ودعم نجاحكم.

وكما هي الحال على الدوام، يواجه قطاع الطيران العديد من التحديات. لكننا مؤمنون بعزيمتنا وإبداعنا وواثقون بقدرتنا على ربط منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بمختلف أنحاء العالم، عبر الاعتماد على المعايير العالمية لتحسين مستويات الأمان والسلامة بشكل مستمر، وتطوير العمليات والإجراءات للارتقاء بتجربة العملاء، والتأكيد على التزامنا بمساعي تحقيق الحياد المناخي بحلول عام 2050. ونسعى من خلال ربط المجتمعات والشركات حول العالم، إلى المساهمة في إيجاد عالم ينعم بالسلام والازدهار.

شكراً لكم.