



الجمعية العمومية - الدورة الثامنة والثلاثون

اللجنة الفنية

البند ٣٨ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى المعروضة على نظر اللجنة الفنية

برنامج "إعداد المطارات للتصدي للكوارث"

(مقدمة من إندونيسيا)

الموجز التنفيذي

تتضمن هذه الورقة معلومات عن برنامج إعداد المطارات للتصدي للكوارث (GARD). ويهدف هذا البرنامج إلى تحسين القدرة على الإخلاء وإدارة المعونة الغوثية المتلقاة بأكبر قدر ممكن من الكفاءة. ومن المعروف أن إندونيسيا بلد معرض للمخاطر. ووفقاً لأحكام المادة ١٩٤ من قانون الطيران الإندونيسي لعام ٢٠٠٩، يتمثل أحد أدوار أي مطار في تقديم المساعدة في حالات الكوارث. وبناءً على ذلك، حددت خطة إندونيسيا الوطنية الرئيسية ٢٢ منطقة عرضة للمخاطر وحددت المطارات التي تركز على التصدي للكوارث. والآن، يوجد ١١ مطاراً جاهزاً للتصدي للكوارث في المناطق المعرضة للمخاطر، وهذه المطارات ملائمة لاستخدام طائرات من قبيل فوكير ٢٧ أو هيركوليز سي - ١٣٠ أو ما شابهها، لأن هذا النوع من الطائرات هو المستخدم لتقديم المساعدة في حالات الكوارث.

وبالنسبة لبناء قدرات الموارد البشرية في إطار هذا البرنامج، لدى الإدارة العامة للطيران المدني في إندونيسيا ترتيباً تعاونياً مع الوكالة الوطنية لإدارة الكوارث، و هيئة Deutsche Post A.G (DPAG-DHL)، وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، لتدريب الطيارين وموظفي المطار ليكونوا مستعدين للتصدي للكوارث.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة للإحاطة بالمعلومات الواردة في ورقة العمل هذه وتقديم توصية إلى الإيكاو لتحديد المتطلبات اللازمة "لإعداد المطارات للتصدي للكوارث"، مما يحسن القدرة على الإخلاء وإدارة المعونة الغوثية بأقصى قدر ممكن من الكفاءة.

الأهداف الإستراتيجية:	تعزيز سلامة الطيران المدني على صعيد عالمي.
الأثار المالية:	لا تنطبق.
المراجع:	الملحق ١٤، المجلد الأول، المعنون المطارات.

١ - المقدمة

١-١ إندونيسيا بلد يزيد عدد سكانه على ٢٤٠ مليون نسمة يعيشون على أرخبيل مترامي الأطراف. ومعظم هؤلاء السكان معرضون للكوارث الطبيعية والكوارث التي من صنع الإنسان. والكوارث الطبيعية ظاهرة شائعة ومتكررة الحدوث في إندونيسيا، وتتسبب بوفيات وتلف الممتلكات، وكثيراً ما تحدث ضرراً بيئياً لا يمكن إصلاحه. ويتعرض البلد لمستوى عالٍ من الزلازل بسبب وقوعه على تلاقي ثلاث صفائح من القشرة الأرضية، وهي على وجه التحديد الصفيحة الأوروبية الآسيوية وصفيحة قارة أستراليا - الهند القديمة، وصفيحة قاع المحيط الهادئ في الشمال الشرقي. وتحدث معظم أنشطة الزلازل في البحر جالبة معها المخاطر الإضافية لموجات تسونامي أو موجات المد. ويتعرض البلد لمستوى عالٍ من أنشطة الزلازل بسبب موقعه الجغرافي. وتوجد في إندونيسيا ثلاثة أخطار طبيعية رئيسية.

الزلازل

٢-١ تقع إندونيسيا على نقاط تلاقي ثلاث صفائح نشطة، وهي الصفيحة الهندية الأسترالية في الجنوب، والصفيحة الأوروبية الآسيوية في الشمال وصفيحة قاع المحيط الهادئ في الشرق. وتتحرك هذه الصفائح الثلاث وتضطم بعضها ببعض على نحو يؤدي إلى دخول الصفيحة الهندية الأسترالية تحت الصفيحة الأوروبية الآسيوية. وتتحرك الصفيحة الهندية الأسترالية باتجاه الشمال وتضطم بالصفيحة الأوروبية الآسيوية التي تتحرك باتجاه الجنوب، وهذا يؤدي إلى إيجاد خط سيزمي وحلقة من البراكين النشطة بمحاذاة جزر سومطرة وجاوا وبالي ونوسا تنغارا، ويتجه الخط إلى الشمال إلى مولوكاس وسولاويسي الشمالية، بموازاة مناطق اندساس الصفيحتين.

٣-١ تتوزع المناطق المعرضة للخطر في إندونيسيا على مقربة من مناطق الاندساس والمناطق القريبة من الصدوع النشطة.

التسونامي

٤-١ زلزال ينتج عن تصادم صفائح تكتونية محدثاً تغييراً مفاجئاً في قاع البحر يدفع بموجات ضخمة في البحر، وإذا حدثت في المحيط فإنها قد تتحول إلى تسونامي. ونظراً لوقوع عدد كبير من أقاليم إندونيسيا في المناطق التي قد تتأثر بحركة الصفائح التكتونية، فإنها تصبح معرضة لخطر تسونامي.

ثوران البراكين

٥-١ يتصل بمناطق الاندساس التكتونية الرئيسية المشار إليها أعلاه وجود أكثر من ٥٠٠ بركان في إندونيسيا، منها ١٢٩ بركاناً نشطاً. وتتوزع البراكين النشطة على جزر سومطرة وجاوا وبالي ونوسا تنغارا وسولاويسي الشمالية ومولوكاس، وتشكل هذه البراكين ١٣% من البراكين النشطة في العالم. وتوجد البراكين النشطة الـ ١٢٩ في مناطق سوندا وبندا وهلماهيرا وميناهاسا. ولذلك لا غرابة أن يقال إن الأرخبيل محاط بحلقات من النار.

٢- القوانين واللوائح التنظيمية

١-٢ ينص القانون رقم ٢٤ لعام ٢٠٠٧، المعني بإدارة الكوارث، لا سيما الفقرة (٣) من المادة الرابعة، على أن هدف إدارة الكوارث هو "التأكد من أن إجراءات إدارة الكوارث مخططة ومتكاملة ومنسقة وشاملة". ويمقتضى أحكام المادة ١٩٤ من قانون الطيران رقم (١) لعام ٢٠٠٩، التي تنص على وضع خطة وطنية رئيسية لمطارات إندونيسيا، اعتمدت سياسة تقضي ببناء مطارات في المناطق المعرضة للمخاطر الطبيعية لتقدم المساعدة إذا وقعت أية كارثة. وبناءً على ذلك، أصدر وزير النقل القرار رقم ١١ لعام ٢٠١٠ المتعلق بالخطة الوطنية الرئيسية. ويحدد القرار شروطاً ومواصفات للمطارات المكرسة لدعم الاستعداد والتصدي للكوارث، سواءً كانت هذه المطارات في الموقع أو مطارات تجميع.

٢-٢ تدرك الإدارة العامة للطيران المدني أن الطيران أحد عوامل الدعم الرئيسية للغوث في حالة الكوارث. ولذلك وضعت برنامجاً لكي تكون مستعدة إذا وقعت أية كارثة، ويعرف هذا البرنامج باسم برنامج غارد. ويشمل البرنامج تطوير البنى التحتية للمطارات ومرافقها وبناء قدرة موظفي المطارات، والاستعداد لتطبيق الإجراءات اليدوية إذا وقعت كارثة.

٣- المناقشة

البنى التحتية للمطارات

١-٣ أي مطار جاهز للتصدي للكوارث ينبغي أن يكون قادراً على استيعاب طائرات من نوع فوكير ٢٧ أو هيركوليز سي-١٣٠، أو ما شابهها. وينبغي أن لا يقل طول المدرج عن ١٤٠٠ متر، وأن تكون مساحة وقوف الطائرات واسعة بما يكفي

لتفريغ/ تحميل طائرة أو أكثر من طراز فوكير ٢٧. وبموجب الخطة الوطنية الرئيسية وبرنامج المديرية العامة للطيران المدني، وُضع سلم أولويات لتطوير ٢٢ مطاراً. وهذه المطارات هي:

- | | | | |
|----------------------------|------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| 1. Tardamu Airport. | 7. Namrole Airport. | 13. Wunopitu Airport. | 19. Wahai Airport. |
| 2. Kuala Batee Airport. | 8. Emalamo Airport. | 14. Bula Airport. | 20. Tolikara Airport. |
| 3. Teuku Cut Ali Airport. | 9. Dobo Airport. | 15. Namlea Airport. | 21. Falabisahaya Airport. |
| 4. Hamzah Fanzuri Airport. | 10. Tual Baru Airport. | 16. Muting Airport. | 22. Numfor Airport. |
| 5. Muko-Muko Airport. | 11. S. Condronogoro Airport. | 17. Sami Airport. | |
| 6. Gewayantana Airport. | 12. Tojo Una-Una Airport. | 18. Miangas Airport. | |

والآن، يوجد ١١ مطاراً جاهزاً للتصدي للكوارث في المناطق المعرضة للمخاطر (مطارات في الموقع) ملائمة لاستخدام طائرات من نوع فوكير ٢٧ أو هيركوليز سي-١٣٠، أو ما شابهها، لأن هذا النوع من الطائرات هو المستخدم في تقديم المساعدة في حالات الكوارث.

٢-٣ لدعم العمليات في إدارة العون الغوثي المتلقى والإخلاء، حددت المديرية العامة للطيران المدني أيضاً مطارات تجميع للمعونة الغوثية في حالات الكوارث. والمعايير الحساسة بالنسبة لمطار التجميع (١) أن يتسنى الوصول إليه من مطار في مكان الكارثة في رحلة جوية مدتها ساعة واحدة، (٢) وأن يكون قابلاً للاستخدام كمطار في موقع الكارثة، إذا وقعت كارثة في منطقته. وفي العادة، يكون مطار التجميع مطاراً كبيراً، وغالباً ما يكون في عاصمة المقاطعة، وتتوزع مطارات التجميع في جميع أنحاء الأرخيبيل الإندونيسي. وقد حددت المديرية العامة للطيران المدني ٢١ مطاراً تجميعياً، هي:

- | | | | |
|---|----------------------------|--------------------------------|----------------------|
| 1. Sultan Iskandar Muda Airport. | 7. Soekarno Hatta Airport. | 13. Mutiara Airport. | 19. Torea Airport. |
| 2. Polonia Airport. | 8. Adi Soemarmo Airport. | 14. Sultan Hasanuddin Airport. | 20. Rendani Airport. |
| 3. Sultan Syarif Kasim II Airport. | 9. Juanda Airport. | 15. El Tari Airport. | 21. Mopah Airport. |
| 4. Hang Nadim Airport. | 10. Adi Sutjipto Airport. | 16. Baabullah Airport. | |
| 5. Fatmawati Airport. | 11. Tarakan Airport. | 17. Pattimura Airport. | |
| 6. Sultan Mahmud Badaruddin II Airport. | 12. Sepinggan Airport. | 18. Saumlaki Airport. | |



٣-٣ بالإضافة إلى المدرج الملائم لاستخدام نوع الطائرات المذكور أعلاه، يجب أن تتوفر في المطار المرافق والمعدات التالية: أ) وسيلة إضاءة للمدرج محمولة؛ ب) ومولد كهربائي محمول يولد على الأقل ٧٥ كيلو فولت أمبير؛ ج) وهاتف يعمل عن طريق الأقمار الاصطناعية؛ د) ووحدة محمولة لمعالجة المياه؛ هـ) ورافعة شوكية؛ و) والمعدات الأخرى اللازمة المحمولة.

قدرات المطارات

٤-٣ يتعين تقوية القدرة على إدارة المطار أثناء عمليات الغوث من الكوارث والأزمات. وبصورة عامة، فإن المطارات التي لا يوجد فيها برنامج غارد لا توجد فيها معدات كافية لمواجهة الزيادة المفاجئة غير المتوقعة في الأنشطة في حالة وقوع

كارثة ولا توجد لدى هذه المطارات خطط لزيادة نشاط الغوث إذا وقعت كارثة. وفيما يلي أمثلة على المجالات الضعيفة التي تحتاج إلى تحسين: أ) عدم وجود معدات مناولة أرضية لتفريغ السلع من الطائرات بفاعلية أو التأخير في تأمين هذه المعدات؛ ب) وعدم وجود خطط للتخزين في المطارات لتخزين كميات كبيرة من السلع لفترات قصيرة؛ ج) وعدم الوضوح في تطبيق إجراءات الاستعداد أو إجراءات الطوارئ لمعالجة سلع وإمدادات الإغاثة.

٥-٣ أثناء الأزمات، لا سيما في حالة وقوع حوادث كارثية طبيعية كبيرة، كثيراً ما تغرق المطارات بشحنات المعونات الغوثية الكثيرة والدعم الوارد. ولإيصال المعونة إلى المجتمعات المتضررة بسرعة وبقدر أكبر من الكفاءة، ينبغي أن يكون مشغل المطار مستعداً جيداً وقادراً على الحفاظ على استمرار سير العمل في المطار وأداء وظائفه. ولذلك، من المهم لسلطة أي مطار أن تكون قادرة على تقييم قدرة المطار على تحمل زيادة النشاط أثناء الأزمة وبعدها.

٦-٣ عندما تحدث أزمة، تزداد الحركة فجأة في المطار الموجود في الموقع أو في مطار التجميع لأن: أ) سعة ساحة ووقوف الطائرات محدودة؛ ب) وتحميل/تفريغ السلع من الطائرات يحتاج إلى وقت طويل لعدم توفر المعدات؛ ج) ووقوف طائرة غير مخطط له لمدة طويلة، عادة ما تكون طائرة مسؤول زائر. وقد تؤدي زيادة الحركة في المطار إلى تأخير الرحلات وازدحام المطار بالركاب وورود طلبات جديدة/ مزيد من الطلبات للحصول على وقت.

الموارد البشرية

٧-٣ لكي يكون المطار جاهزاً ومستعداً للتصدي للكوارث، لا يكفي أن تكون البنية التحتية للمطار فقط جاهزة، بل يتعين أيضاً أن يكون موظفو المطار مستعدين. ومع أن المسؤولية عن أنشطة إدارة الكوارث تقع على عاتق الوكالة الوطنية لإدارة الكوارث، فإن المديرية العامة للطيران المدني، بالتعاون مع برنامج الأمم المتحدة في إندونيسيا والوكالة الوطنية لإدارة الكوارث، تعقد دورات تدريبية كجزء من الجهد الذي تبذره لبناء قدرة مطارات التجميع على إدارة الجوانب اللوجستية وساحات الوقوف وشحنات المعونة الغوثية أثناء الأزمة وتقييم الزيادة في الأنشطة.

٨-٣ بعد المشاركة في هذا التدريب، ينبغي أن يلم المشاركون بوثائق قدرة المطار على التصدي للكوارث والتوصيات الخاصة بالطيارين وخطة المطار الخاصة بالطيارين لمواجهة زيادة النشاط الغوثي في حالة الكوارث، وينبغي أن يكونوا قادرين على استعراض أوضاع المطارات في جميع أنحاء إندونيسيا. وقد عقدت هذه الدورات التدريبية بصورة منتظمة خلال السنوات الثلاث الماضية. وفي عام ٢٠١٠، نظمت بنجاح المديرية العامة للطيران المدني و DPAG-DHL وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي دورات تدريب لصالح برنامج إعداد المطارات للتصدي للكوارث (غارد) في مطارين في الجزء الشرقي من إندونيسيا. وفي عام ٢٠١١، نُظِم تدريب مماثل لجنوب شرق إندونيسيا في مطار نغورا راي - بالي ومطار إلتاري - كوبانغ، وفي عام ٢٠١٣، سينظم تدريب في مطار مينانغكابو - بادانغ (جزيرة سومطرة)، في غرب إندونيسيا.

الإجراء الميداني

٩-٣ عندما تحدث أزمة، قد تعم الفوضى بل حتى الذعر، ولذلك، يتعين وجود إجراءات مستكملة. وينبغي أن تتكون الإجراءات الميدانية لمواجهة زيادة الطلب على القدرة من إجراءات في جانب الطيران وإجراءات في جانب الخدمات الأرضية. وينبغي أن تشمل الإجراءات في جانب الطيران: أ) تقييم مرافق المطار؛ ب) والاستعانة بموظفين من مطارات أخرى، إذا اقتضى الأمر؛ ج) والتنسيق مع الحكومة المحلية والمكتب المحلي للوكالة الوطنية لإدارة الكوارث والوكالات الأخرى ذات الصلة؛ د) وفتح/ إضافة ساعات عمل في المطار (المطارات) في المنطقة المجاورة كمطار بديل/ مطارات بديلة؛ هـ) وإدارة قدرة ساحة ووقوف الطائرات على الاستيعاب، وتخصيص فترات زمنية أقصر، وبقاء الطائرات على الأرض لفترة أقصر، وإعطاء الأولوية لطائرات الإخلاء وطائرات المعونة اللوجستية، وعدم مبيت طائرات في المطار؛ و) وينبغي أن تحضر جميع طائرات الشحن معداتها وموظفيها لإفراغ حمولتها. وينبغي أن تشمل إجراءات الخدمات الأرضية/ الصالات: أ) إقامة مركز تنسيق، بما

في ذلك تعيين موظفين مؤهلين؛ (ب) والتنسيق مع الجمارك والهجرة والحجر الصحي؛ (ج) وإضافة قدرة للصالات (صالة مؤقتة) وتوفير الماء والإمدادات والكهرباء، إذا اقتضى الأمر.

٣-١٠ تخطط المديرية العامة للطيران المدني لإعداد مواد إرشادية للإجراءات الميدانية للمطارات الواقعة في مناطق معرضة للمخاطر، سواءً كانت مطارات في الموقع أو مطارات تجميع. وستتناول المواد الإرشادية ما تقوم به الوكالات الأخرى العاملة في إدارة الكوارث، مثل الوكالة الوطنية لإدارة الكوارث والهجرة والحجر الصحي والجمارك والحكومة المحلية أيضاً. وستتم مواءمة المواد الإرشادية مع المشروع الرئيسي للحد من مخاطر الكوارث المعروف باسم "مجتمع أكثر أمناً من خلال الحد من مخاطر الكوارث" الذي أعد تحت قيادة وكالة التخطيط الإنمائي الوطنية (بابيناس)، بوصفها شريكاً منفذاً، بدعم من الوكالة الوطنية لإدارة الكوارث ووزارة الشؤون الوطنية.

٣-١١ نحن نرى أن المواد الإرشادية من هذا القبيل ستكون مفيدة جداً أيضاً لدول أخرى عديدة من الدول الأعضاء في الإيكاو التي واجهت كوارث طبيعية، لا سيما تلك المتعلقة بالحد الأدنى من الشروط لإعداد المطارات للتصدي للكوارث.

— انتهى —