



المؤتمر الثالث عشر للملاحة الجوية

مونتريال، كندا، من ٩ إلى ١٩/١٠/٢٠١٨

اللجنة (أ)

البند ٣ من جدول الأعمال: تحسين النظام العالمي للملاحة الجوية

البند الفرعي ٣-٥ : المسائل الأخرى المتعلقة بإدارة الحركة الجوية

الهياكل الأساسية المستدامة والمرنة للطيران

(ورقة مقدمة من اتحاد النقل الجوي (IATA))

الموجز التنفيذي

النقل الجوي حساس للبيئة الكليّة التي يعمل فيها. وينبغي أن يتمّ تخطيط واستثمار الهياكل الأساسية للطيران في سياق مساهمتها في الاقتصاد ككل. إن تغير المناخ وتأثيره على الطقس هو محرك بالغ الأهمية لا ينبغي تجاهله أثناء التخطيط التشغيلي والمالي. والهياكل الأساسية للطيران، بما في ذلك المطارات، عرضة لنفس المخاطر والأضرار مثل أي مرفق آخر في بلد ما. ولضمان مرونتها من خلال الكوارث، ينبغي للدول أن تتخذ نهجاً أكثر استراتيجية في تخطيطها للطوارئ والتأهب لها، مع الأخذ في الحسبان التكاليف التي قد تتجمّع عن نقص الاستثمار.

الإجراء: يُدعى المؤتمر إلى الموافقة على التوصية الواردة في الفقرة ٣-١.

١ - المقدمة

١-١ يلعب النقل الجوي دوراً أساسياً في توفير المساعدات والإغاثة أثناء وبعد وقوع الكارثة. وفي حين أن أولوية البلد أثناء وبعد وقوع الكارثة قد تركز على المستشفيات والطرق والمرافق الاجتماعية الأخرى، فإن استمرار الدعم وتدفق السلع والإمدادات يعتمد على النقل الجوي. خلال الكارثة، تصبح المطارات نقطة انطلاق لنقل إمدادات الإغاثة والسلع، وإجلاء الناجين والمصابين. وقد ساعدت شركات الطيران، على وجه الخصوص، تاريخياً في هذه الأنشطة الإنسانية. وبعد عودة الحالة إلى طبيعتها، يستمر الطيران التجاري في لعب دور مهم في تعافي هذا البلد عن طريق نقل البضائع والأشخاص. ولذلك، فإن استمرارية الطيران المدني أثناء وبعد وقوع الكارثة أمر ضروري، ليس فقط من المنظور التشغيلي لشركة الطيران، ولكن الأهم من ذلك بالنسبة للبلد الذي يتعافى من الكارثة.

^١ الإصدارات الإنجليزية والعربية والصينية والفرنسية والروسية والإسبانية مقدمة من اتحاد النقل الجوي (IATA)

٢-١ يحتوي الملحق ١١ - "خدمات الحركة الجوية"، المرفق (ج)، على مواد تتعلق بالتخطيط للطوارئ، كما يقدم الملحق ١٥ - "خدمات معلومات الطيران"، الفصل (٥) معلومات عن إصدار تنبيه الطيارين لتدابير الطوارئ (NOTAM).

٣-١ وقد نظرت الدورة ٣٩ للجمعية العمومية للإيكافو في الحاجة إلى وضع إطار لتوجيه استجابة المنظمة للأزمات، ووجهت في جملة أمور، "المجلس لوضع سياسة للاستجابة للأزمات" (قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٤). ويتمثل الهدف الأساسي لهذه السياسة في معالجة استجابة المنظمة للأزمات، بما في ذلك حوادث الطائرات، والكوارث الطبيعية والكوارث التي من صنع الإنسان، وأفعال التدخل غير المشروع والأوبئة التي تؤثر بشكل كبير في النقل الجوي الدولي وتؤثر على ثقة الجمهور في سلامة النقل الجوي وأمنه.

٢ - المناقشة

١-٢ وبالإضافة إلى الأعداد المتزايدة للأرواح التي فُقدت بسبب الكوارث، فإن الخسائر الاقتصادية تتراوح في المتوسط بين ٢٥٠ و ٣٠٠ مليار دولار أمريكي سنوياً^٢. ومن المتوقع أن يستمر هذا الاتجاه، كما تستمر التدفقات الاقتصادية نحو البلدان الضعيفة المعرضة بالفعل للخطر. على سبيل المثال، الخسائر السنوية المتوقعة للدول الجزرية الصغيرة النامية الناجمة عن الكوارث الطبيعية تعادل ٢٠٪ من إجمالي نفقاتها الاجتماعية. مع ذلك، لا تزال السياحة في نفس هذه الدول الجزرية الصغيرة النامية في ازدياد.

٢-٢ ومع توقع زيادة وتيرة وشدة الكوارث الطبيعية مع تغير المناخ، من المتوقع أيضاً أن يسهم تغير المناخ في منطقة البحر الكاريبي في تحقيق خسائر سنوية إضافية قدرها ١,٤ مليار دولار أمريكي من ضرر الرياح الناجمة عن الأعاصير وحدها.

٣-٢ ومن أجل التحلي بالمرونة، نحتاج إلى الانتقال من إدارة الكوارث إلى إدارة المخاطر وبناء بنى تحتية مرنة قادرة على الاستمرار. ومن العوامل الرئيسية التي تساعد على القيام بعمليات مستدامة ومرنة تقاسم المعلومات وتبادلها.

١-٣-٢ في كثير من الأحيان وخلال حالات الطوارئ، تكون هناك معلومات قليلة أو معدومة لدى مشغل شركة الطيران لاتخاذ القرارات التشغيلية. فالاتصال والتنسيق ضروريان لضمان تبادل التدفق الصحيح للمعلومات، وإتمام الاستخدام الفعال لموارد شركات الطيران. وهذا مهم بشكل خاص خلال كارثة طبيعية عندما تلعب شركات الطيران دوراً أساسياً في نقل البضائع والركاب من أجل الإغاثة الإنسانية وعمليات الإخلاء.

٢-٣-٢ أحد الأمثلة التي تعمل على المستوى التكتيكي تتمثل في فريق التنسيق للطوارئ، وهي مبادرة من الإيكافو والأليات أثبتت فائدتها في الشرق الأوسط. مثال آخر هو فريق الأليات المدمجة في مركز قيادة إدارة الطيران الفيدرالية (FAA) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول)، والتي تدعم مشغلي الخطوط الجوية خلال سيناريوهات الطوارئ. ومع ذلك، لا يزال توافر معلومات موثوقة خلال الكارثة يمثل تحدياً.

٤-٢ جانب آخر من بناء الهياكل الأساسية المرنة هو التعلم من الكوارث وتعزيز الهياكل الأساسية والعمليات. ووفقاً لروح "إعادة البناء بشكل أفضل"، ينبغي على صانعي السياسة ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمطارات ومشغلي الخطوط الجوية أن يقوموا بمراجعات لما بعد العملية من شأنها مساعدة واضعي السياسات في تعزيز بناء القدرات المحلية، وكذلك في تطوير حالات الاستخدام التي يمكن أن تقيد مناطق أخرى.

^٢ المصدر: مكتب الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث (UNISDR)

٥-٢ غالباً ما يكون للكوارثة تأثير غير مباشر. قد لا يكون تأثير الكارثة محسوساً في موقعه المباشر فحسب، بل أيضاً داخل تلك المنطقة، وفي بعض الأحيان عبر عدة مناطق. ومع ذلك، ينبغي النظر في التأهب لحالات الطوارئ والكوارث على نطاق إقليمي وإقليمي، ويجب أن:

- (أ) يكون استراتيجياً وينظر إلى العملية من البداية إلى النهاية؛
- (ب) ينظر في مفاهيم مثل تقديم الخدمات من جانب طرف ثالث وتفويض خدمات الملاحة الجوية خلال حالة الطوارئ؛
- (ج) يتمّ التدريب عليه من خلال التدريبات، للتأكد من أن الإجراءات المحددة عملية وسوف تعمل في حالة الطوارئ.

٦-٢ عند النظر إلى اقتصاديات الكوارث، ينبغي النظر في المنافع الاقتصادية للاستثمارات في التخطيط لمخاطر الكوارث، فضلاً عن الخسائر الاقتصادية الناجمة عن وقوع الكوارث. وقد أجريت عمليات تقييم الخسائر للكوارث الرئيسية بصورة أكثر اتساقاً من تقييم فوائد تخطيط التخفيف من مخاطر الكوارث التي كان من الممكن تحقيقها، أو تقييم التكلفة المرتبطة بعدم الاستعداد. وفي حين أن المؤسسات المالية الرئيسية، سواء في القطاعين العام والخاص، تقوم بقياس أداؤها مقابل المؤشرات الهامة الكلية، مثل مرونة المناخ، تعتبر الاستثمارات التي تعتمد على دراسة مخاطر الكوارث والاستثمارات المناخية الذكية في البنية التحتية لإدارة الحركة الجوية أمر بالغ الأهمية لضمان استدامة ومرونة الدول.

٣- الخلاصة

١-٣ لن تعمل الهياكل الأساسية المرنة لإدارة الحركة الجوية وخطة الطوارئ الاستراتيجية الخاصة بالكوارث على الحد من مخاطر توقف العمليات خلال الكارثة فحسب، ولكنها ستمكّن أيضاً مشغلي شركات الطيران من توفير الإغاثة والمساعدات التي تحتاجها الكوارث بشكل فعال. وبناءً على قرار الجمعية العمومية ٣٩-٢٤، يدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

- (أ) تضمين التقييمات اللاحقة بالعمليات في البلدان التي خضعت للكوارث في الإطار الإقليمي للإيكاو؛
- (ب) الطلب من الإيكاو تطوير استراتيجيات وخطط طوارئ عبر محاور حركة المرور الرئيسية بالتعاون مع الأيأتا والمنظمات الأخرى. وينبغي التدريب على هذه الخطط ومراجعتها على أساس منتظم؛
- (ج) بالاعتماد على النماذج الحالية للاتصال والتنسيق، الطلب من الإيكاو وضع إطار للاتصال والتنسيق في حالات الطوارئ لا يشمل فقط الدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، ولكن أيضاً مشغلي خطوط الطيران والمنظمات الأخرى، على سبيل المثال منظمات الإغاثة الإنسانية؛
- (د) الطلب من الإيكاو العمل مع الأيأتا وشركاء الصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين بشأن دراسة جدوى "قيمة استمرارية الطيران المدني خلال الكوارث".