A39-WP/255[1]
TE/90
31/8/16

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة التاسعة والثلاثون[1]

اللجنة الفنية

البند ٣٥ من جدول الأعمال: سلامة الطيران والتوحيد القياسي للملاحة الجوية

المساهمة في حماية البيئة أثناء التحقيق في حوادث الطائرات

(ورقة مقدّمة من الأرجنتين)

الموجز التنفيذي

تقدّم هذه الورقة عرضاً بشأن إدراج برتوكول لحماية البيئة في أماكن وقوع الحوادث ضمن إجراءات التحقيق في الحوادث.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

أ) الإحاطة علماً بالمعلومات المُقدمة بشأن اقتراح وضع مبادئ توجيهية لمراعاة البيئة أثناء التحقيق في الحوادث؛

ب) اقتراح بأن يقوم فريق خبراء التحقيق في الحوادث بتحليل المعلومات المُقدمة؛

ج) إعداد مواد إرشادية؛ إذا لزم الأمر؛ وتضمينها في الملحق الثالث عشر والوثائق ذات الصلة.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين للسلامة وسعة وكفاءة الملاحة الجوية.
الآثار المالية:	لا ينطبق
المراجع:	الملحق الثالث عشر – "التحقيق في حوادث ووقائع الطيران". الوثيقة (Doc 9756) – "دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات". الوثيقة (Doc 9962) – "دليل سياسات وإجراءات التحقيق في الحوادث والوقائع". الوثيقة (Doc 9184) – "دليل تخطيط المطارات".

١– المقدمة

١–١ إن أحد أهداف الإيكاو في مجال رعاية البيئة هو التقليل إلى الحد الأدنى من الآثار السلبية التي تلحق بالبيئة جراء أنشطة الطيران المدني.

[1] قدمت الأرجنتين النسختين الإنجليزية والأسبانية.

١-٢ يُظهر تقرير الإيكاو بشأن البيئة لعام ٢٠١٦، عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) حيث شارك أكثر من ٦٠٠ من الخبراء المشهورين دوليا في مجالات مثل: نوعية الحياة، مراقبة الضوضاء، نهاية دورة حياة الطائرات، إعادة التدوير، والتكيف مع تغير المناخ. ويركز هذا التقرير على أهمية دور الرابطات في برامج التدريب وبناء المشاريع وبالتعاون مع منظمات الأمم المتحدة.

١-٣ ويلخص التقرير نتائج التقدم المحرز في السنوات الثلاث الماضية في مجالات رئيسية مثل حماية البيئة. ويتضمن أيضا مجموعة من المقالات الفنية البارزة للأمينة العامة للإيكاو، والدول الأعضاء، وبعض المشاركين المعنيين الآخرين. وتعتبر هذه الوثيقة معلما إرشادياً بخصوص كل ما يتعلق بالطائرات الدولية والبيئة، لأنها تأخذ في الاعتبار جميع العوامل المساهمة في هذين المجالين.

١-٤ وقد قال الأمين التنفيذي السابق لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ: "إن تقرير الإيكاو بشأن البيئة يتيح لقطاع الطيران إمكانية وضع سياسات لبلوغ أعلى المستويات في حماية البيئة، مما يساهم في تبني قرارات سياسة قائمة على أساس معرفة علمية متينة".

١-٥ وحاليا، فإن مؤسسات التحقيق في الحوادث ليس لديها إجراءات تتعلق بهذا الشأن، على النحو المنصوص عليه في الملحق الثالث عشر أو الوثائق ذات الصلة. ومع ذلك، يتم ذكرها في بعض الوثائق من أجل تحديد نطاق التحقيق، على سبيل المثال: الوثيقة (Doc 9962) – الفصل السادس: "سياسة وإجراءات التحقيق"، حيث تشير الفقرة ٦-٣-١ إلى:

> أنه من سياسة هيئة التحقيق في الحوادث أن تقرر مدى التحقيق وإجراءاته التي ينبغي اتباعها في هذا التحقيق، وهذا يتوقف على الدروس التي تتوقع أن تستفيدها من التحقيق لتحسين السلامة. وينبغي أن لا يتأثر نطاق التحقيق وتعقيده، وحجم فريق التحقيق وتشكيله بالعوامل التالية، في جملة أمور أخرى:
>
> أ) الإصابات والوفيات، والأضرار اللاحقة بالمعدات، والأطراف الثالثة، والبيئة؛
>
> ...

١-٦ وتفيد الفقرة ٢-٨ : "مشاكل البيئة التي تتسبب فيها حوادث ووقائع الطائرات المحملة بالبضائع الخطرة، من الفصل الثاني، أنشطة الطيران وأثرها على البيئة من الجزء الثاني من الوثيقة (Doc 9184) "دليل تخطيط المطارات" أنه:

١-٧ أنه من أجل التنفيذ العملي لتدابير الطوارئ البيئية، من المهم أن تكون هناك خطة طوارئ في هذا الصدد. ففي المطارات هناك حالات طوارئ بيئية مثل تسرب الوقود، والمنتجات الكيماوية، والحوادث، من بين أمور أخرى، تتعلق بوجود بضائع خطرة أو مواد ضارة من شأنها أن تضر بالبيئة. والهدف من خطة الطوارئ هو التمكن من التحرك الفوري والسريع في حالة وقوع حوادث متصلة بالبيئة.

١-٨ وتتعلق الحالات المذكورة في الفقرة أعلاه بحوادث تقع داخل المطار أو في محيطه، وإن كانت الحوادث الكبرى تقع خارج المطارات. وفي معظم الأحوال، بشكل عام، فإن أول من يصل إلى موقع الحادث هي هيئات التحقيق في الحوادث، لذلك يجب أن تكون هذه الهيئات قادرة على تحديد ما إذا كان هناك خطر على البيئة وتكون قادرة على التواصل مع المؤسسات المسؤولة عن خطة الطوارئ البيئية.

٢- التحليل

٢-١ ومساهمة في التزامات الإيكاو بحماية البيئة، يجب أن تكون لدى مؤسسات التحقيق في الحوادث "ممارسات فضلى تتوافق مع مبادئ الإيكاو التوجيهية لرعاية البيئة بغية معالجة هذه المشكلة مع الأخذ في الاعتبار أنه عندما يحدث حادث لطائرة فهناك احتمالات كبيرة بتأثر البيئة بالنفايات الهيدروكربونية، والراتنج، والنفايات البيولوجية، والبضائع الخطرة وحتى المعدات اللازمة لأنشطة فريق التحقيق في الحادث والتي ينبغي التخلص منها. وبناء عليه، فمن الضروري وجود مواد إرشادية منسقة كي يتسنى أداء المهام الموكلة دون المساس بالبيئة.

٢-٢ أول الأنشطة لدى الوصول إلى موقع الحادث هو أن تصبح مؤسسة التحقيق في الحوادث مسؤولةً عن المنطقة خلال الفترة التي يستمر فيها التحقيق. وبعد تحليل الملحق الثالث عشر والوثيقتين (Doc 9756) و(Doc 9962) لم يذكر أي منها أي بروتكول أو إجراء ينص على أن مؤسسة التحقيق في الحوادث يجب أن تساهم في العناية بالبيئة.

٢-٣ وبالنظر إلى البيانات أعلاه، يجب أن تصاغ إجراءات و / أو بروتوكولات لمعالجة هذا الوضع في وقت ممارسة الأنشطة في موقع الحادث (وقت الوصول إلى مكان الحادث وأثناء القيام بأنشطة التحقيق وعند مغادرة الموقع).

٣- الاقتراح

٣-١ بالنظر إلى التحليل الوارد أعلاه، من الضروري أن تكون مؤسسات التحقيق في الحوادث هي المسؤولة عن منطقة وقوع الحادث خلال الفترة الزمنية التي يستمر فيها التحقيق، وذلك باستخدام وتطبيق الإجراءات و/أو البروتوكولات اللازمة لتجنب التأثير على البيئة. لهذا، عُرض هذا الاقتراح بغرض إعداد مواد إرشادية وفقا للمبادئ التوجيهية التالية:

٣-٢ بعد تطويق موقع الحادث، يجب تحديد التهديدات المحتملة للبيئة نتيجة التلوث بالنفايات الهيدروكربونية، والبضائع الخطرة، وما إلى ذلك، واخطار المؤسسة الحكومية المسؤولة عن خطة الطوارئ البيئية.

٣-٣ يجب اتخاذ التدابير اللازمة للتقليل إلى أدنى حد من خطر التلوث أثناء استخراج السوائل بغرض فحصها لاحقاً.

٣-٤ وعندما يتم تحريك حطام الطائرة للتعرف على الأجزاء الموجودة مثل أجهزة التخزين أو البحث عن الأدلة، ينبغي القيام بذلك بطريقة لا تؤدي إلى تلوث الموقع.

٣-٥ يجب وضع الإجراءات وتدريب العاملين بحيث توضع جميع المعدات التي يمكن الاستغناء عنها في حاويات خاصة اثناء أداء مهام التحقيق في موقع الحادث.

٣-٦ يجب الامتثال للإجراءات والبروتوكولات التي وضعت لحماية البيئة بالتنسيق بين السلطات الأخرى المشاركة في التحقيق بالموقع (الشرطة، ورجال الإطفاء، والطب الشرعي، ..وغير ذلك) في حين تكون مؤسسة التحقيق هي المسؤولة عن الموقع.

٣-٧ يجب أن تكون مؤسسة التحقيق في الحوادث هي المسؤولة عن الحاويات التي أُستخدمت لجمع النفايات ومعالجتها لاحقا.

– انتهى –