



الجمعية العمومية - الدورة التاسعة والثلاثون

اللجنة التنفيذية

البند رقم 28: مبادرة عدم ترك أي بلد وراء الركب

مقترح بإنشاء نظام لإدارة الأزمات

(ورقة مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

شهدت السنوات القليلة الماضية عدداً من الأحداث التي أثرت في الطيران المدني بطريقة تختلف عن أي شيء شهدناه من قبل. وشملت هذه الأحداث كوارث من صنع الإنسان وكوارث طبيعية على حد سواء، كما شهدت اضطرابات كبيرة في المجال الجوي للملاحة. وبما للطيران المدني من تقدم تقني إلى درجة بلغت التحليق في المسارات الجوية وفقاً لمعلومات بالغة الفعالية، فإن هذه الأحداث تتطلب وجود إدارة قوية للأزمات، تتسم بالتكامل والتنسيق الجيد. وقد تفتقر الايكاو إلى العملية المؤسسية الكافية للاستجابة لمثل هذه الأنواع من الأحداث التي من شأنها أن تمكنها من التخفيف من تأثير ذلك على الطيران المدني الدولي. وبالإضافة إلى ما هو مطلوب بالفعل في خطة الملاحة الجوية الإقليمية، فإنه يجب على الايكاو والدول ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمشغلين وضع إجراءات لتنفيذ خطط طوارئ إقليمية يمكن تفعيلها على وجه السرعة. وعلى الرغم من أنه قد تكون هناك دول لديها بالفعل خطط طوارئ داخلية لمواجهة الأزمات، فإن معظم هذه الخطط لا تتضمن التفاصيل الكافية لأفضل الممارسات التشغيلية المطلوبة لتحقيق إدارة فعالة لكل من المجال الجوي الدولي والمحلي.

ويجب استعراض آليات الايكاو لمواجهة الأزمات نظراً للقلق بسبب أن قطاع الطيران المدني الدولي لا يزال يعمل في إطار ثقافة رد الفعل إزاء حالات الطوارئ والعمليات الخطيرة. بينما يجب، بدلاً من ذلك، تبني ثقافة النهج الاستباقية / التنبؤية من أجل إدارة الأزمات.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

- أ) أن تحيط علماً بأحكام الملاحق 1 و6 و9 و11 و14 و19 المتعلقة بالتخطيط لحالات الطوارئ؛
ب) أن تحت الايكاو على إجراء استعراض للسياسات والإجراءات القائمة بغرض وضع استراتيجية لإضفاء الطابع المؤسسي على عمليات مواجهة الأزمات داخل المنظمة، وتسهيل وضع خطط وتدابير للطوارئ الإقليمية من شأنها أن تُفَعِّل شبكة لإدارة تعطل عمليات الطيران المدني بشكل سريع وفعال.

ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي (أ) - السلامة.

الأهداف
الاستراتيجية:

ستُنقذ الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهناً بتوافر التمويل من موارد ميزانية البرنامج العادي للفترة 2017-2019 و/أو من مساهمات من خارج الميزانية.	الآثار المالية:
الملحق الأول - إجازة العاملين الملحق السادس - تشغيل الطائرات الملحق التاسع - التسهيلات الملحق الحادي عشر - خدمات الحركة الجوية الملحق الرابع عشر - المطارات الملحق التاسع عشر - إدارة السلامة الوثيقة Doc 7300، اتفاقية الطيران المدني الدولي خطة أعمال الايكاو	المراجع:

1- المقدمة

1-1 ابتداءً من عام 2010، مع وقوع الكارثة الطبيعية التي عصفت بهاي تي ومنطقة البحر الكاريبي في أعقاب ذلك الزلزال المأساوي والاضطرابات العالمية في حركة الطيران بسبب ثورة بركان 'Eyjafjallajökul' في آيسلندا، شهد قطاع الطيران المدني سلسلة أحداث من صنع كل من الطبيعية والإنسان بشكل كشف عن ضرورة تحسين قدرة الايكاو والدول على إدارة هذه الاضطرابات والتكيف معها. ويجب على الايكاو بصفتها منظمة لوضع المعايير ومفوضاً للمجال الجوي الدولي، أن تسهل إنشاء خطط وتدابير طوارئ إقليمية ومتعددة الأقاليم، بحيث يمكن تنفيذها بسرعة وفعالية من أجل حماية سلامة الطيران المدني وجمهور المسافرين جواً خلال مثل هذه الاضطرابات.

2-1 إن مشغلي الطائرات هم السبيل الأساسي إلى المساعدة على إجلاء السكان الذين تقطعت بهم السبل جراء كوارث طبيعية أو الذين يقعون ضحايا لنزاعات، وإلى تقديم الدعم الإنساني من أجل أول المستجيبين، وإمدادات الإغاثة، وتسليم البضائع ونقل اللاجئين. وهنا، تلعب الايكاو دوراً أساسياً في مساعدة الدول والمناطق المتضررة من الكوارث الطبيعية والنزاعات والأوبئة وما شابه ذلك. فالإجراءات التي يمكن أن تجمع المنظمات الرئيسية والعاملين على وجه السرعة من أجل مواجهة هذه الأحداث يجب أن تعزز قدرتها على دعم نظام النقل الجوي الدولي والمجتمع الدولي في أوقات الأزمات.

2- المناقشة

1-2 يتمثل الهدف الرئيسي من هذه الورقة في عرض اقتراح مراجعة آليات الايكاو لمواجهة الأزمات بغرض تحسين مواجهة الأزمات في قطاع الطيران المدني الدولي. ويتحقق التنسيق والمساعدة في مجال مواجهة حالات الطوارئ على نحو أكثر فعالية بإشراك الايكاو على مستوى المقر والمكاتب الإقليمية، وكذلك شبكة نقاط الاتصال الدولية من أجل مواجهة حالات طوارئ الطيران التي تتضمن إشراك الهيئات الوطنية والإقليمية والدولية.

2-2 نحن نقر بأن المسؤولية الشاملة عن مواجهة هذه الأحداث تقع على عاتق الدول، وأنه يجب على الايكاو أن تسترشد بالدول المتضررة في أي استجابة تقوم، وأن تتسق مع هذه الدول بشأن هذه الاستجابة.

3-2 ما فتئت الكوارث والنزاعات تؤثر في رفاة وسلامة الأشخاص والدول على مدى العقد الماضي، وبشكل أكثر تحديداً، منذ انعقاد الجمعية العمومية الثامنة والثلاثين للايكاو. وقد عملت الايكاو مع الدول على تطوير ونشر وتحديث خطط للطوارئ، بما في ذلك عقد التدريبات العملية، مثل الثورات البركانية، بيد أن هذه الخطط تكون إقليمية التركيز، وذات طابع استراتيجي، وتفقر إلى القدرة على توفير المساعدة التكتيكية للطيران المدني على التكيف وإدارة الوضع المتأزم وقت حدوثه.

4-2 وكان للايكاف دور في مواجهة أزمات عديدة، بما فيها الزلازل في هايتي واليابان وإكوادور، وتفشي الأوبئة، ومناطق النزاعات، الأمر الذي كان له تأثير كبير على الطيران المدني الدولي. وكلها أحداث تطلبت التنسيق بين الدول والأقاليم والمشغلين. وقد عالجت الايكاف هذه الأزمات، في جزء منها، من خلال أفرقة مخصصة وضعت إرشادات للمجتمع الدولي. بيد أن المعلومات التي وضعتها تلك الأفرقة المخصصة لم تحظ سوى بتوزيع محدود؛ كما أن تلك الأفرقة لم تحدد دائماً كل الأطراف المعنية المحتملة؛ وعلاوة على ذلك، فقد كان التنسيق وتبادل المعلومات يسير بشكل غير كافٍ بين مقر الايكاف في مونتريال ومكاتبها الإقليمية والمشغلين والدول المتضررة.

5-2 لا تدعو الايكاف من خلال قواعد السارية سوى إلى وضع خطة طوارئ لإدارة المجال الجوي المتضرر ضمن خطة إقليمية معينة للملاحة الجوية. بيد أنه من المرجح أن يؤدي الافتقار إلى وجود إجراءات وآليات مؤسسية لتبادل المعلومات على نطاق أوسع مع المجتمع الدولي وتنسيق الاستجابات الملائمة إلى تعرض سلامة الطائرات المحلقة عبر الأجواء المتضررة للخطر، فضلاً عن تباطؤ أي جهود للإغاثة الإنسانية.

6-2 قد يكون السبيل الوحيد للمضي قدماً هو إنشاء نظام لإدارة الأزمات يتضمن كل من العنصر الاستراتيجي والعنصر التكتيكي. أما العنصر استراتيجي، فيحدد الإجراءات وروابط التنسيق التي يتعين استخدامها عند استدعاء قطاع الطيران للاستجابة لكوارث واضطرابات في مجال جوي للملاحة. بينما يوفر العنصر التكتيكي أو عنصر الوقت الحقيقي المساعدة و/أو التوجيه للمجتمع العالمي من أجل الاستجابة لهذه الأحداث. وهنا ينبغي تعريف الأدوار والمسؤوليات التي تقع على عاتق كل من الايكاف والدول وكافة الأطراف المعنية وتحديدها لكل عنصر من هذين العنصرين المعنيين بإدارة الأزمة.

7-2 يجب أن يكون لدى الدول خطة لمواجهة طوارئ الطيران تتضمن كلا العنصرين، الاستراتيجي والتكتيكي، وذلك لضمان استمرار سلامة نظام الطيران في حالة وقوع كارثة طبيعية أو كارثة من صنع الإنسان، مثل الثورات البركانية أو الزلازل أو الأعاصير أو موجات التسونامي أو تفشي الأوبئة أو مناطق النزاعات، مما قد يؤثر في نظام الطيران.

8-2 كما يجب على كل دولة أن تضمن تنسيق خطة مواجهة طوارئ الطيران بشكل صحيح فيما بين الهيئات المعنية ومع الدول الأخرى. ويمكن أن يشمل ذلك تنسيق خطط مواجهة الطوارئ بين سلطة الطيران المدني، ومقدمي الخدمات، وإدارة الطوارئ، وهيئات أخرى لدى الدولة، كما يمكن أن تعالج على وجه التحديد التفاعل بين خدمات الملاحة الجوية وجهود مواجهة حالات الطوارئ عموماً. وأخيراً، يجب على كل دولة ضمان أن الموظفين المعنيين مباشرة بضمان استمرار سلامة عمليات الطيران المدني مؤهلون ومدربون بشكل مناسب للتمكن من مواجهة حالات الطوارئ مواجهة فعّالة.

3- استنتاج وختام

1-3 يجب فحص إجراءات وسياسات إدارة الأزمات لدى الايكاف باعتباره أمراً ذا أولوية. إذ أن الوقت قد حان للنظر في نهج أكثر انتظاماً للاستجابة لهذه الأحداث بطريقة تحترم حقوق الدول، وتضمن مستوى مناسب من الاستمرارية، وتشمل كلاً من تدابير السلامة والحد من المخاطر الأمنية.

- انتهى -