



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢: برامج التسهيلات

التعاون في مجال الطيران المدني في حالات الكوارث

(ورقة مُقدّمة من كولومبيا بتأييد من ١٥ دولة عضوا في
لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية^٢)

الموجز التنفيذي

تتناول ورقة العمل هذه المسائل الناشئة عن وقوع الكوارث في الدول، وتقترح وضع أحكام تنظيمية وآليات تعاون دولي لتسهيل وتسريع حركة ودخول الطائرات والأطقم وموظفي الاستجابة للكوارث، إلى جانب نظم المعلومات التي من شأنها أن تسهل تحديد مصادر المساعدة المطلوبة من الدول الأخرى والاتصال بها على وجه السرعة.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- أ) مطالبة مجلس الإيكاو بمراجعة وتحديث الإطار التنظيمي وآثاره القانونية، مع إدراج آليات التعاون الدولي اللازمة التي من شأنها تسهيل وتسريع حركة ودخول الطائرات والأطقم وموظفي الاستجابة للكوارث من خلال إبداء مزيد من المرونة في منح تصاريح الدخول وفي إجراءات الجمارك والعمليات، وتوسيع نطاق أحكام الملحق التاسع؛
- ب) تشجيع المكاتب الإقليمية للإيكاو على بناء نظام معلومات يتضمن بيانات عن المنظمات والطائرات والأفراد والمعدات التي يمكن لكل دولة توفيرها أو تقديمها للآخرين عند اللزوم للتعامل مع الكوارث الطبيعية أو الكوارث من صنع الإنسان.

الأهداف الاستراتيجية: ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية" و"ضمان أن يوفر الطيران للجميع تنقلا سلسا وميسرا وموثوقا".

الآثار المالية:

المراجع: المادة ٣٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي
الملحق التاسع — "التسهيلات"
ورقة عمل المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/14-WP/141) المقدمة من كولومبيا بتاريخ ٢٠٢٤/٦/٣٠ — "التعاون الدولي في إخماد الحرائق الواسعة النطاق"

^١ قدمت كولومبيا النسخة باللغة الإسبانية.

^٢ إكوادور وأوروغواي وباراغواي وبليز وبنما وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وبيرو وجامايكا والسلفادور وغواتيمالا وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) وكوبا والمكسيك ونيكاراغوا وهندوراس

١- المقدمة

١-١ لقد أثبت استخدام الطائرات فعاليتها العالية في التعامل مع جميع أنواع الكوارث الطبيعية أو الكوارث من صنع الإنسان.

٢-١ وعلى مدى عدة سنوات، تعمل الإيكاو على تعزيز علاقاتها مع وكالات الأمم المتحدة الأخرى، بما في ذلك مكتب الأمم المتحدة للحد من مخاطر الكوارث (UNDRR)، وهو وكالة الأمم المتحدة المسؤولة عن تنسيق الجهود الدولية للحد من مخاطر الكوارث. وتتمثل مهمته في مساعدة الحكومات والمجتمعات المحلية على فهم المخاطر وإدارتها، وتعزيز استراتيجيات الوقاية وتعزيز القدرة على الصمود.

٣-١ وللطيران دور بالغ الأهمية في مجال المساعدة الإنسانية لضمان سرعة الاستجابة للكوارث والأزمات. وتقود منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)، بالتعاون مع مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA)، الجهود الرامية إلى تحسين كفاءة المطارات فيما يتعلق بعمليات الإغاثة. وفي إطار هذه المبادرات وبناء على طلب الحكومة المتضررة، يمكن نشر فريق الأمم المتحدة المعني بالتقييم والتنسيق في حالات الكوارث (UNDAC) في البلد في غضون ١٢-٤٨ ساعة من وقوع كارثة مفاجئة. وتتمثل مهمة هذا الفريق في حصر الأضرار والاحتياجات، وتنسيق العمليات الميدانية وإدارة المعلومات وتسهيل الروابط بين مستويات الاستجابة الوطنية والإقليمية والدولية.

٤-١ وتجمع الإيكاو بين الجهات الفاعلة الرئيسية من قطاعي الطيران والعمل الإنساني من أجل تحسين كفاءة المطارات فيما يتعلق بالاستجابة للأزمات، مع التركيز على البنية التحتية والتأهب والتخطيط للطوارئ. ومن أجل تعزيز قدرة المطارات في حالات الطوارئ وجه فريق العمل، في اجتماعه الثاني، الانتباه إلى برنامج "إعداد المطارات للتصدي للكوارث"، وهو مبادرة من الأمم المتحدة ومجموعة دويتشه بوست دي إتش إل بدعم من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

٥-١ ووضعت دولة الإمارات العربية المتحدة استراتيجية إنسانية شاملة، تجمع بين الاستجابات المباشرة للأزمات ودعم المنظمات الدولية. ومن خلال المدينة العالمية للخدمات الإنسانية في دبي، باعتبارها أكبر مركز للتنسيق، عززت الدولة جهودها لمساعدة الفئات السكانية الضعيفة. ومن خلال مواجهة التحديات في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، التي تستضيف عددا كبيرا من اللاجئين وتعاني من كوارث طبيعية متكررة، يسعى نهجها إلى تحسين الاستجابة للطوارئ وضمان الدعم المستدام، وتعزيز النظام العالمي للمساعدة الإنسانية.

٦-١ وقد قطعت الدول المقدمة للمعونة الإنسانية شوطاً لتكون قادرة على التصرف بسرعة أكبر فيما يتعلق بالاستجابة للكوارث والأزمات الإنسانية، مستخدمة نهجا مبتكرة وتكنولوجية عند ثبوت عدم كفاية الأساليب التقليدية. ويشمل ذلك استخدام الطائرات المسيرة وكراب البحث وسفن الإنقاذ وأيضا مهام إسقاط المساعدات من الجو باستخدام حاويات موجهة بالنظام العالمي لتحديد المواقع ضمانا لدقة التسليم.

٧-١ وينصب تركيز الأمم المتحدة والدول على ضمان التغطية العالمية لنظم الإنذار المبكر، وتطوير البنى الأساسية القادرة على الصمود في وجه تغير المناخ، ووضع استراتيجيات التمويل، وتعزيز التعافي وإعادة الإعمار بعد الكوارث، وتعزيز الحلول القائمة على الطبيعة والنهج البيئية التي يمكن أن يؤدي فيها استخدام الطائرات دورا حاسما.

٨-١ فعلى سبيل المثال، كان استخدام الماء أو مثبطات الحريق من الجو باستخدام طائرات مجهزة تجهيزا خاصا وسيلة فعالة للغاية لمكافحة حرائق الغابات الكبيرة، على النحو المذكور في ورقة العمل (AN-Conf/14 WP/141) التي قدمتها كولومبيا خلال المؤتمر الرابع عشر للملاحة الجوية الذي عقد في مونتريال في العام الماضي. وقد تجلّى ذلك في الحرائق التي أثرت في العديد من بلدان المنطقة في عام ٢٠٢٤، بما في ذلك البرازيل وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وشيلي وإكوادور وكولومبيا، وفي الولايات المتحدة في أوائل عام ٢٠٢٥.

٩-١ وينطبق الشيء ذاته على بعثات الإغاثة والدعم الإنساني التي تستجيب للكوارث الطبيعية مثل الزلازل، عندما يكون النقل الجوي للأفراد والمعدات ضروريا لدعم جهود الإنقاذ. ويحدث النشاط الزلزالي المكثف بشكل متكرر في معظم أنحاء أمريكا الجنوبية، وبالتالي فإن القضية تكتسي أهمية خاصة للمنطقة.

١٠-١ وبدون الدعم الجوي، سيكون من المستحيل الاضطلاع بأنشطة البحث والإنقاذ للسفن أو الطائرات المفقودة أو التي تتعرض للحوادث، كما كان واضحا أثناء عملية البحث والإنقاذ بشأن أربعة أطفال نجوا من حادث في غابات الأمازون المطيرة في كولومبيا في عام ٢٠٢٣.

١١-١ غير أن دخول ومغادرة الطائرات المدنية وأفراد طاقمها وغيرهم من الأفراد المنقولين جوا ومعداتهم لم يكن دائما سريعا بدرجة كافية، وكذلك كان الحال عند عبورها لأراضي دول أخرى أو توقفها فيها، مما قد يؤدي، بالإضافة إلى ما سبق، إلى ضياع وقت ثمين من أجل الاستجابة لحالات الطوارئ. وبالتالي فمن الضروري مواصلة العمل على وضع إطار قانوني وتنظيمي فعال، يتضمن آليات التعاون الدولي ذات الصلة التي من شأنها تسهيل وتسريع حركة ودخول الطائرات المدنية وأطقمها وموظفي الاستجابة للكوارث من خلال إبداء مزيد من المرونة في منح تصاريح الدخول وفي إجراءات الجمارك والعمليات.

١٢-١ وعلى نفس المنوال، ففي حين يتضمن الملحق التاسع لاتفاقية شيكاغو — "التسهيلات" أحكاما تتعلق بدخول ومغادرة الطائرات والموظفين، من الضروري وضع إجراءات أكثر تحديدا لتبسيط وتسريع عملية تقديم الدعم من قبل الدول الأخرى.

١٣-١ ومن الضروري أن نضع في اعتبارنا أن الطائرات المستخدمة لأغراض مكافحة الحرائق ليست كلها بالضرورة طائرات مدنية: فقد يكون بعضها طائرات حكومية، ومن هنا تأتي الحاجة إلى النظر في إمكانية منح نفس المعاملة السريعة لهذه الطائرات، مع مراعاة أحكام المادة ٣ (ج) من اتفاقية شيكاغو.

١٤-١ ومع ذلك، لا تملك الدول دائما معلومات تتيح لها تحديد الدول الأخرى التي يمكنها اللجوء إليها وما هي الطائرات أو المعدات أو الأفراد لدى تلك الدول أو ما يمكن أن تقدمه تلك الدول في حالة معينة. فعدم امتلاك هذه المعلومات يعني قضاء وقت ثمين في البحث وإجراء الاتصالات ذات الصلة، مما يؤدي إلى تأخيرات قد تؤدي إلى تفاقم الوضع. ونتيجة لذلك، من الضروري أيضا اتخاذ خطوات لضمان إتاحة المعلومات عن الدولة أو الدول التي تكون في وضع يسمح لها بتقديم المساعدة والمنظمات والأفراد والطائرات والمعدات للغير من أجل هذا الغرض.

٢ - المناقشة

١-٢ ويمكن أن يتجاوز الحجم الهائل للكوارث الطبيعية أو الكوارث من صنع الإنسان قدرة الدولة المتضررة على الاستجابة، مما يجبرها على طلب المساعدة من دول أخرى، ويفضل أن تكون الدول المجاورة لضمان أسرع استجابة.

٢-٢ ومن الضروري توسيع نطاق الملحق التاسع — "التسهيلات"، الذي يتضمن أحكاما بشأن رحلات الإغاثة في أعقاب وقوع الكوارث الطبيعية أو الكوارث من صنع الإنسان، والتي تعرض صحة الإنسان أو البيئة لخطر جسيم وكذلك حالات الطوارئ المماثلة التي تتطلب مساعدة من الأمم المتحدة. وتتص تلك الأحكام على إلزام واضح للدول بتسهيل دخول طائرات رحلات الإغاثة التابعة لمنظمات دولية معترف بها من الأمم المتحدة أو بالنيابة عنها، أو من قبل دول أو بالنيابة عنها، إلى أراضيها ومغادرتها والممر عبرها، غير أن نصوصها لا تتميز بما يكفي من التفصيل لتسهيل تنفيذ هذه الآلية التعاونية على أرض الواقع.

٣-٢ يُعرّف الملحق التاسع — "التسهيلات" رحلات الإغاثة بأنها "الرحلات التي تتم استجابة لكوارث طبيعية أو كوارث من صنع الإنسان تشكل خطرا جسيما على صحة الإنسان أو البيئة، بالإضافة إلى أوضاع الطوارئ المماثلة التي تتطلب مساعدة الأمم المتحدة". وأثناء وقوع كارثة أو في خضم حالة طوارئ، لن يكون من السهل دائما تحديد ما إذا كان يلزم طلب مساعدة من الأمم المتحدة أم لا. وعند هذه النقطة، يكون الاعتبار الوحيد بالتأكيد هو تحديد ما إذا كان حجم الكارثة يتجاوز، أو سيتجاوز قريبا، قدرة الدولة على التعامل معها بفعالية، بغض النظر عما إذا كانت المعونة المطلوبة ستأتي من الأمم المتحدة أم لا.

٤-٢ ويخبر الملحق التاسع — "التسهيلات" الدول بعبارات عامة بما ينبغي لها أن تفعله، ولكن لا يخبرها بكيفية فعل ذلك. ولذلك هناك حاجة إلى صك أو وثيقة إضافية لتمكين الدول من طلب المساعدة أو عرض تقديم المساعدة، مصحوبة بإجراء مبسط للغاية لتنفيذها، بحيث يكون دخول الأفراد والطائرات والمعدات إلى الدولة أو عبورها سريعا بالفعل.

٥-٢ وللمنظمات غير الحكومية وغيرها من الوكالات المدنية الدولية دور أساسي في إدارة الكوارث، وهي مكمل للجهود الحكومية بخبراتها المتخصصة ومواردها وانتشارها العالمي. كما أن قدرتها على العمل بسرعة تمكنها من الوصول إلى المجتمعات المحلية المحرومة من الخدمات، وتقديم المساعدة الإنسانية والدعم في اللوفاية من الأزمات والاستجابة لها والتعافي منها. وعلاوة على ذلك، فهي تساعد على بناء القدرة على الصمود في الأجل الطويل، مما يضمن إعداد السكان المتضررين بشكل أفضل للتعامل مع الكوارث المقبلة. وهنا يكون الطيران المدني هو الوسيلة التي تستخدمها هذه المنظمات.

٦-٢ وينبغي ألا يغيب عن البال أن الأفراد والطائرات المستخدمة في هذه المهام لن تكون دائما ذات طابع مدني. ومن منطلق الإنصاف، سيكون من الضروري ضمان معاملة الطائرات الحكومية بنفس الطريقة التي تُعامل بها الطائرات المدنية، دون المساس بأحكام المادة ٣ (ج) من اتفاقية شيكاغو.

٧-٢ وعلاوة على ذلك، سيكون من المفيد جدا أن يكون هناك سجل أو قاعدة بيانات يمكن الرجوع إليها بسهولة لتحديد الموارد، بما في ذلك الأفراد والطائرات والمعدات المتاحة لدى كل دولة والتي يمكنها توفيرها.

٨-٢ ومن الضروري أيضا أن تأخذ الدول في حسابها التكاليف التي تنطوي عليها هذه الخدمات أو الدعم، والترتيبات ذات الصلة التي ينبغي لها اتخاذها في هذا الصدد.

— انتهى —