



## المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا

مونتريال - ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١

مشروع تقرير مسار التسهيلات  
بشأن البند ٩ من جدول الأعمال

مشروع التقرير المرفق عن البند (٩) من جدول الأعمال مقمّم من أجل إقراره من جانب  
مسار التسهيلات لعرضه على الجلسة العامة.



## البند رقم ٩ من جدول الأعمال: المناهج المستقبلية لتنظيم التدابير المستدامة المتعلقة بالصحة في مجال التسهيلات لضمان راحة الركاب وتحقيق التقدم في رصد أنشطة التنفيذ

١-٩ نظر المؤتمر في ورقة العمل WP/23 التي قدمتها الأمانة العامة والتي سلطت الضوء على الحاجة المتزايدة لضمان إمكانية الانتفاع بخدمات الطيران لجميع الركاب على مستوى العالم، بما في ذلك أكثرهم ضعفاً، مثل ذوي الإعاقة. فيستمر عدد المسنين والأشخاص ذوي الإعاقة الذين يسافرون جواً في الازدياد، حيث يستفيدون من زيادة فرص السفر الجوي المحلي والدولي. وتتطلب اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة (CRPD) المشاركة الكاملة والفعالة والاندماج في المجتمع لجميع الأفراد، بما في ذلك حرية التنقل وحرية الاختيار. ومع ذلك، هناك حواجز تحد من قدرة كبار السن والأشخاص ذوي الإعاقة على الاستفادة الكاملة من خدمات النقل الجوي الدولي، مثل الشروط المختلفة وفي بعض الأحيان حتى الشروط غير المتجانسة أو عدم وجود قوانين وطنية أو تدابير قابلة للتنفيذ لضمان إمكانية الانتفاع بالخدمات خلال رحلة الركاب. وينبغي أن يتمتع الأشخاص ذوو الإعاقة (PWD) بذات الحقوق للتمكن من السفر عن طريق الجو. وتطبق هذه الحقوق الدولية على السفر الجوي كما هي في جميع مجالات الحياة الأخرى. ويحتاج قطاع الطيران، على غرار جميع وسائل النقل الأخرى، إلى تكوين صورة متكاملة عن شريحة الركاب المتنامية هذه واستيعابها بفعالية. وقد أحاط المؤتمر علماً بالمعلومات الواردة في الورقة، وأيد بقوة التوصيات الواردة في الفقرة ٤-١. وقد أُحيط علماً بأن التوصية ٤-١ (ح) قد تسلط الضوء بشكل أفضل على أهمية إمكانية استخدام مرافق وقوف السيارات بينما يمكن أن تشير التوصيات أيضاً إلى أهمية إمكانية الاستفادة من البنى الأساسية. كما شدد المؤتمر على أهمية القيام بعمليات الاستعراض الشامل والتفتيح المزمع لأحكام الملحق التاسع والتي وافق عليها فريق خبراء التسهيلات في اجتماعه الأخير وأهمية المراقبة للتأكد من تنفيذ الأحكام الضرورية. وقد أقر المؤتمر أيضاً بالتعليقات ومفادها أن بيانين في الفقرة ٢-٣ من الورقة يمكن أن يعكسا بشكل أفضل ما يلي: أ) يمكن للتكنولوجيات الجديدة أن تدعم توفير الخدمات للأشخاص ذوي الإعاقة؛ ب) تُولي المطارات الحديثة الأولوية لتوفير خدمات الطيران.

٢-٩ ونظر المؤتمر في ورقة العمل WP/25 التي قدمتها الأمانة العامة والتي تضمنت معلومات عن كيفية رصد تنفيذ الأحكام الصحية التي يمكن تجميعها في فصل واحد مخصص لهذا الغرض في الملحق التاسع، وكذلك أهمية تنفيذ أحكام الملحق التاسع في الوقت المناسب وتخصيص الموارد اللازمة على كل مستويات سلسلة النقل الجوي من أجل ضمان استعداد جميع الجهات المعنية في حالة اندلاع أي مرض في المستقبل. ويتضمن البرنامج العالمي لتدقيق الأمن وفقاً لنهج الرصد المستمر القواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق التاسع - "التسهيلات" والتي تسمح بتحقيق الأهداف المتعلقة بتنظيم الحدود وأمن الحدود. ويجري حالياً تدقيق القواعد القياسية المتعلقة بالأمن فقط بموجب البرنامج العالمي لتدقيق الأمن وفقاً لنهج الرصد المستمر بينما يجري تدقيق العمليات والإجراءات التي تخص الأمراض المعدية ونظم تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وعائلاتهم بموجب البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر. ومن أجل ضمان استدامة مبادرات الإيكاو في مجال التسهيلات نظراً للأهمية الاقتصادية لهذه الأنشطة في ظل الظروف المتقلبة، والنطاق المتزايد للتسهيلات في الأوضاع الجديدة المتعلقة بالصحة، ثمة حاجة ملحة أيضاً لمعالجة التأثير المالي على ميزانية البرنامج العادي للإيكاو. وستكون تلبية هذه الاحتياجات أمراً حيوياً لزيادة الوعي بأهمية التسهيلات في أوقات الأزمات لجميع الجهات المعنية في النقل الجوي ولضمان بذل أقصى الجهود لمساعدة الدول في التغلب على الصعوبات التي تنطوي عليها عملية تنفيذ أحكام الملحق التاسع أثناء اندلاع الأمراض الصحية. وقد أحاط المؤتمر علماً بالمعلومات الواردة في الورقة ووافق على التوصيات. واعترف بالحاجة إلى تكثيف الجهود لتحقيق التسهيلات على النحو الوارد في هذه الورقة وشدد على أهمية تشغيل وتمويل برامج التسهيلات. كما اقترح النظر في اتباع منهجية جديدة لرصد الأحكام المتعلقة بالصحة التي ستُدمج في فصل مخصص في الملحق التاسع.

٣-٩ ونظر المؤتمر في ورقة العمل رقم WP/68 التي قدمها الأيالات والتي أبرزت أن حقوق الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة في الانتفاع بالخدمات هي عنصر أساسي في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، ووفقاً لمنظمة الصحة العالمية، يعاني شخص واحد من كل خمسة أشخاص تقريباً في العالم من إعاقة ما - بعضها دائم، وبعضها مؤقت، وبعضها مرئي، وبعضها غير مرئي، ومع تقدم السكان في العمر، فلا شك أن هذه النسبة آخذة في الزيادة. ويؤدي الافتقار إلى منهج منسق على المستوى العالمي لسياسة محددة في مجال النقل الجوي لضمان الانتفاع بالخدمات والتنفيذ العملي لهذه السياسة إلى خلق وضع عام تتباين فيه اللوائح الوطنية في جميع أنحاء العالم والتي تؤدي، في بعض الأحيان، إلى مشاكل مالية وتشغيلية لشركات الطيران، ولكن الأهم أنها تتسبب في حدوث ارتباك عام وعدم الراحة للركاب ذوي الاحتياجات الخاصة. ومع بدء استئناف السفر، ثمة حاجة إلى إعادة بناء قطاع الطيران بشكل أفضل والسماح للجميع بالانتفاع بخدماته حقاً وجعله قطاعاً مستداماً وشاملاً، بحيث لا يُترك أي راكب ولا تُترك أي دولة وراء الركب. وأحاط المؤتمر علماً بالمعلومات الواردة في الورقة، مع الاعتراف بأن الملحق التاسع للإيكاو - "التسهيلات" يحتوي على القواعد والتوصيات الدولية بشأن التسهيلات المقدمة لنقل الأشخاص ذوي الإعاقة، ووجود مواد إرشادية في الوثيقة Doc 9984 - "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة"، والأعمال التي تضطلع بها "مجموعة عمل التقدم في انتفاع ذوي الاحتياجات الخاصة بخدمات الطيران" التابعة لفريق خبراء التسهيلات. كما أحاط المؤتمر علماً بأن قرار الجمعية العمومية للإيكاو ٤٠-١٦ يتناول مسألة وضع برنامج عمل بشأن تمكين استفادة الركاب ذوي الإعاقة من الانتفاع بمختلف الخدمات بحيث تستوعب شبكة النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة، واتفقت على أن أفضل وسيلة لمعالجة هذا الأمر هي من خلال فريق خبراء التسهيلات، وطلبت من الإيكاو مواصلة عملها بشأن حق الانتفاع بالخدمات في مجال الطيران من خلال فريق خبراء التسهيلات ومجموعات العمل المعنية.

٤-٩ نظر المؤتمر في ورقة العمل WP/183 التي قدمها المجلس الدولي للمطارات والتي تسلط الضوء على السياسات والقواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكاو التي تسمح بتحقيق التوحيد القياسي في الطيران المدني العالمي، ومع ذلك، فإن هذا الإطار العام لا يوفر المسار المشترك والمتناسق الذي يسمح للدول بالنضوج أو الابتكار بمرور الوقت وحسب احتياجات القطاع. وينتج عن ذلك التوصل إلى الأفكار الجديدة بطريقة منفصلة على المستويات الوطنية ضمن أطر عامة خاصة بالدول، مما يؤدي بدوره إلى التعقيد عند بذل محاولات لتحقيق الاتساق العالمي بناءً على الممارسات الوطنية أو الإقليمية المختلفة. وأحاط المؤتمر علماً بالمعلومات الواردة في الورقة، وأقر بتعليقات الأمانة العامة بأن لدى الإيكاو بالفعل آليات قائمة، مثل "المجموعة الاستشارية الفنية لبرنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين" (TAG/TRIP) ومجموعتي العمل المرتبطتين بها، أي "مجموعة عمل التكنولوجيات الجديدة" و"مجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات" لمعالجة الابتكار والتكنولوجيا بما يتماشى مع أحكام الملحق التاسع في هذا الشأن. وشدد المؤتمر على أن السياسات والنهوج يجب أن تحددها الدول الأعضاء وليس أوساط الطيران. ويجري التعامل مع هياكل وأساليب عمل الإيكاو من قِبل هيئات الإيكاو الرئاسية واللجان ومجموعات العمل المعنية، مع مراعاة مبادئ "عدم ترك أي بلد وراء الركب". كما أحاط المؤتمر علماً بأن دور قطاع الطيران في مجال الابتكار قد حظي بالاعتراف في الدورة الأخيرة للجمعية العمومية وأن المنصات قد وُضعت لتيسير مساهمات قطاع الطيران في العمليات التنظيمية ورحب بعزم الدول المعن على مواصلة التعاون.

٥-٩ وأُحيط علماً بورقة المعلومات التي قدمتها دولة بوليفيا المتعددة القوميات (WP/189).

٦-٩ واستناداً إلى النقاشات التي دارت، وافق مسار التسهيلات على التوصية التالية:

التوصية ١/٩ - المناهج المستقبلية لتنظيم التدابير المستدامة المتعلقة بالصحة في مجال التسهيلات لضمان راحة الركاب وتحقيق التقدم في رصد أنشطة التنفيذ

بأن تقوم الدول بما يلي:

- أ) الاعتراف بأهمية القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق التاسع — "التسهيلات" والتوسع في مدى تنفيذها للأحكام ذات الصلة بالتسهيلات من أجل تسهيل نقل الأشخاص ذوي الإعاقة، مع إيلاء الاعتبار الواجب لوثيقة الإيكاو Doc 9984 - "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة"؛
- ب) بصفة أعم، ضمان توفير المساعدة للأشخاص ذوي الإعاقة الذين يسافرون عن طريق الجو، وبصفة خاصة اتخاذ الخطوات للتقليل من الحواجز التي تحد من قدرة المسنين والأشخاص ذوي الإعاقة في الأوقات التي تسود فيها إجراءات غير اعتيادية، مثلاً خلال الجوائح المتصلة بالصحة؛
- ج) ضمان تعديل تجهيزات المطارات بحيث تكون قادرة على تلبية احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة وأن تكون الأدوات الرافعة والأجهزة الملائمة الأخرى متاحة تماماً، وأن تتوفر أماكن محددة لاستلام وتسليم الأشخاص ذوي الإعاقة في أقرب مكان ممكن من المداخل والمنافذ الرئيسية في مبنى محطة الركاب، وأن تكون أماكن وقوف السيارات الكافية متاحة للأشخاص ذوي القدرة المحدودة على التنقل، بما في ذلك أثناء أي جائحة؛
- د) ضمان توفير خدمات المطارات التي تلبى احتياجات الركاب ذوي الإعاقة، بما في ذلك خدمات توفير المعلومات عن الرحلات الجوية للأشخاص ذوي الإعاقة السمعية والبصرية؛ دعم تعزيز تنفيذ الأحكام المتعلقة بالتسهيلات والأنشطة ذات الصلة من خلال إنشاء آليات التمويل المستدام وما يصاحب ذلك من موارد بشرية؛
- هـ) النظر في إمكانية توفير المساهمات الطوعية، المالية والعينية، لضمان أن تتوسع جميع الدول المتعاقدة في الإيكاو في تنفيذ أحكام الملحق التاسع - "التسهيلات" بشكل فعال وأن تتخذ ما يلزم من خطوات لضمان إعداد آليات التمويل المستدام وما يقابلها من موارد بشرية للمضي قدماً؛
- و) إجراء عمليات شاملة لتقييم المخاطر بالاستناد إلى العوامل التي تشكل السياق العام ومدى تقبل مستوى المخاطر والتطبيق العملي للأحكام المتعلقة بالصحة العامة في مجال الطيران والمنصوص عليها في الملحق التاسع؛
- ز) الاعتراف بضرورة وجود توجه استراتيجي جديد فضلاً عن عملية واسعة النطاق لترشيد الأنشطة والموارد اللازمة، المالية والعينية، لضمان إيجاد إطار عام ناجح يسمح بتنفيذ الإجراءات التي تسمح بالتخفيف من حدة الحالات الطارئة المتعلقة بالصحة العامة على حدود جميع الدول المتعاقدة في الإيكاو؛

بأن تقوم الإيكاو بما يلي:

- أ) مواصلة أعمالها بشأن حق الانتفاع بالخدمات في مجال الطيران من خلال فريق خبراء التسهيلات ومجموعات العمل المعنية بهذا الأمر؛
- ب) مواصلة رصد التطورات الجديدة والتعاون مع الجهات المعنية لمواصلة تطوير المواد الإرشادية التي تدعم تنفيذ الأحكام المتعلقة بالصحة الواردة في الملحق التاسع؛
- ج) دعم تعزيز القدرات المتعلقة بالتسهيلات من خلال إعداد الآليات وتخصيص الموارد للتمويل المستدام؛

(د) وضع، بالتعاون الوثيق مع خبراء "الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني" (برنامج كابسكا)، إطاراً شاملاً يجب اتباعه للتصدي لحالات الطوارئ البالغة المتعلقة بالصحة العامة، مع الإشارة تحديداً إلى تقييم المخاطر على نطاق مختلف القطاعات، واتخاذ الإجراءات الأولية السريعة، والرصد المستمر أثناء تطور حالة الطوارئ، وإتاحة المجال أمام التعاون الوطني والدولي لمنع التدخل غير الضروري في الحركة الجوية والتجارة الدولية.

— انتهى —