



## المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا

مونتريال - ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١

مشروع تقرير مسار التسهيلات  
عن البند رقم ١٠ من جدول الأعمال

مسودة التقرير المرفق عن البند ١٠ من جدول الأعمال مقدّمة من أجل  
إقرارها من جانب مسار التسهيلات لعرض التقرير على الجلسة العامة.



## البند رقم ١٠ من جدول الأعمال: المسائل الأخرى التي ينبغي تناولها في إطار مسار التسهيلات

١-١ نظر المؤتمر في ورقة العمل WP/24 التي قدّمتها الأمانة العامة والتي توضّح أن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم لها أهمية كبيرة بحيث إنها تتطلب إعداد ما يلزم من تشريعات ولوائح وسياسات وطنية لضمان توفير الموارد اللازمة وتأمين مستوى الالتزام المطلوب على جميع مستويات الدولة في غضون مهلة قصيرة. كما تتطلب برامج المساعدة، التي تدعم ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، القيام بالتخطيط بشكل تعاوني واتخاذ الإجراءات اللازمة من جانب عدة جهات، من ضمنها المشغّل الجوي ومشغّل المطار ودولة وقوع الحادث، فضلاً عن التنسيق المناسب لإعداد خطة فعّالة على المديين: القصير والطويل لتلبية احتياجات ضحايا الحوادث وأسرههم. وتنتظر الإيكاو حالياً في إعداد دورة تدريبية بشأن الوثيقة Doc 9998 — "سياسة الإيكاو بشأن مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم"، والوثيقة Doc 9973 — "دليل مساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم". ودُعي المؤتمر إلى النظر في الأمور التالية التي ينبغي أن تقوم بها الدول: يتعيّن على الدول التي لم تضع بعد تشريعات أو لوائح أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم أن تقوم بذلك؛ وعليها أن تضمن قيام كل مشغلي الطائرات أو المطارات، حسب الحالة، بإعداد الخطط المناسبة لتقديم المساعدة في الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم؛ وأن تعترف بأن هناك حاجة إلى ترشيد الموارد إلى حد كبير، المالية منها والبشرية، لضمان زيادة فعالية تنفيذ أحكام الملحق التاسع من قبل جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على مدى الفترات الثلاثية القادمة؛ وأن تضمن الإبلاغ عن مدى الامتثال في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات (EFOD)؛ وأن تضمن أن ردودها على الدراسة الاستقصائية متّسقة مع ما تم الإبلاغ عنه في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات؛ وأن تؤيد تكريس يوم دولي لإحياء ذكرى ضحايا حوادث الطيران وأسرههم كل عام، والتوصية بيوم مناسب لذلك. ودُعي المؤتمر أيضاً إلى النظر في ضرورة أن تنتظر الإيكاو في مسألة إعداد دورة تدريبية بشأن الوثيقة Doc 9998 والوثيقة Doc 9973. ووافق المؤتمر على التوصيات، وحثّ الإيكاو على الإسراع في إعداد الدورة التدريبية على الوثيقة Doc 9998 والوثيقة Doc 9973، وضمان أن يكون هذا التدريب متاحاً للدول الأعضاء. كما أحاط المؤتمر علماً بأهمية إنشاء آليات لتقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم في الوقت المناسب.

٢-١ ونظر المؤتمر في ورقة العمل WP/43 التي قدّمتها إندونيسيا والمتعلّقة بمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، التي أوضحت فيها أن المساعدة المناسبة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم تتطلب وجود التشريعات واللوائح والسياسات الوطنية لضمان توفير ما يلزم من موارد ومستوى الالتزام في مهلة قصيرة. ودُعي المؤتمر إلى استنتاج مفاده أن تُعدّ الإيكاو أسئلة بروتوكولية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة والبرنامج العالمي لتدقيق الأمن للتأكد من أن نظام الرقابة الحكومي يرصد عملية إعداد اللوائح التنظيمية ويقدم المعلومات اللازمة عنها؛ ووجود البرامج لدى الدول المتعاقدة ومشغليها الجويين لتقديم الدعم لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم؛ والنظر في إمكانية رفع مستوى التوصية ٨-٦ في الملحق التاسع — "التسهيلات" إلى "قاعدة قياسية". وأشار المؤتمر إلى أنه بالنسبة لمسألة ترقية التوصية المذكورة لتصبح "قاعدة قياسية"، فقد أوصى فريق خبراء التسهيلات بهذه الترقية بإجماع الآراء خلال اجتماعه الثاني عشر. كذلك حثّ المؤتمر الدول على سنّ اللوائح ووضع السياسات اللازمة لتقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم. ولم يؤيد المؤتمر وضع أسئلة بروتوكول إضافية لإدراجها في "البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USAP-CMA) و"البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وفقاً لنهج الرصد المستمر" (USOAP-CMA) بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم.

٣-١ ونظر المؤتمر في ورقة العمل WP/77 التي قدّمها الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا) والاتحاد الدولي لرباطات طياري الخطوط الجوية (إيفالبا) والاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) التي سلّطت الضوء على المخاوف بشأن تزايد وتيرة وشدة وقائع الرّكاب غير المنضبطين والمشاعبين، حيث تصاعد بعضها ليشمل اعتداءً جسدياً وأدى إلى تحويل مسار الرحلة، مما له عواقب وخيمة محتملة على الصحة العامة وسلامة الطيران. ومن الضروري أن تتمتع الدول بالسلطة القضائية اللازمة لتكون قادرة على التصدي لمثل هذه الحوادث عند الهبوط في أراضيها، والسُّبل القوية لإنفاذ القوانين المدنية والإدارية المتاحة لاستكمال الملاحظات القضائية في نظام العدالة الجنائية. ودُعي المؤتمر للاعتراف بأن تدابير الصحة العامة التي اتخذتها شركات الطيران للتصدي لجائحة فيروس كورونا ولا سيما اشتراط ارتداء الكمامات والحد من بعض الأنشطة في الطائرة قد أدت إلى زيادة ملحوظة في مخالفات الرّكاب غير المنضبطين والمشاعبين؛ وتعزيز الإرشادات الواردة في تقرير "فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران" (CART) من خلال التوصية بأن تضع الدول الأعضاء في الإيكاو في قوانينها الوطنية الآليات اللازمة لملاحقة مخالفات الرّكاب غير المنضبطين والمشاعبين في ضوء زيادة هذه المخالفات المتعلقة بجائحة فيروس كورونا وبما يتماشى مع أحكام الملحق السابع عشر والأحكام الأمنية الواردة في الملحقين السادس والتاسع والمطبوعات الأخرى الصادرة عن الإيكاو في هذا الشأن. وأحاط المؤتمر علماً بالمعلومات الواردة في الورقة وأقر بأن وقائع الرّكاب غير المنضبطين والمشاعبين، لا سيما على متن الطائرات، قد تترتب عليها عواقب وخيمة على سلامة الرّكاب والرحلات الجوية. وأيد المؤتمر التوصيات التي أوردتها ورقة العمل، مشيراً إلى أن الدول ينبغي عليها اتخاذ إجراءات الإنفاذ اللازمة عملاً بأحكام القانون والعملية المقررة. كما حثّ الدول التي لم توقع بعد على بروتوكول مونتريال ٢٠١٤ على المبادرة إلى التوقيع عليه، والنظر في التوجيهات الواردة في وثيقة الإيكاو "لدليل الجوانب القانونية للرّكاب غير المنضبطين والمشاعبين" (Doc 10117).

٤-١ ونظر المؤتمر في ورقة العمل WP/106 التي قدّمها الإمارات العربية المتحدة والتي تسلّط الضوء على القلق بشأن التأثير غير المسبوق لجائحة فيروس كورونا على النقل الجوي الدولي، وبوجه عام، عدم وجود مواد إرشادية من الإيكاو لمساعدة الدول في التخفيف من حدة الأزمات. وترى دولة الإمارات العربية المتحدة أنه ينبغي للإيكاو أن تشرّع في اتخاذ الإجراءات اللازمة لتعديل المرفق (ط) - "اتفاقات الإيكاو النموذجية بشأن الخدمات الجوية" بالوثيقة Doc 9587 - "السياسة العامة والمواد الإرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي" لتزويد الدول الأعضاء بما يلزم من سياسات عامة ومواد إرشادية بشأن التدابير التي يتعين اتخاذها من أجل حماية ترتيبات الخدمات الجوية الثنائية القائمة والمتفق عليها، حتى عندما تُتخذ أي تدابير مؤقتة متفق عليها بشكل متبادل بناءً على طبيعة الأزمة. ودُعي المؤتمر إلى أن يطلب من الإيكاو إسناد هذه المهمة إلى الجهة المختصة. وأحاط المؤتمر علماً بالمعلومات الواردة في الورقة وأقر بأن الإيكاو واصلت القيام بدور قيادي لإرشاد الدول الأعضاء في جهودها لمعالجة تأثير جائحة فيروس كورونا، وأيد فكرة أنه ينبغي للإيكاو التشاور مع فريق الخبراء المعني بتنظيمات النقل الجوي لديها لتقدير مدى الحاجة إلى تعديل اتفاقات الإيكاو النموذجية بشأن الخدمات الجوية. كما أحاط المؤتمر علماً بالحاجة إلى إنشاء آليات لمعالجة حالات تعطل الخدمات الجوية نتيجة الأزمات المؤقتة، مع الاستمرار في الالتزام باتفاقات الخدمة الجوية الثنائية الأطراف/الإقليمية، فضلاً عن تحديد مدى الحاجة إلى وضع مواد إرشادية جديدة لحماية اتفاقات الخدمة الجوية حتى في الحالات التي تُطبّق فيها تدابير مؤقتة. وأكد المؤتمر أيضاً على الحاجة إلى تعزيز مستويات المرونة اللازمة للتصدي للأزمات في المستقبل، مشيراً إلى أن ذلك يمكن القيام به في ظل الاتفاقات الحالية للخدمات الجوية، وأنه ينبغي على الدول الوفاء بالتزاماتها الناشئة عن هذه الاتفاقات والوصول إلى حل ودي للخلافات التي قد تنشأ.

٥-١ ونظر المؤتمر في ورقة العمل WP/181 التي قدّمها شيلي بشأن أهمية تحرير عمليات الشحن في سياق جائحة فيروس كورونا، والتي سلّطت الضوء على تجربة منطقة أمريكا اللاتينية في صياغة اتفاق بشأن تحرير خدمات الشحن

الجوي لتسهيل نقل وتسليم اللقاحات والأدوية والمستلزمات الطبية اللازمة للتصدي لجائحة فيروس كورونا، وإظهار مدى أهمية الظروف المؤدية إلى تحرير هذه السوق بالتحديد كأداة لا غنى عنها في حالات الطوارئ الصحية في المستقبل. وأيد المؤتمر فكرة وضع تدابير تهدف إلى اقتراح اتفاقات متعددة الأطراف لتيسير الشحن الجوي للبضائع، لا سيما في أوقات الجوائح أو الكوارث الهائلة، إذ تشكّل سرعة النقل الجوي في مثل هذه الأزمات جانباً أساسياً لضمان فعالية المساعدة المقدّمة أو فعالية تدابير التخفيف من الآثار السلبية الناجمة عن مثل هذه الظروف. وأحاط المؤتمر علماً أيضاً بالمسائل ذات الصلة بالاتفاقات المتعددة الأطراف بشأن تحرير الشحن الجوي، والتي سبق وأن ناقشها فريق خبراء الإيكو المعني بتنظيمات النقل الجوي، إلا أن الفريق قد اتفق على عدم السعي لوضع اتفاقية منفصلة بخصوص تحرير الشحن الجوي.

٦-١ ونظر المؤتمر في ورقة العمل WP/188 التي قدّمتها كولومبيا بشأن الاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية التي تتم في مرحلة واحدة (OSS) وتدابير الصحة العامة. واعترافاً بأن النقل الجوي التجاري كان عاملاً حاسماً في تنمية ونمو اقتصادات الدول، وتعزيز السياحة والربط، فمن المهم عدم تجاهل المخاطر القائمة؛ ولهذا السبب، عزّزت الدول فعالية شبكات أمن الطيران المدني، مما يضمن استخدام أفضل الممارسات وتطبيق معايير مشتركة للتصدي لهذه الصعوبات وضمان الموثوقية المتبادلة واتخاذ خطوة إضافية نحو التحقق من صحة الإجراءات المتخذة. وتتطلب عملية إعادة تنشيط النقل الجوي بعد جائحة فيروس كورونا أن تقوم الدول باستكشاف خيارات جديدة لتطبيق عمليات وإجراءات الكشف الأمني للطيران المدني التي تقلل المخاطر على الصحة العامة لمستخدمي النقل الجوي وكذلك العاملين في مجال الطيران، دون المساس بأمن الطيران المدني. وأحاط المؤتمر علماً بضرورة النظر في صعوبة قيام الدول بإبرام مذكرات تفاهم فيما بينها، وأنه من وجهة النظر الفنية، يمكن تنفيذ فكرة التدابير الأمنية أحادية المرحلة طالما كانت المستويات الأمنية في الدول المشاركة في هذا الترتيب متقاربة، وهناك اعتراف متبادل فيما بينها. وأشار المؤتمر إلى أن ترتيبات التدابير الأمنية أحادية المرحلة ربما تتطوي على صعوبات نظراً لضرورة وجود اتفاقات متعددة الأطراف، وحذر من استخدام مثل هذه الترتيبات بقصد تحقيق أهداف غير ذات صلة بالأمن، إذ أن ذلك من شأنه أن ينال من نزاهة شبكة أمن الطيران عالمياً، إن لم تكن الدول ذاتها هي أول من يمثل للقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق السابع عشر.

٧-١ وأحيط علماً بورقة المعلومات WP/178 التي قدّمتها لجنة الطيران المشتركة بين حكومات كمنولث الدول المستقلة (IAC)، وورقة العمل WP/207 التي قدّمتها لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، وورقة المعلومات WP/217 التي قدّمتها الاتحاد الدولي لعمال النقل. واستناداً إلى النقاشات التي دارت، وافق مسار التسهيلات على التوصيات التالية:

#### التوصية ١/١٠ - المسائل الأخرى التي ينبغي تناولها في إطار مسار التسهيلات

أن تقوم الدول بما يلي:

- (أ) إن لم تضع بعد تشريعات أو لوائح أو سياسات لمساعدة ضحايا حوادث الطائرات وأسره، أن تقوم بذلك؛
- (ب) أن تضمن قيام كل مشغلي الطائرات أو المطارات، حسب الحالة، بإعداد الخطط المناسبة لتقديم المساعدة في الوقت المناسب لضحايا حوادث الطائرات وأسره؛

ج) أن تعترف بأن هناك حاجة إلى ترشيد الموارد إلى حد كبير، المالية منها والبشرية، لضمان زيادة فعالية تنفيذ أحكام الملحق التاسع من قبل جميع الدول الأعضاء في الإيكاو على مدى الفترات الثلاثية القادمة؛

د) أن تضمن الإبلاغ عن مدى الامتثال في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات؛

هـ) أن تضمن أن ردودها على الدراسة الاستقصائية متسقة مع ما تم الإبلاغ عنه في النظام الإلكتروني للإبلاغ عن الاختلافات؛

و) أن تدعم وبقوة الإرشادات الواردة في تقرير فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران، وذلك بأن توصي الدول الأعضاء في الإيكاو بتضمين قوانينها الوطنية الآليات اللازمة لإنفاذ الأحكام المتعلقة بجرائم الركاب غير المنضبطين والمشاعبين، في ضوء تزايد معدل هذه الجرائم بسبب جائحة فيروس كورونا.

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

أ) أن تعجل العمل على إعداد دورة تدريبية بشأن الوثيقتين Doc 9998 و Doc 9973، وأن تضمن أن يكون هذا التدريب متاحاً للدول الأعضاء؛

ب) أن تتشاور مع فريق الخبراء المعني بتنظيمات النقل الجوي لديها بشأن إمكانية تعديل اتفاقات الإيكاو النموذجية بشأن الخدمات الجوية، لتزويد الدول الأعضاء بما يلزم من سياسات عامة ومواد إرشادية، إذا اعتبرت ذلك ضرورياً.

— انتهى —