



المؤتمر الرفيع المستوى بشأن جائحة فيروس كورونا

مونتريال، كندا - ١٢ إلى ٢٢/١٠/٢٠٢١

مشروع تقرير مسار السلامة
عن البند رقم ١ من جدول الأعمال

مشروع التقرير المرفق عن البند رقم ١ من جدول الأعمال مُقدّم لكي يوافق عليه مسار
السلامة لعرضه على الجلسة العامة

البند ١ من جدول الأعمال : تدابير السلامة والتدابير التشغيلية المتعلقة بجائحة فيروس كورونا

تدابير إضافية لضمان فعالية أنشطة المراقبة والتدريب

١-١ استعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/8-SAF/5 التي قدّمتها الأمانة العامة وأوجزت فيها الإجراءات التي اتخذتها الإيكاو فيما يتعلق بتدابير السلامة التشغيلية والدروس المستفادة أثناء الجائحة، مما أسفر عن توصيات لمواصلة تعزيز الاستجابة العالمية لمثل هذه الأوضاع غير المسبوقة في المستقبل. ولاحظ مسار السلامة الاقتراح الداعي إلى أن تسعى الدول إلى تبادل المعلومات والتجارب بعضها مع بعض ومع الإيكاو، وسلط الضوء على تطوير خطة مُنسقة عالمياً يمكن تفعيلها حسب الاقتضاء.

٢-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/15-SAF/12 التي قدّمتها سلوفينيا نيابة عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء^١ فيه والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)^٢ والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، ونظرت هذه الورقة في مواضيع مماثلة لتلك الواردة في الورقة HLCC 2021-WP/8-SAF/5، واقترحت كذلك أن تسعى الإيكاو إلى تعظيم مشاركتها مع الوكالات العالمية الأخرى مثل منظمة الصحة العالمية، وذلك من أجل ضمان تمثيل احتياجات قطاع الطيران في استجابات الدول لما قد يقع من أحداث في المستقبل. ووافق مسار السلامة على المقترحات الرامية إلى وضع خطة استجابة تستند إلى التوصيات الواردة في الورقة HLCC 2021-WP/8-SAF/5 والورقة HLCC 2021-WP/15-SAF/12. كما لوحظ أن زيادة الرقمنة (التحول إلى التكنولوجيات الرقمية) تؤدي دوراً هاماً في تمكين المزيد من المرونة، مع مراعاة قدرة الدول على الاستثمار في التكنولوجيات الجديدة.

٣-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/33-SAF/20 التي قدّمتها المجلس الدولي للمطارات (ACI)، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC) والمجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA)، بدعم من الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة العربية السعودية، وقدّمت تلك الورقة مزيداً من الدعم لتطوير خطط الاستجابة للأزمات. ودُكر مسار السلامة بقرار الجمعية ٣٩-٢٤ واقترح تمديد هذا العمل لضمان إمكانية وضع مثل هذه الخطة لتكون ذات طبيعة استباقية وليست تلك الطبيعة القائمة على ردة الفعل. ومع تسليط الضوء على فرقة عمل مجلس الإيكاو لإنعاش قطاع الطيران (CART) كمثال، أقرّ مسار السلامة بالحاجة إلى إشراك قطاع الصناعة في مثل هذا العمل والخبرة الإضافية التي يضيفها المشاركون من قطاع الصناعة. وناقش مسار السلامة أهمية وضع بروتوكول تفعيل لخطة للاستجابة للأزمات على أساس مستويات المخاطر المُحدّدة، وأقرّ بالحاجة إلى التواصل مع أصحاب المصلحة الآخرين مثل منظمة الصحة العالمية ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA).

٤-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/34-SAF/21 التي قدّمتها المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء والمجلس الدولي لطيران الأعمال (IBAC)، بدعم من كندا والولايات المتحدة الأمريكية، وأشار فيها إلى الإجراء الذي اتخذته مجلس الإيكاو لتأخير تواريخ التنفيذ وتواريخ التجهيز في المستقبل لقواعد وتوصيات دولية مُحدّدة، مع الاعتراف بالصعوبات التي تواجهها أوساط الصناعة بسبب جائحة فيروس كورونا. ودُكر مسار السلامة بقرار الجمعية

^١ إسبانيا، إستونيا، ألمانيا، أيرلندا، إيطاليا، البرتغال، بلجيكا، بلغاريا، بولندا، الجمهورية التشيكية، الدانمرك، رومانيا، سلوفاكيا، سلوفينيا، السويد، فرنسا، فنلندا، قبرص، كرواتيا، لاتفيا، لكسمبرغ، ليتوانيا، مالطا، النمسا، هنغاريا، هولندا، اليونان.

^٢ أذربيجان، أرمينيا، ألبانيا، أوكرانيا، آيسلندا، البوسنة والهرسك، تركيا، الجبل الأسود، جمهورية مولدوفا، جورجيا، سان مارينو، سويسرا، صربيا، مقدونيا الشمالية، موناكو، النرويج، المملكة المتحدة.

٣٩-٢٢، الذي منح مرونة في عملية التشاور مع الدولة في حالة اتخاذ إجراء عاجل يُعتَبَر ضروريًا. وأقر مسار السلامة بفعالية هذه العملية في تلبية احتياجات قطاع الصناعة في الأوقات الصعبة وبأنه ينبغي إدراجها في خطة الاستجابة.

٥-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/53-SAF/38 التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) باسم ٢٥٤ دولة أفريقية متعاقدة، وقدّمت فيها وصفًا للصعوبات في نشر المعلومات المتعلقة بالقيود والتدابير الاحترازية للتخفيف من وطأة جائحة فيروس كورونا. وأقر مسار السلامة بضرورة إتاحة مزيد من التدريب للدول بشأن استخدام أي نُظْم أو أدوات يجري تطويرها في إطار خطة الاستجابة لضمان استمرار تدفق المعلومات في الأوقات الحرجة. ولاحظ مسار السلامة أن وضع خطة استجابة للأحداث المستقبلية يمكن أن يشمل وسائل مختلفة لنشر المعلومات.

٦-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/79-SAF/57 التي قدّمتها قطر نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني (ACAO)، ودعت فيها إلى إعداد إرشادات إضافية لمساعدة الدول عند النظر في الإعفاءات. وأشار مسار السلامة إلى أن بيانات برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) أشارت إلى مستوى رفيع من أسئلة البروتوكول غير المرضية بشأن الإعفاءات، ما يدل على عدم امتلاك الدول للقدرات الأساسية لتقييم الإعفاءات ومنحها بشكل سليم. وأقر مسار السلامة بضرورة تقديم دعم إضافي في المنطقة.

٧-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/85-SAF/63 التي قدّمتها الهند، وعرضت فيها الإجراءات المُتَّخَذَة للتصدّي لجائحة فيروس كورونا، بما في ذلك الحفاظ على سلسلة الإمداد الحيوية ومعالجة القضايا المُتعلّقة بتدريب العاملين التشغيليين وإجازتهم. وأيد مسار السلامة مقترحات لوضع وسيلة فعّالة لتبادل المعلومات بين الدول والإيكاو تأهبًا لمواجهة الأحداث العالمية التي يمكن أن تؤدي إلى الاضطراب في المستقبل.

٨-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/87-SAF/65 التي قدّمتها الولايات المتحدة وشاركت ماليزيا في رعايتها، وناقشت الورقة استجابة الإيكاو ودولها الأعضاء لجائحة فيروس كورونا. ودكر مسار السلامة بقرار الجمعية ٣٩-٢٤ الذي نظر في ضرورة وضع إطار لتوجيه سياسة الإيكاو للاستجابة للأزمات، واقترح إجراء استعراض لتحديد كيفية تحسين سياسة الاستجابة للأزمات. وكانت التوصيات المقدمة متوافقة مع المقترحات الأخرى التي أيدّها مسار السلامة تأييدًا شديدًا.

٩-١ ولوحظت ورقتا المعلومات المُقدّمة من كلٍ من إندونيسيا (HLCC 2021-WP/70-SAF/49)، وبرنامج الغذاء العالمي (HLCC 2021-WP/211-SAF/141).

١٠-١ وأسفرت المناقشة عن موافقة مسار السلامة على التوصيات التالية:

التوصية ١/١ — الاستجابة السريعة للأحداث التي تؤدي إلى اضطراب الطيران عالميًا

أن تقوم الدول بما يلي:

أ) ملاحظة الدروس المستفادة على الصعيدين العالمي والإقليمي من استجابة الإيكاو لجائحة فيروس كورونا (كوفيد-١٩)، بالتعاون مع المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة والمنظمات الدولية؛

^٣ إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زمبابوي، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا - بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشيوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

- (ب) العمل بشكل تعاوني على تطوير وجهات نظرها وتجاربها وتبادلها مع الإيكاو فيما يتعلق بمتطلبات الاستجابة المُنسَّقة عالمياً لهذا النوع من الأحداث؛
- (ج) المساعدة على إعداد إطار عالمي مشترك لتقييم المخاطر والتخفيف منها (بما في ذلك مخاطر العوامل البشرية) وتعزيزه بتدابير احترازية مناسبة؛
- (د) تنفيذ خطة الاستجابة السريعة وضمان تقديم المعلومات المطلوبة في الوقت المناسب إلى الإيكاو بشأن الأحداث التي تؤدي إلى اضطراب على مستوى الطيران العالمي؛
- (هـ) دعم الإيكاو في جهودها الرامية إلى توفير الاستجابة السريعة للأحداث التي تؤدي إلى اضطراب على مستوى الطيران العالمي، بما في ذلك وضع نهج أكثر تنسيقاً وتكاملاً مع القطاعات الأخرى التي تشمل جميع السلطات المعنية وأصحاب المصلحة؛
- (و) النظر في الآليات التي يتعين وضعها لتسهيل سفر الموظفين الفنيين وموظفي هيئات الطيران المدني لأهداف التدريب والوفاء بالتزامات مراقبة السلامة في أثناء الاضطرابات الكبيرة مثل الجوائح.
- أن تقوم الإيكاو بما يلي:
- (ز) وضع وتنفيذ مجموعة يمكن تكييفها من خطط العمل التي يتعين اتباعها للاستجابة للأحداث المقبلة، استناداً إلى الدروس العالمية والإقليمية المُستفادة خلال جائحة فيروس كورونا، وإلى تجربة الدول في مثل هذا النوع من الأحداث، وأفضل ممارسات الوكالات التي اعتادت على ترتيب مبادرات الاستجابة السريعة؛
- (ح) أن تُدرج في خطة الاستجابة السريعة آلية تسمح، في ظل ظروف مُحَدَّدة، بالتأجيل إلى الوقت المناسب لتواريخ تنفيذ أحكام الإيكاو ذات الصلة التي لا تؤثر تأثيراً مباشراً في البنود المُتعلِّقة بالسلامة؛
- (ط) وضع نهج استباقي ومُنسَّق ومتكامل بإشراك جميع السلطات وأصحاب المصلحة المعنيين؛
- (ي) تنفيذ آليات التعاون الرسمية مع الكيانات الإقليمية والوطنية المسؤولة عن إدارة الأزمات ضماناً لسرعة تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، والحد من الاستجابات غير المُتسقة من جانب الدول؛
- (ك) تطوير أدوات لوضع نماذج المخاطر لتسهيل نشر التدابير الاحترازية المُنسَّقة عالمياً؛
- (ل) وضع إرشادات إضافية بشأن عملية منح الإعفاءات من احكام الإيكاو؛
- (م) تعزيز وتمكين الرقمنة (التحوُّل إلى التكنولوجيات الرقمية) والتشغيل الآلي لتعزيز قدرة منظومة الطيران على الصمود؛
- (ن) وضع بروتوكولات تفعيل لخطة الاستجابة بالاستفادة من مفهوم الإدارة المتكاملة للمخاطر؛
- (س) تفعيل خطة الاستجابة السريعة في الوقت المناسب استجابة للأحداث التي تؤدي إلى اضطراب على مستوى الطيران العالمي، وعلى أساس مستوى المخاطر الذي تحدَّد بالتنسيق مع أصحاب المصلحة الآخرين؛
- (ع) ضمان إتاحة مواد تدريبية كافية لتمكين الدول من الاستفادة بفعالية من أي أدوات مُقدَّمة في إطار خطة الاستجابة.

تدابير إضافية لضمان فعالية أنشطة المراقبة والتدريب

١١-١ استعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/73-SAF/52 التي قَدَّمتها المملكة العربية السعودية واقترحت فيها أنه كان يجب بذل جهود إضافية لضمان استمرار الإبلاغ عن حوادث السلامة، لا سيما في حالات مثل الجائحة العالمية. وأشار مسار السلامة إلى معلومات تشير إلى أن مُعدَّل الإبلاغ عن الحوادث أخذ في التباطؤ وأنه ربما كان هناك تردد إضافي في الإبلاغ عن الحوادث، لا سيما في بيئة تكون فيها الإجراءات واللوائح أكثر مرونة في التعامل مع الظروف المتغيرة.

١٢-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/102-SAF/80 التي قَدَّمتها تايلند، وركَّزت فيها على أهمية الجهود التعاونية الإقليمية ومشاركة الإيكاو بفعالية في الحفاظ على السلامة والكفاءة وتعزيزهما أثناء انتشار فيروس كورونا وعند استئناف السفر الدولي. ولاحظ مسار السلامة الأنشطة التي اضطلعت بها تايلند في سبيل الحفاظ على السلامة والتأهب للاضطرابات في المستقبل.

١٣-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/113-SAF/86 التي قَدَّمتها باكستان، وناقشت فيها تأثير القيود المفروضة بسبب فيروس كورونا في التدريب والمراقبة. وأيد مسار السلامة دعوة الدول إلى تحري أساليب تدريب مبتكرة من شأنها أن تكون أكثر مرونة في مواجهة أحداث الاضطراب في المستقبل.

١٤-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/118-SAF/91 التي قَدَّمتها الصين، وأوجزت فيها الصعوبات التي ينطوي عليها إجراء التحقيقات في الحوادث والوقائع، ومشاركة محققين في الحوادث من خارج الدولة في سياق القيود المتعلقة بجائحة فيروس كورونا. ولاحظ مسار السلامة الدعم العام بشأن المعلومات المُقدَّمة ووافق على ما يلي: ينبغي إحالة عملية وضع المزيد من الإرشادات المتعلقة بالتحقيقات في الحوادث والوقائع إلى فريق خبراء مُختصّ؛ وينبغي للدول النظر في استخدام البث الحي لأغراض التحقيق؛ وتكليف فريق خبراء مُختصّ بالنظر في الأحكام المتعلقة بتسهيل سفر المحققين في الحوادث وشحن قطع الغيار والمُكوّنات اللازمة للتحقيق. كما أقر مسار السلامة بأنه ينبغي للدول أن تنظر في استخدام تكنولوجيا العمل عن بُعد في التحقيقات في الحوادث.

١٥-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/125-SAF/98 التي قَدَّمتها سنغافورة وشارك في رعايتها كل من أستراليا وإندونيسيا وبنغلاديش وتايلند والصين وفيجي ومؤسسة سلامة الطيران واتحاد النقل الجوي الدولي، بدعم من المملكة المتحدة ونيوزيلندا، وتمحورت الورقة حول تأثير جائحة فيروس كورونا في الاضطلاع بأنشطة مراقبة السلامة وفي زيادة استخدام المراقبة عن بُعد. وسلّطت الضوء على الفوائد التي تجنيها منطقة آسيا والمحيط الهادئ من مساعدة بعضها لبعض، وتبادل المعلومات، والتعاون في أنشطتها لمراقبة السلامة. ولاحظ مسار السلامة المعلومات وأيد بشدة ضرورة تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، ووضع إطار لتوجيه أنشطة مراقبة السلامة عن بُعد، واستخدام برامج تقييم أوساط الصناعة كمصدر محتمل للبيانات.

١٦-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/144-SAF/110 التي قَدَّمتها الإمارات العربية المتحدة نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني، وركَّزت فيها على ضرورة وضع قواعد قياسية وخطوات تنسيقية من أجل عملية الموافقة على مختلف سيناريوهات نقل البضائع في مقصورة الرُّكَّاب. وأبرزت الصعوبات التي تواجهها الدول في وضع مجموعة من الخطوات والإجراءات لنقل البضائع في مقصورة الرُّكَّاب باستخدام إرشادات تنظيمية دولية محدودة. ولاحظ مسار السلامة المعلومات المُقدَّمة وأن الإرشادات متاحة على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو. ووافق مسار السلامة على أنه ينبغي للإيكاو مواصلة تقديم المساعدة والتوجيه للدول التي تعالج مسألة نقل البضائع في مقصورة الرُّكَّاب.

١٧-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/155-SAF/119 التي قَدَّمتها الإمارات العربية المتحدة نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني، وذلك بشأن أهمية اتباع نهج مُوحَّد للتعلُّم عن بُعد من أجل تقديم التدريب

النظري المتعلق بتريخيص طاقم القيادة. وأيد مسار السلامة الحاجة إلى الإرشادات، ووافق على إحالة هذا الإجراء إلى فريق الخبراء المختص.

لوحظت الورقة المعلومات التي قدّمتها الصين (HLCC 2021-WP/160-SAF/121). ١٨-١

وأُسفرت المناقشة عن موافقة مسار السلامة على التوصيات التالية: ١٩-١

التوصية ٢/١ — تدابير إضافية لضمان فعالية أنشطة المراقبة والتدريب

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) تبادل معلومات السلامة المتعلقة بتأثير جائحة فيروس كورونا في ثقافة الإبلاغ، بما في ذلك التحديات التي قد تحول دون مواصلة تطوير ثقافة إيجابية للسلامة؛

(ب) مواصلة الجهود التعاونية المبذولة في مجالات عدة، منها تبادل المعلومات وأفضل الممارسات والدروس المستفادة من أجل الحفاظ على السلامة والكفاءة وتعزيزهما امتثالاً للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو (SARPs)؛

(ج) مساعدة الدول/الإدارات الأخرى، عند امتلاك القدرة على القيام بذلك، على التغلب على عجزها عن الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو أثناء انتشار فيروس كورونا؛

(د) النظر في جدوى البث المباشر وتسجيل الفيديو أثناء التحقيقات في الحوادث والوقائع، عندما يكون السفر أو العمل في الموقع غير ممكن؛

(هـ) دعم العمل على وضع إطار لتوجيه استخدام وسائل مراقبة السلامة عن بُعد؛

(و) مساعدة الدول الأخرى في مجال مراقبة السلامة من خلال تبادل المعلومات ذات الصلة المُتحصّل عليها من أنشطتها لمراقبة السلامة، وذلك لضمان إيلاء اهتمام عاجل بتدابير تخفيف المخاطر دعماً للإنعاش الآمن؛

(ز) النظر في برامج التقييم الموجودة لدى أوساط الصناعة كمصدر ممكن للمزيد من البيانات دعماً لأنشطة الوطنية لمراقبة السلامة؛

(ح) النظر في استخدام التعلّم عن بُعد والحلول المبتكرة للحد من كمية التدريب الحضوري المطلوب؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(ط) التأكيد على الأهمية المستمرة لثقافة الإبلاغ عن ثغرات السلامة، لا سيما أثناء أحداث الاضطرابات الكبيرة، كما هو الحال أثناء وقوع جائحة؛

(ي) المساهمة بفعالية في تنسيق وتسهيل الأنشطة في سبيل الحفاظ على مستوى مقبول من السلامة أثناء جائحة فيروس كورونا، والتأكد من جاهزية منظومة الطيران في جميع الأوقات؛

(ك) النظر في وضع إرشادات إضافية من أجل حماية الأشخاص المشاركين في التحقيق في الحادث أو الواقعة في ظل جائحة أو ظروف مماثلة؛

- (ل) النظر في إدراج أحكام في الملحق المناسب لتسهيل عمل المحققين في الحوادث عندما يتعيّن سفرهم للوفاء بمسؤولياتهم الملحق الثالث عشر، والتعجيل بإجراءات الإفراج عن أي قطع غيار ومُكوّنات تم شحنها لأغراض التحقيق في الحادث أو الواقعة؛
- (م) النظر في إدراج إرشادات وأحكام التدريب الافتراضي وعن بُعد في وثائق الإيكاو المناسبة، وذلك للتمكين من استخدام التعلّم عن بُعد عوضًا عن التدريب الحضوري عندما يكون ذلك مناسبًا؛
- (ن) إقرار واعتماد التدابير الرامية إلى الاستخدام المناسب لأنشطة المراقبة عن بُعد من أجل تقييم الامتثال للمتطلبات التشغيلية؛
- (س) النظر في وضع إرشادات إضافية من أجل الدول لمعالجة المسائل المُتعلّقة بنقل البضائع في مقصورة الركّاب.

تدابير إضافية لدعم العودة إلى العمليات العادية

- ٢٠-١ استعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/26-SAF/13 التي قدّمتها إندونيسيا، وأشارت فيها إلى حاجة المطارات إلى وضع خطط للاستجابة لحالات الطوارئ تحسبًا لوقوع أي حادث كبير، بما في ذلك حالات طوارئ الصحة العمومية. ولاحظ مسار السلامة الحاجة إلى وضع إرشادات إضافية، لا سيما من أجل الدول التي يُرجّح أن تتأثر فيها عدة مطارات. كما لاحظ مسار السلامة الإشارة إلى تقديم المساعدة لضحايا الحوادث وأسرههم، والحاجة إلى ضمان تنسيق مُتطلبات التخطيط لحالات الطوارئ تنسيقًا جيدًا. وقد أُبلغ مسار السلامة بأن العمل بشأن هذين الموضوعين جارٍ بالفعل، ووافق على إحالة الورقة إلى أفرقة خبراء الإيكاو لمزيد من الدراسة.
- ٢١-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/54-SAF/39 التي قدّمتها اللجنة الأفريقية للطيران المدني (لجنة أفكاك) باسم ٥٤ دولة أفريقية متعاقدة، وشدّدت فيها على ضرورة أن يكون لدى الدول خطط فعّالة لإدارة مخاطر الحياة البرية (WHMP) وتعزيز هذه الخطط خلال فترات الاضطراب التشغيلي الكبير، كما هو الحال أثناء وقوع جائحة. وأيد مسار السلامة الدعوة إلى أن تنتظر الدول في مثل هذه الحالات عند وضع خطط فعّالة لإدارة مخاطر الحياة البرية.
- ٢٢-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/56-SAF/41 التي قدّمتها بنما بدعم من الأرجنتين وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وإكوادور وغيانا وباراغواي وبيرو وسورينام وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، وقدّمت تفاصيل عن استجابة إقليم أمريكا الجنوبية لدى الإيكاو لجائحة فيروس كورونا. ولاحظ مسار السلامة فعالية النهج المتبع في هذا الإقليم وأقر بفائدته في وضع خطة الإيكاو للاستجابة.
- ٢٣-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/57-SAF/42 التي قدّمتها منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، بدعم من الولايات المتحدة الأمريكية واليابان، وقدّمت فيها تفاصيل عن شبكة منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) لإدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM) لتبادل البيانات للأمريكتين (CADENA). ولاحظ مسار السلامة المعلومات المُقدّمة وكذلك المعلومات الأساسية، وشجع الدول على مواصلة تطوير هذا النوع من القدرات بدعم من مكاتب الإيكاو الإقليمية.

^٤ إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زمبابوي، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا - بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشيوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

٢٤-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/69-SAF/48 التي قدّمتها إندونيسيا، ووصفت فيها تدابير الطوارئ وأنشطة إدارة مخاطر النقل الجوي التي اضطلعت بها إندونيسيا في معرض الاستجابة لجائحة فيروس كورونا. ولاحظ مسار السلامة الأنشطة التي اضطلعت بها إندونيسيا، وأقر بفائدتها في وضع خطة الإيكاو للاستجابة.

٢٥-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/127-SAF/100 التي قدّمتها جنوب أفريقيا، وناقشت فيها الدور الهام الذي لعبته خدمات الإسعاف الجوي الطبية الطارئة في نقل المرضى أثناء الجائحة. وأقرّ مسار السلامة بمضاعفات مثل هذه العمليات في ما يتعلّق بحماية الطاقم وتوفير الإمدادات الطبية مثل الأكسجين (المُصنّف ضمن البضائع الخطرة). ولاحظ مسار السلامة أن عملية وضع إرشادات طبية ذات صلة قد أُدرجت بالفعل في برنامج العمل المقبل لمجموعة دراسة أحكام اللياقة الطبية (MPSG) وفي برنامج الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا/CAPSCA)، وأنه ينبغي استعراض الإرشادات الموجودة قبل النظر في أي إجراء آخر.

٢٦-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/128-SAF/101 التي قدّمتها جنوب أفريقيا، وحدّدت فيها التحدّيات أمام توفير الإنعاش القلبي الرئوي (CPR) الفعّال مع الحد من خطر الإصابة بالأمراض المعدية. وقد أبلغ مسار السلامة بأن وثيقة الإيكاو Doc 10002، دليل تدريب طاقم مقصورة الرُكّاب على شؤون السلامة، التي نشرت في عام ٢٠٢٠، قد تضمّنت إرشادات بشأن تدريب أفراد طاقم مقصورة الرُكّاب الطائرة على تقديم الإسعافات الأولية، بما في ذلك التدريب على التقليل إلى أدنى حد من خطر الإصابة بالأمراض المعدية. وفي معرض ملاحظة التوصيات المقترحة، وافق مسار السلامة على إحالتها إلى أفرقة الخبراء المُختصة، حسب الاقتضاء.

٢٧-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/142-SAF/108 التي قدّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني، ولاحظت فيها سلسلة من المبادرات التي تضمّنت توجيهات وعمليات تقييم ذاتي وعمليات التحقق من أن الهيئة العامة للطيران المدني في دولة الإمارات العربية المتحدة قد ضمنت سلامة المطارات الإماراتية واستجابتها. ونظرًا لأن العمل جارٍ بشأن وضع خطط الطوارئ للمطارات، فقد وافق مسار السلامة على إحالة المقترحات إلى فريق خبراء مُختصّ لمزيد من الدراسة.

٢٨-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/143-SAF/108 التي قدّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني، في ما يتعلّق بحفظ الطائرات وتخزينها لفترات طويلة بسبب تأثير الجائحة. وأيدّ مسار السلامة الحاجة إلى وجود إرشادات على مستوى الإيكاو لتسهيل نشر المعلومات من المُصنّعين في ما يتعلّق بحفظ الطائرات وتخزينها لفترات طويلة.

٢٩-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/240-SAF/152 التي قدّمتها جنوب أفريقيا، واقترحت فيها وضع إرشادات بشأن التطبيب عن بُعد من أجل الفاحصين الطبيين في مجال الطيران استعدادًا لأي فاشيات في المستقبل، وذلك من أجل ضمان استمرارية الأعمال والنظر في إدخال التطبيب عن بُعد في نطاق الملحق الأوّل — إجازة العاملين. ولاحظ مسار السلامة أنه ينبغي موازنة هذه الإرشادات مع إطار التغطية الصحية الشاملة، وأن تشمل بروتوكولات الحوكمة الرقمية وضمان الجودة والإرشادات التدريبية ذات الصلة. كما لاحظ مسار السلامة أن هذا العمل جارٍ بالفعل في إطار برامج عمل الإيكاو.

٣٠-١ ولوحظت ورقات المعلومات المُقدّمة من إندونيسيا (الورقة HLCC 2021-WP/71-SAF/50، والورقة HLCC 2021-WP/82-SAF/60) ومن الإمارات العربية المتحدة (الورقة HLCC 2021-WP/151-SAF/115).

وأسفرت المناقشة عن موافقة مسار السلامة على التوصيات التالية:

٣١-١

التوصية ٣/١ — تدابير إضافية لدعم العودة إلى العمليات العادية

أن تقوم الدول بما يلي:

(أ) تعزيز سبل الوقاية من مخاطر الحياة البرية والسيطرة عليها خلال فترات توقّف النشاط أو انخفاض العمليات في المطارات، واستعراض خطة إدارة الحياة البرية لتعزيز التدابير الاحترازية الحالية وإدخال تدابير جديدة، حسب الضرورة؛

(ب) دعم الأنشطة اللازمة من أجل تعافي عمليات الطيران وتعزيز قدرتها على الصمود؛

(ج) النظر في استخدام الأدوات المناسبة لاتخاذ القرارات بشكل تعاوني على المستوى الإقليمي الفرعي؛

أن تقوم الإيكاو بما يلي:

(د) التحري عن فوائد استخدام الأدوات المناسبة لاتخاذ القرارات بشكل تعاوني على أساس إقليمي؛

(هـ) استعراض تدريب طاقم مقصورة الرُكَّاب على الاستجابة لحالات الطوارئ الطبية مثل الحوادث القلبية التي تقتضي إجراء إنعاش قلبي رئوي، مع التركيز تحديداً على تأثير القضايا الناجمة عن الاشتباه بالإصابة بأمراض معدية؛

(و) تسهيل نشر إرشادات مُنتج المعَدَّات الأصلية بشأن حفظ/إعادة تنشيط الطائرات من أجل التعامل مع الأوضاع غير المتوقعة المشابهة لجائحة فيروس كورونا.

تأثير فيروس كورونا في اللياقة التشغيلية

٣٢-١ استعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/50-SAF/35 التي قدّمتها اللجنة الأفريقية لطيران المدني (لجنة أفكاك) باسم ٥٤ دولة أفريقية متعاقدة، وسلّطت فيها الضوء على تأثير الجائحة في البشر في مجال الطيران وما يترتب على ذلك من آثار محتملة على نتائج الصحة والسلامة. ولاحظ مسار السلامة الإرشادات الحالية المتاحة مثل موقع الإيكاو الإلكتروني الخاص بخريطة طريق العودة إلى العمليات العادية (Roadmap to Ops Normal website)، والنشرة الإلكترونية (EB 2020/55) بشأن الرفاه النفسي أثناء الجائحة. كما أُشير إلى العمل الجاري داخل أفرقة الخبراء ذات الصلة، الذي يشمل تقييم المخاطر ومعالجة الاعتبارات المُتعلّقة بالصحة النفسية والعقلية والبدنية والعامل البشري من أجل تعزيز إدارة الصحة والسلامة. وقد اعترف مسار السلامة بالقضايا المُتعلّقة بالعوامل البشرية كعناصر رئيسية لإدارة مخاطر السلامة أثناء الاضطرابات الكبيرة وأثناء العمليات العادية أيضاً. وميَّز مسار السلامة بين معالجة القضايا المُتعلّقة بالعوامل البشرية في إطار إدارة مخاطر السلامة، ومعالجة قضايا الصحة النفسية والرفاه في إطار الصحة المهنية أو الشهادات الطبية. ولاحظ مسار السلامة كذلك أنّ اتخاذ إجراءات لدعم العامل البشري أمرٌ ضروريٌّ لإنعاش قطاع الطيران.

٣٣-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/94-SAF/72 التي قدّمتها كندا، وناقشت فيها تأثير جائحة فيروس كورونا في الصحة النفسية فيما بين موظفي الطيران. ولاحظ مسار السلامة ارتفاع مستويات الإجهاد الناجم عن الضغوط

° إثيوبيا، إريتريا، إيسواتيني، أنغولا، أوغندا، بنن، بوتسوانا، بوركينا فاسو، بوروندي، تشاد، توغو، تونس، الجزائر، جزر القمر، جمهورية أفريقيا الوسطى، جمهورية تنزانيا المتحدة، جمهورية الكونغو الديمقراطية، جنوب أفريقيا، جنوب السودان، جيبوتي، الرأس الأخضر، رواندا، زامبيا، زيمبابوي، سان تومي وبرينسيبي، السنغال، السودان، سيراليون، سيشيل، الصومال، غابون، غانا، غامبيا، غينيا، غينيا الاستوائية، غينيا - بيساو، الكاميرون، كوت ديفوار، الكونغو، كينيا، ليبيريا، ليبيا، ليسوتو، مالي، مدغشقر، مصر، المغرب، ملاوي، موريتانيا، موريشيوس، موزمبيق، ناميبيا، النيجر، نيجيريا.

النفسية بسبب حالة عدم اليقين الكبيرة في أوساط الصناعة، وكذلك بسبب زيادة خطر العدوى من الركاب المصابين المحتملين. وأعرب مسار السلامة عن تأييده الواسع للمقترحات ولاحظ العمل الجاري داخل أفرقة خبراء الإيكاو ذات الصلة، بما في ذلك المعلومات من النشرة الإلكترونية (EB 2020/55) والإرشادات المستقبلية ذات الصلة لدعم عودة العاملين في مجال الطيران إلى الخدمة.

٣٤-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC 2021-WP/115-SAF/88 التي قَدَّمتها فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، واقترحت فيها إعداد دليل طبي لتقييم المظاهر السريرية المتأخرة أو المستمرة المرتبطة بالإصابة بفيروس كورونا لكي يستخدمه الفاحصون الطبيون في مجال الطيران لتحديد المخاطر الطبية للطيران وتخفيفها في إطار تقييم اللياقة النفسية والبدنية المتعلقة بالخدمة لدى موظفي الطيران. ولاحظ مسار السلامة أن العمل جارٍ حاليًا مع أفرقة الخبراء المختصة لوضع بروتوكولات لياقة بدنية من أجل حاملي التراخيص ليتسنى لهم العودة إلى العمل. كما لوحظ أنه لا يجري النظر في التقييمات الطبية لحاملي التراخيص الذين أصيبوا بالعدوى بفيروس كورونا إلا على أساس تقييم للمخاطر.

٣٥-١ اقترحت ورقتا العمل HLCC 2021-WP/136-SAF/103 التي قَدَّمتها فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) بدعم من الأرجنتين وإكوادور وأوروغواي وباراغواي وبنما وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وبيرو وسورينام وغيانا وكولومبيا، و HLCC 2021-WP/139-SAF/105 التي قَدَّمتها فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، تطوير قنوات تنقيفية وتدابير وقائية لتخفيف المخاطر الطبية في مجال الطيران لدى الفئات الحساسة لعنصر السلامة. واقترحت الورقتان إجراء مزيد من الدراسات بشأن التأثير البدني والنفسي لفيروس كورونا بغية تعزيز العمل على وضع تدابير فعّالة للتصدي للمخاطر الناجمة عن فيروس كورونا في قطاع الطيران. كما ذُكر مسار السلامة بالتوجيهات القائمة من أجل جميع أصحاب المصلحة على مختلف المستويات بشأن برامج التوعية والتنقيف والدعم (المرجع: النشرة الإلكترونية EB 2020/55). ولاحظ كذلك أن العمل كان جارياً مع أفرقة الخبراء المختصة على معالجة الشواغل المتعلقة بالصحة والسلامة والعامل البشري. كما أقرّ مسار السلامة بضرورة أن تغطي برامج التوعية والدعم جميع موظفي الطيران، بما في ذلك من خلال الاستفادة من الدعم المُقدّم من المجتمع المحلي والأقران، إلى جانب البرامج الأخرى المتاحة، وذلك بسبب الشواغل المتعلقة بالتمويل.

٣٦-١ واستعرض مسار السلامة الورقة HLCC-2021-WP/146-SAF/112 التي قَدَّمتها دولة الإمارات العربية المتحدة نيابة عن الدول الأعضاء في المنظمة العربية للطيران المدني، واقترحت فيها وضع بروتوكولات تتضمن مجموعة من التوصيات التي يتعيّن على أطقم الطائرات ومراقبي الحركة الجوية الوفاء بها قبل العودة إلى العمل. كما ينبغي أن يُراعى في ذلك الظروف البدنية والنفسية والاجتماعية-الاقتصادية، فضلاً عن قدرة البرامج الشاملة لتحسين الرفاه على دعم صحة موظفي الطيران ورفاههم. ولاحظ مسار السلامة أن العمل جارٍ حاليًا في هذا الصدد مع أفرقة الخبراء المختصة، كما لاحظ أهمية وضع هذه التدابير الاحترازية للتخفيف في الإطار الحالي لتقييم اللياقة من أجل مُتطلّبات العودة إلى الخدمة.

٣٧-١ وأسفرت المناقشة عن موافقة مسار السلامة على التوصيات التالية:

التوصية ٤/١ — تأثير فيروس كورونا في اللياقة التشغيلية

أن تقوم الدول بما يلي:

- أ) تنفيذ "ثقافة الإفصاح" عن الاضطرابات الناجمة عن تعاطي مواد الإدمان ومساائل الصحة النفسية؛
- ب) الاعتراف بالتأثير المحتمل لجائحة فيروس كورونا في الصحة البدنية والنفسية لموظفي سلامة الطيران والتحقق فيه وتبادل البيانات والنتائج ذات الصلة؛

- (ج) إتاحة الموارد اللازمة، بالتعاون مع أصحاب المصلحة في مجال الطيران والإدارات الطبية في قطاع الطيران وأوساط الصناعة، لمجموعة من برامج الحفاظ على الصحة، مثل برامج مساعدة الموظفين وبرامج مساعدة الأقران من أجل موظفي قطاع الطيران كافة؛
- (د) إعداد برامج الحفاظ على الصحة وبرامج مساعدة الموظفين وبرامج مساعدة الأقران بحيث تكون في متناول جميع فئات موظفي قطاع الطيران؛
- (هـ) التعاون مع الجهات المعنية في قطاع الطيران من أجل إعداد برامج للحفاظ على الصحة بحيث تكون في متناول المشغلين ممن قد يتعذر عليهم تنفيذ برامج خاصة بهم؛
- (و) دعم مبادرات التوعية والتثقيف والتدريب من أجل معالجة مسائل الصحة العقلية في إطار برنامج شامل لتحسين الصحة والرفاه؛
- (ز) النظر في إرشادات الإيكاو بشأن التقييم الطبي أو النفسي لحاملي التراخيص الذين أُصيبوا بالعدوى بفيروس كورونا؛
- (ح) تعزيز ممارسات العودة إلى العمل التي تشمل معالجة جميع جوانب اللياقة البدنية المتعلقة بالخدمة؛
- أن تقوم الإيكاو بما يلي:
- (ط) دعم مبادرات التوعية والتثقيف والتدريب لمعالجة قضايا الصحة النفسية؛
- (ي) وضع إرشادات إضافية لأصحاب المصلحة في مجال الطيران، وتحديدًا للفاحصين الطبيين في مجال الطيران وخبراء التقييم الطبيين، في ما يتعلق ببروتوكولات اللياقة بدنيًا للخدمة على أساس تقييم المخاطر.

-انتهى-