ATCONF/7-WP/166[1]
25/9/26

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ –٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

٣–٣: تعزيز آلية التخطيط لحالات الطوارئ وحماية المستهلك من أجل منظومة طيران تتسم بالمرونة

آليات تعزيز المرونة والبيئات التنظيمية التجريبية في حالات الطوارئ لمواجهة حالات التعطل الشاملة في النقل الجوي: الدروس المستفادة ونُظُم إدارة الطيران في أوقات الأزمات

(مقدمة من بيرو وبتأييد من ١٦ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)[2]

الموجز التنفيذي

تتناول ورقة العمل هذه الحاجة إلى إنشاء آليات ديناميكية لتعزيز المرونة التنظيمية وإضفاء الطابع الرسمي عليها، ومنها البيئات التنظيمية التجريبية في حالات الطوارئ، بما يتيح الاستجابة السريعة للاضطرابات التي تصيب النقل الجوي نتيجة حالات القوة القاهرة أو الأحداث الاستثنائية، مثل الجوائح والكوارث الطبيعية والأحداث الجيوسياسية والاضطرابات الاجتماعية التي تؤثر في البنية التحتية للمطارات.

واستناداً إلى الدروس المستفادة الواردة في قراري لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية AE6-3 A24-1 تبرز الورقة الحاجة إلى تدابير تنظيمية استثنائية في المناطق التي لا تتوافر فيها إعانات حكومية مباشرة، بما يشمل تعليق الرسوم مؤقتاً، وإضفاء المرونة على التصاريح التشغيلية، واعتماد نهج متوازن لحماية المستهلك (أرصدة السفر)، وصون السيولة في القطاع. وتؤكد أيضاً أن نُظُم إدارة العمليات في أوقات الأزمات يجب أن تبقى حصرياً من اختصاص سلطات الطيران المدني، دون تدخل السلطات غير المختصة بالطيران في تشغيل المطارات.

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) التوصية بأن تضع منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إرشادات وأطر سياسات بغرض تنفيذ آليات تعزيز المرونة، ومنها البيئات التنظيمية التجريبية في حالات الطوارئ، بما يمكّن الدول من تعليق الأعباء التنظيمية والرسوم والاشتراطات التجارية أو تخفيفها مؤقتاً وبصورة متناسبة وخاضعة للرقابة، استجابةً لحالات القوة القاهرة أو الاضطرابات الكبرى في النقل الجوي؛

[1] .قدمت بيرو النسخة الإسبانية.

[2] بليز ودولة بوليفيا المتعددة القوميات وشيلي وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس وجامايكا ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وأوروغواي

ب) حث الدول على إدراج أحكام في خطط الطوارئ الوطنية لديها، بما يكفل بقاء القيادة التشغيلية وإدارة البنية التحتية للمطارات وتطبيق آليات المرونة التنظيمية تحت سلطة هيئات الطيران المدني التابعة لها في جميع الأوقات؛ ج) تعزيز نهج تنظيمي متوازن لحماية المستهلك أثناء الاضطرابات الكبرى الخارجة عن سيطرة المشغلين، بما يصون حقوق الركاب والسيولة في القطاع على السواء.	
الهدف الاستراتيجي:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع.
الآثار المالية:	لا توجد.
المراجع:	قرار لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية A24-1 — توصيات بشأن تدابير دعم الطيران التجاري في المنطقة نتيجة أزمة فيروس كورونا. قرار لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية AE6-3— تدابير تحقيق التوازن بين حماية المستهلك والاستدامة المالية لشركات الطيران أثناء الجائحة التي أعلنتها منظمة الصحة العالمية.

١ – المقدمة

١–١ يُعد النقل الجوي محفزاً اجتماعياً واقتصادياً رئيسياً على الصعيد العالمي، إذ يسهم بنسبة ٣,٩ في المائة من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. غير أن الأزمات العالمية والإقليمية الأخيرة، بما فيها حالات الطوارئ الصحية العامة والكوارث الطبيعية وتعطل البنية التحتية للمطارات بسبب القلاقل الاجتماعية، كشفت عن قصور في الأطر التنظيمية التقليدية في مواجهة حالات الانهيار التشغيلي.

١–٢ وأظهرت تجربة لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، كما تجسدت في القرارين A24-1 وAE6-3، أن استمرار النقل الجوي في المناطق التي لا تتوافر فيها إعانات حكومية مباشرة للقطاع يتوقف على قدرة الدول على اتخاذ تدابير للتخفيف من الأعباء المالية والإعفاء من الرسوم واستحداث آليات تنظيمية مرنة ومبتكرة.

١–٣ وفي مواجهة الأحداث المفاجئة التي تتسبب في اضطرابات واسعة النطاق، تتسبب الأطر القانونية الجامدة في عرقلة في توفير استجابة عاجلة للمستجدات. ولذلك، تبرز ضرورة استحداث «بيئة تنظيمية تجريبية في حالات الطوارئ»، بوصفها إطاراً استثنائياً مؤقتاً وخاضعاً للرقابة يُستخدم في حالات الطوارئ، ويتيح لسلطات الطيران المدني تخفيف الاشتراطات التنظيمية التجارية والتشغيلية مؤقتاً وبقدر يتناسب مع الظروف، دون المساس بالسلامة.

٢ – المناقشة

٢–١ تطبيق بيئات تنظيمية تجريبية في أوقات الأزمات

٢–١–١ تُعرَّف البيئة التنظيمية التجريبية (أو البيئة التنظيمية الخاضعة للرقابة) بأنها آلية مؤقتة تخضع لإشراف سلطة الطيران المدني، وتتيح تطبيق قواعد استثنائية أو مبسطة أو مؤقتة للتعامل مع ظروف السوق البالغة الصعوبة أو حالات القوة القاهرة.

٢–١–٢ وتتيح البيئة التنظيمية التجريبية في حالات الطوارئ، عند التعامل مع حالات الطوارئ والاضطرابات الكبرى التي تصيب النقل الجوي، ما يلي:

أ) تعزيز المرونة في حقوق النقل والتصاريح التشغيلية: الإسراع في إصدار تصاريح مؤقتة لعمليات الطيران العارض أو النقل الداخلي في حالات الطوارئ أو النقل الخاص عبر الحدود، لخدمة الخطوط التي لا تحظى بخدمات كافية وضمان ممرات المساعدات الإنسانية وتيسير إيصال الإمدادات؛

ب) الإعفاء المؤقت من الرسوم والضرائب وتعليق تحصيلها: إرساء مظلة تنظيمية لتعليق رسوم خدمات الملاحة الجوية ورسوم المطارات أو الضرائب المفروضة على التذاكر والوقود مؤقتاً طوال مدة الحدث؛

ج) التقييم القائم على الأدلة: جمع البيانات التشغيلية أثناء الأزمة لتقييم التدابير المؤقتة التي أثبتت فعاليتها وإمكان إدراجها في بروتوكولات الطوارئ الدائمة.

٢-٢ القيادة الفنية ونُظُم إدارة المطارات في أوقات الأزمات

٢-٢-١ تمثل تدخلات السلطات غير المختصة بالطيران، بما فيها الجهات الصحية وأجهزة إنفاذ القانون والهيئات السياسية، في إدارة البنية التحتية الحيوية أحد أكبر التحديات أثناء الاضطرابات الكبرى، مثل الجوائح أو احتلال المطارات خلال القلاقل الاجتماعية.

٢-٢-٢ ولا يجوز وضع المطارات والمجال الجوي تحت سيطرة سلطات تفتقر إلى الخبرة في مجال الطيران. ومع أن حالات الطوارئ تستدعي التنسيق بين الجهات المعنية، يجب أن تظل القرارات المتعلقة بإغلاق المطارات وإعادة فتحها وسعة ساحات وقوف الطائرات وتشغيل رحلات الطوارئ من الاختصاص الحصري لسلطة الطيران المدني. وينبغي تنفيذ بيئة الاختبار التنظيمية في حالات الطوارئ وإدارتها تحت إشرافها الفني.

٢-٣ الاستدامة المالية والمرونة في حماية المستهلك

٢-٣-١ اتساقاً مع قرار لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية AE6-3، قد يؤدي التشدد في تطبيق قواعد حماية المستهلك أثناء اضطرابات منظومة النقل الجوي إلى إعسار أعداد كبيرة من المشغلين الجويين نتيجة الاستنزاف السريع لسيولتهم.

٢-٣-٢ ويتيح إطار البيئة التنظيمية التجريبية في حالات الطوارئ اتخاذ تدابير مؤقتة للحفاظ على توازن مناسب، بما في ذلك:

أ) إصدار أرصدة أو قسائم سفر صالحة لمدة ١٢ شهراً أو أكثر، دون جزاءات على المستهلكين؛

ب) تمديد المهل المحددة لرد قيمة التذاكر، حفاظاً على السيولة في قطاع الطيران التجاري.

٣- الخلاصة

٣-١ لا تقتصر مقومات صمود الطيران المدني الحديث في وجه الأزمات على البنية التحتية المادية، بل تشمل أيضاً بنية تنظيمية تتسم بالمرونة.

٣-٢ ومن شأن استحداث بيئات تنظيمية تجريبية في حالات الطوارئ أن يوفر لسلطات الطيران المدني مجموعة أدوات معتمدة مسبقاً للاستجابة السريعة للاضطرابات التي تصيب النقل الجوي، بما يضمن استمرار إدارة عمليات المطارات تحت قيادة فنية مؤهلة ويساعد على الحفاظ على مقومات الجدوى الاقتصادية لسوق النقل الجوي على الصعيد الإقليمي.

— انتهى —