A42-WP/483[1]
EC/38
29/7/25

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون

اللجنة الاقتصادية

البند رقم ٢٦: التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

حماية حقوق الركاب في النقل الجوي الدولي

(ورقة مقدمة من الجمهورية الدومينيكية بدعم من ١٧ دولة عضواً[2] في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية)

الموجز التنفيذي	
إن غياب ميثاق دولي موحد بشـــأن حقوق الركاب يُخلّف فجوة قانونية تُقوّض الثقة والإنصـــاف في منظومة النقل الجوي العالمي. ورغم أن الإيكاو عززت مبادئها الأساسية، إلا أن طبيعتها غير المُلزمة أدّت إلى وجود أنظمة غير متسقة. **الإجراء:** الجمعية العمومية مدعوة إلى: استئناف وتكثيف المناقشات بشأن حماية حقوق الركاب بهدف تعزيز التعاون الدولي والتقدم بشكل منسق نحو اعتماد قواعد قياسية مشتركة تضمن الحماية الفعالة.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاســـتراتيجي: " التنمية الاقتصـــادية لنقل الجوي تضـــمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع "
الآثار المالية:	يمكن تنفيذ الإجراءات المقترحة باستخدام موارد من الميزانية العادية أو موارد من خارج الميزانية مخصصة لمبادرات حماية حقوق الإنسان والسلامة.
المراجع:	اتفاقية الطيران المدني الدولي (١٩٤٤) (اتفاقية شيكاغو) الإيكاو (٢٠١٢) – "تقرير الاجتماع الحادي عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي" (ATRP/11)، مونتريال الإيكاو (٢٠١٣) – "تقرير المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي" (ATConf/6)، مونتريال الإيكاو (٢٠١٥) – "المبادئ الأساسية العالمية بشأن حماية المستهلك في مجال النقل الجوي"، مونتريال الاتحاد الأوروبي (٢٠٠٤). اللائحة (EC) رقم ٢٠٠٤/٢٦١ الصادرة عن البرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ ٢٠٠٤/٢/١١

[1] النسخة الإسبانية مقدمة من الجمهورية الدومينكية.

[2] بليز وبوليفيا (دولة – المتعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا، وبنما وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية).

١- المقدمة

١-١ تتباين حقوق حماية الركاب بشكل كبير في منظومة الطيران المدني الدولي. فبينما وضعت بعض الدول أطراً تنظيمية متينة، مثل اللائحة (EC) رقم ٢٠٠٤/٢٦١ الصادرة عن الاتحاد الأوروبي، تفتقر دول أخرى إلى أحكام محددة أو تتبع مناهج مجزأة. وقد نشأت حالات يختلف فيها مستوى حماية الركاب باختلاف بلد المغادرة أو الوصول، مما يؤدي إلى تعارض مع مبادئ الإنصاف والقدرة على التنبؤ والسلامة التي ينبغي أن تحكم النقل الجوي الدولي.

١-٢ إن ضمان تمتع جميع الركاب بنفس الحقوق والحماية ليس بالمهمة السهلة، ولذلك أُثيرت هذه المسألة في العديد من محافل الإيكاو. ويخلف غياب ميثاق دولي لتحقيق الاتساق في تنظيم حقوق الركاب فجوة قانونية تُقوّض الإنصاف وثقة المستهلك في منظومة النقل الجوي العالمي. ونتيجةً لذلك، فإن الدول التي تفتقر إلى الموارد أو إلى الهيكل المؤسسي في هذا المجال تكون في وضع غير مؤاتٍ، إذ أنها لا تملك دليلاً عملياً يجري اتباعه، مما يضع الركاب في وضع هشّ ويجعلهم غير متأكدين من حقوقهم. ويتجلى ذلك بوضوح في المواقف اليومية، مثل عمليات الإلغاء والتأخير ومنع الصعود إلى الطائرة، مما يؤكد أهمية استئناف الحوار للتوصل إلى إطار عمل موحد يضمن الحقوق على المستوى العالمي.

١-٣ وعملت الإيكاو على تعزيز الممارسات الجيدة من خلال مبادئها الأساسية لحماية المستهلك (٢٠١٥)، إلا أن الطبيعة غير الملزمة لهذه المبادئ تحد من فعاليتها. وبالإضافة إلى ذلك، تنص المادة ٤٤ من "اتفاقية الطيران المدني الدولي" (اتفاقية شيكاغو) (١٩٤٤) على أن أحد أهدافها الرئيسية هو "ضمان النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في العالم"، حيث تُعد حماية الركاب أمراً أساسياً لسلامة المنظومة وشرعيتها وإنصافها.

١-٤ ويضر غياب ميثاق بشكل خاص بالدول ذات الموارد المحدودة، التي تُكافح من أجل تصميم أطر قانونية مناسبة، ولا تتمتع بفرص متكافئة للوصول إلى العدالة (ATConf/6، ٢٠١٣).

١-٥ ولهذا السبب، تتفق البلدان على أن القواعد الجزئية القائمة تُنشئ ثغرات وتداخلات قانونية تعيق التنفيذ الفعال لحقوق الركاب. ولمعالجة هذه المشكلة، اقتُرح أن تضطلع الإيكاو بدور أكثر فاعلية في وضع قواعد قياسية ومبادئ توجيهية قانونية منسقة تكون بمثابة مرجع مشترك للدول وجميع الجهات المعنية في القطاع (الإيكاو، ٢٠١٣).

٢- المناقشة

٢-١ ينبغي تعزيز التعاون الدولي ومواصلة مواءمة القواعد القياسية من خلال آليات متعددة الأطراف تُسهّل تبادل أفضل الممارسات، وتشجع التدريب الفني، وتبني توافقاً تدريجياً في الآراء بشأن حماية الركاب. ومن شأن هذا النهج التدريجي أن يُمهّد الطريق لاتخاذ إجراءات أكثر قوة وتنسيقاً في المستقبل.

٢-٢ وفي ضوء ما سبق، تقترح الجمهورية الدومينيكية أن تستأنف الإيكاو وتُكثّف المناقشات بشأن حماية حقوق الركاب بهدف تحديد سبل تحسين تنسيق وفعالية الأطر التنظيمية الوطنية والدولية.

٢-٣ وينبغي إعطاء الأولوية لإنشاء منتديات فنية متخصصة لتوحيد المبادئ التوجيهية التشغيلية الحالية، والتي يمكن أن تكون بمثابة دليل للدول، وتعزز التعاون الفني وتبادل الخبرات بين الدول الأعضاء، من أجل تعزيز نهج تدريجي ومنسق يُعزز حماية الركاب.

٢-٤ وسيؤدي هذا الجهد إلى زيادة القدرة على التنبؤ والإنصاف والثقة في النقل الجوي الدولي، بما يتماشى مع أهداف اتفاقية شيكاغو ومهمة الإيكاو المتمثلة في تعزيز النمو الآمن والمنظم والعادل للطيران المدني الدولي.

٣- الخلاصة

٣-١ يُمثل تجديد وتكثيف المناقشات الفنية والسياسية داخل الإيكاو خطوة استراتيجية أساسية نحو ضمان عدالة منظومة النقل الجوي العالمي وإمكانية التنبؤ به وشرعيته. ورغم أهمية التوصيات الحالية، فإن تعميق المناقشات متعددة الأطراف سيساعد على سد الفجوات الهيكلية وإرساء أساس متين لمبادرات حماية الركاب في المستقبل.

٣-٢ ولا يزال الطريق طويلاً فيما يتعلق بحماية حقوق الركاب، نظراً لعدم وجود ميثاق دولي يحدد أحكاماً موحدة بشأن التعويضات والمساعدة. لذلك يُرجى من الجمعية العمومية استئناف وتكثيف النقاش حول هذه المسألة كأولوية، بهدف تعزيز التعاون والتقدم بشكل منسق نحو وضع قواعد قياسية مشتركة تضمن الحماية الفعالة لجميع مستخدمي النقل الجوي الدولي.

— انتهى —