A41-WP/257
EX/110
2/8/22

منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

الجمعية العمومية – الدورة الحادية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣: برامج التسهيلات

تنسيق معاملة الأطقم في مختلف أنحاء العالم

(مقدمة من الولايات المتحدة)

الموجز التنفيذي

خلال جائحة كوفيد –١٩، أدى تباين الممارسات المتبعة في مختلف أنحاء العالم فيما يتعلق بمعاملة الأطقم إلى إلقاء أعباء غير مبررة وغير معقولة على أطقم الطائرات وأعاقت قدرة شركات الطيران على إراحة الأطقم بشكل آمن وروتيني في بعض الولايات القضائية. فهذه الممارسات لم تؤد فقط إلى إيجاد ظروف غير آمنة أو غير إنسانية للطواقم الجوية، بل أدت أيضًا إلى زيادة غير متناسبة في التكاليف التشغيلية لشركات طيران معينة، وتعطيل الخدمة، وانتهاك الحقوق الثنائية، وتشويه المنافسة في أسواق الطيران الدولية. وتُدعى الجمعية مدعوة إلى الاعتراف عالميًا بأطقم الطيران كعمال أساسيين مهمين لضمان الترابط الأساسي وتأمين سلاسل التوريد ولضمان توافق ممارسات معاملة الأطقم الجوية مع الإرشادات الدولية.

الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى:

أ) الاعتراف عالميًا بأطقم الطائرات كعاملين أساسيين مهمين لضمان الترابط الأساسي وأمن سلاسل التوريد؛

ب) التأكد من أن الدول الأعضاء تنفذ ممارسات عادلة في التعامل مع أطقم الطيران بما يتماشى مع التوجيهات الدولية؛ و

ج) توجيه فريق الايكاو لخبراء التسهيلات بالتنسيق مع الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (CAPSCA) وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP)، لوضع قاعدة قياسية تابعة للملحق ٩ والإرشادات المرتبطة بها لإنشاء خط الأساس لمعالجة الطاقم ومنع التحديات المستقبلية.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدفين الاستراتيجيين الأمن والتسهيلات والتنمية الاقتصادية للنقل الجوي.
الآثار المالية:	لا توجد آثار مالية كبيرة.
المراجع:	دليل الإقلاع للسفر الجوي أثناء أزمة الصحة العامة لكوفيد –١٩ فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (٢٠٢١) – الوحدة الدراسية الخاصة بالطاقم

١ – المقدمة

١–١ لا تزال صناعة الطيران تواجه العديد من التحديات المتعلقة بجائحة كوفيد– ١٩. وتتمثل إحدى أهم الصعوبات بالنسبة لأطقم الطائرات وشركات النقل في ضمان استمرارية العمليات مع الالتزام بإرشادات الصحة العامة التي تتسم بتباين واسع النطاق وفقا لاختلاف البلدان والمناطق التي تعمل فيها الأطقم. ونظرا لذلك، نفذت شركات النقل الجوي بسرعة برامج صارمة للصحة والسلامة المهنية لحماية الموظفين وأفراد الأطقم والركاب والسكان المحليين، والتأكد من أن أفراد أطقمها لا يتعرضون لخطر الجائحة إلا بقدر ضئيل. كما اعتمدت بعض الدول شروطا للدخول إليها بغرض الحد من انتشار الفيروس، بما يشمل تدابير للاختبار والحجر الصحي للمسافرين الوافدين والمغادرين. وعلى الرغم من أن فرقة عمل المجلس لإنعاش الطيران (CART) تدعو الدول الأعضاء إلى تخفيف الأعباء عن كاهل عمال النقل المهمين الأساسيين، إلا أن الجمع بين التدابير الاحترازية المتخذة من جانب الناقل الجوي والدول الأعضاء أدى، في بعض الولايات القضائية، إلى معالجة غير متسقة وإشكالية لأطقم الطيران، وفي بعض الأحيان، مُنعت شركات الطيران من الممارسة الكاملة لحقوقها الثنائية بموجب اتفاقات النقل الجوي.

١–٢ تشجع الإرشادات الدولية الحالية الصادرة عن الايكاو سلطات الطيران المدني على النظر في الأخذ بنهج دولي عالي التنسيق لمعاملة أطقم الطائرات، بما يتفق مع معايير الصحة العامة المعترف بها. والغرض من وجود هذا الاقتراح باتباع نهج موحد هو تفادي أي اختلالات في السفر الجوي الأساسي وتخفيف الأعباء على أطقم الطيران، فيما يتعلق بالاختبار والحجر الصحي والسفر من وإلى مواقع العمل الخاصة بهم وبروتوكولات الهجرة التي تنطبق على المسافرين الآخرين غير الأساسيين. وعلى الرغم من هذا التوجه، لا تزال هناك معايير متباينة فيما يتعلق بمعاملة الأطقم في بلدان العالم المختلفة حتى بعد استئناف السفر غير الضروري وعودة أسواق الطيران إلى طبيعتها.

١–٣ توصي هذه الورقة بموافقة الدول الأعضاء على معايير مقبولة لمعاملة الأطقم وتنفيذ هذه المعايير. وعلاوة على ذلك، تطلب هذه الورقة من فريق خبراء التيسير التابع للايكاو، بالتنسيق مع ا الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحّة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا) (CAPSCA) وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP)، أن يقوم بإعداد قاعدة قياسية وما يرتبط بها من إرشادات لوضع خط الأساس فيما يخص معالجة الأطقم وتفادي التحديات المماثلة في المستقبل.

٢ – المناقشة

٢–١ خلال فترة انتشار الوباء، اعتمدت الدول الأعضاء تدابير مختلفة للصحة والسلامة فيما يتعلق بالسفر لاحتواء انتشار الفيروس وحماية السكان المعرضين للخطر. وتشمل هذه التدابير الاختبار قبل المغادرة وعند الوصول، والحجر الصحي عند الوصول، وإقامة الدليل على التطعيم، وحظر الدخول لفئات معينة من المسافرين، وفي بعض الحالات، الإغلاق والحظر الكامل لسفر الركاب الوافدين. وفي حالات أخرى، فرضت المحليات على المسافرين البقاء في بعض مرافق الحجر الصحي أو الفنادق لأسابيع قبل اختلاطهم بالمجتمع المحلي.

٢–٢ بيد أن تطبيق قيود السفر تلك على أطقم شركات الطيران يمكن أن يخلف آثارا تتعلق بالسلامة وتحد من قدرة شركات الطيران على تسيير العمليات الدولية. وبالنسبة للرحلات الجوية بعيدة المدى على وجه الخصوص، غالبًا ما تتجاوز أطقم الطائرات حدود الوقت المخصص لعمل الطاقم وحدود المهام التي وضعتها السلطات المسؤولة عن سلامة الطيران عند انتظارهم في مواقع الاختبار للحصول على النتائج بعد الوصول.[١]

[١] كقاعدة مرجعية، وفقًا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو، فإن الحد الأقصى لوقت عمل الطاقم هو ١٤ ساعة من أصل كل ٢٤ ساعة في اليوم. وبعد ذلك، يُطلب من أعضاء الطاقم أن يخلدوا للراحة في أحد الفنادق لمدة ١٠ ساعات خلال كل دورة مدتها ٢٤ ساعة.

٢-٣ ويطرح موضوع أماكن الإقامة للاستراحة في بعض الدول الأعضاء مشكلات لأطقم الطائرات. ففي بعض الولايات القضائية، لا تستطيع شركات الطيران اختيار موقع الراحة الخاصة بها بل هي مُلزمة بالبقاء في مرافق أو فنادق للحجر الصحي تديرها الحكومة. وهذه الإقامة الإلزامية في مثل هذه المرافق تعرض أطقم الطائرات لخطر التعرض لكوفيد – ١٩بصورة تعسفية، حيث تُستخدم هذه المواقع غالبًا لحجر الأفراد الذين ثبتت إصابتهم ومخالطتهم الوثيقة للمرضى. وعلاوة على ذلك، ففي العديد من الحالات الموثقة جيدًا، لا تستوفي هذه المرافق الحد الأدنى من معايير النظافة والسلامة داخل الغرف، وهناك تقارير عن أفراد طاقم تم حبسهم في غرفهم، دون إتاحة الفرصة لهم للوصول إلى مخرج للطوارئ أو أماكن تناول الطعام. ويجب أن يكون باستطاعة أفراد الطاقم مغادرة غرفة إقامتهم في حالة الطوارئ، كما أن معايير النظافة المقبولة وتوافر خدمة الطعام على مدار الساعة هي أيضًا من الضروريات لأطقم العمل لكي يتمكنوا من الراحة بأمان تام.

٢-٤ وبدون إرشادات دولية متسقة بشأن معاملة الطاقم الجوي، يواجه العمال الأساسيون في قطاع الطيران أعباء كبيرة أثناء عملهم الضروري لكفالة الربط الجوي الأساسي واستمرارية سلاسل التوريد. وبدون القدرة على إراحة الأطقم بأمان وبانتظام، فإن بعض الرحلات الجوية تصبح غير مجدية من الناحية التشغيلية لشركات الطيران، التي تضطر إلى تعليق العمليات أو إنشاء محطات توقف فنية مكلفة لتجنب عمليات التوقف التي غالبًا ما تضيف أعباء إضافية إلى مهام الطاقم. وقد أدت هذه الممارسات وحالات تعليق الخطوط إلى تكاليف تشغيلية لشركات النقل الجوي وتشوهات طويلة الأجل في المنافسة في أسواق الخدمات الجوية الدولية لصالح شركات طيران معينة، مما أدى إلى تكاليف أعلى وعمليات أقل كفاءة. وتعرض هذه الإجراءات الحقوق التشغيلية للخطر ويمكن أن تقوض بشكل أساسي مبدأ المنافسة العادلة المنصوص عليه في اتفاقات النقل الجوي الدولية.

٢-٥ إن أطقم الطائرات في غاية الأهمية لتسهيل التجارة والسفر. وقد تعرضت دول أعضاء بالفعل لانهيارات في سلاسل التوريد لأن شركات الطيران غير قادرة على العمل بصورة مجدية، وبسبب انقطاع الخدمة لفترات طويلة ستستمر قدرة سلاسل التوريد على الصمود في التدهور وتتفاقم التفاوتات الاقتصادية العالمية. ومن هذا المنطلق، ينبغي للدول الأعضاء أن تعترف رسميًا بأفراد الطاقم كعاملين أساسيين في مجال الطيران وأن تسمح باستثناءات من تدابير الصحة والسلامة المتعلقة بالوباء التي تنطبق على عامة الناس، عند الاقتضاء، والتي تمنع عمليات الطيران أو تعرض سلامة الطاقم للخطر.

٢-٦ وفي حين يجب التسليم بأن لكل دولة عضو الحق في تنفيذ تدابير الصحة والسلامة بما يفيد التخفيف من مخاطر الصحة العامة، يجب أن يكون هناك خط أساس عالمي لمعاملة أطقم الطائرات لضمان سلامة عمال النقل الأساسيين وقدرة الأطقم وشركات النقل الجوي على مواصلة توفير الربط الجوي الدولي الذي لا غنى عنه أثناء حالات الطوارئ الصحية العامة.

٢-٧ ولكي يتسنى تعيين أطقم الطيران كعاملين أساسيين في مجال الطيران، وضمان معايير عالية لمعاملتهم في الخارج، والحد من القيود غير المبررة على حقوق شركات الطيران على النحو الذي تضمنه اتفاقات النقل الجوي، يُطلب من فريق خبراء التسهيلات وضع مبادئ توجيهية تستند إلى المبادئ التالية:

٢-٧-١ ينبغي لسلطات الطيران المدني والهجرة والصحة العامة المعنية تسهيل إجراءات دخول الأطقم وتعجيلها. ويجب إنشاء ممرات مخصصة للأطقم للمرور عند مواقع الجمارك والهجرة، منفصلة عن ممرات المسافرين الآخرين، ويجب تقليل أوقات الانتظار إلى الحد الأدنى. كما يجب على أعضاء الطاقم تجنب التفاعل مع عامة الجمهور من خلال استخدام قنوات مخصصة للأطقم في المطارات وتقييد تنقلهم بواسطة وسائل النقل الخاصة المتعاقد عليها من قبل الشركة للتنقل بين المطار والفندق.

٢-٧-٢ مع توفر اللقاحات على نطاق أوسع، يجب إعفاء الأطقم من متطلبات الاختبار. في الأماكن التي تتطلب إجراء اختبار عند الوصول، يجب أن تتسم الاختبارات بأقل قدر من التأثير، وأن يقوم بإجرائها أخصائي طبي بطريقة غير ضارة

وباستخدام وسائل تبقي أفراد الطاقم في مأمن من التعرض، أو يجب أن يتم إجراؤها من قبل أفراد الطاقم أنفسهم. ويتعين على أعضاء الطاقم الانتقال من الطائرة إلى موقع الاختبار فور وصولهم ثم إلى الفندق المخصص للطاقم بأقل قدر من التأخير. ويجب ألا ينتظر أعضاء الطاقم في موقع الاختبار للحصول على نتائجهم.

٢-٧-٣ يجب أن تكون الفنادق المعتمدة من شركات الطيران هي النوع الوحيد من أماكن الراحة لأطقم الطائرات. يجب أن تحافظ هذه المرافق على معايير عالية من النظافة، وتوفر أدوات للتحكم في درجة الحرارة قابلة للتعديل، وتضمن توافر خدمة الوجبات على مدار الساعة. وفي أثناء التواجد في بلد مضيف، يجب على أفراد الطاقم الامتثال للقوانين المحلية والحجر الصحي في غرفهم الفندقية كما هو مطلوب. ويجوز لأعضاء الطاقم مغادرة غرفهم الفندقية للقيام بالأنشطة الأساسية على النحو الذي يسمح به البلد المضيف. وإذا طُلب من أفراد الطاقم البقاء في غرفهم الفندقية، فيجب أن يكون بمقدورهم إخلاء مرافق الفندق على الفور في حالة الطوارئ.

٢-٧-٤ إذا كانت نتيجة اختبار أحد أفراد الطاقم إيجابية لكوفيد -١٩ في الخارج، فيجب على الدول المضيفة السماح لشركات الطيران بإعادة أفراد الطاقم إلى وطنهم. وشركة الطيران المعنية هي التي ينبغي أن تحدد ما إذا كان عضو الطاقم سيبقى في البلد المضيف أو ما إذا كانت سترتب لإجلاء يتناسب مع حالة عضو الطاقم. ولا ينبغي بأي حال من الأحوال استخدام مرافق الحجر الصحي غير الفندقية أو نقل أفراد الطاقم إلى مرافق خارج المستشفى. وستجري شركات الطيران أيضًا تتبع المخالطين لتحديد ما إذا كان أعضاء الطاقم الإضافيون يحتاجون إلى العودة إلى الوطن.

٢-٧-٥ يجب إعفاء أعضاء الأطقم المحصنين بالكامل من الحجر الصحي والإخلاء الطبي في حالة مخالطتهم الوثيقة مع شخص مصاب بفيروس كوفيد -١٩، ما لم يصبح المخالط الوثيق مريضًا وجاءت اختباراته إيجابية. ويجب ألا يخضع المخالطون الوثيقون الذين تم تطعيمهم بالكامل للحجر الصحي الإلزامي و/ أو الإخلاء الطبي إلا إذا ثبتت إصابتهم بكوفيد-١٩ أو ظهرت عليهم أعراض. وإذا كانت نتيجة الاختبار إيجابية، فيجب تطبيق جميع الإرشادات السابقة المتعلقة بالعودة إلى الوطن.

٣- الإجراء المطلوب من الجمعية:

٣-١ الجمعية العمومية مدعوة إلى:

٣-١-١ الاعتراف عالميًا بأطقم الطائرات كعاملين أساسيين مهمين لضمان الترابط الأساسي وتأمين سلاسل التوريد؛

٣-١-٢ ضمان تنفيذ الدول الأعضاء ممارسات عادلة للتعامل مع أطقم الرحلات الجوية بما يتماشى مع التوجيهات الدولية؛

٣-١-٣ توجيه فريق خبراء التسهيلات التابع للايكاو، بالتنسيق مع الترتيبات التعاونية لمنع وإدارة أحداث الصحّة العامة في مجال الطيران المدني (برنامج كابسكا) (CAPSCA) وفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP)، لوضع قاعدة قياسية تتبع للملحق ٩ وما يرتبط بها من إرشادات لوضع خط أساس لمعاملة الطاقم ومنع التحديات المستقبلية.

– انتهى –