



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي- إدارة النقل والسياحة

الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب

ج12-01/01(10/20)65-01-ج س (0293)

جدول أعمال الدورة (33)

لمجلس وزراء النقل العرب

مقر الأمانة العامة للجامعة : 21-22- أكتوبر 2020

(مرفق)

الدليل الاسترشادي

للتدابير الاحترازية في قطاع النقل العربي

للتعامل مع حالات الطوارئ

موقع جامعة الدول العربية
www.leagueofarabstates.net

البريد الإلكتروني للإدارة
tratou.dept@las.int



الأمانة العامة

القطاع الاقتصادي - إدارة النقل والسياحة

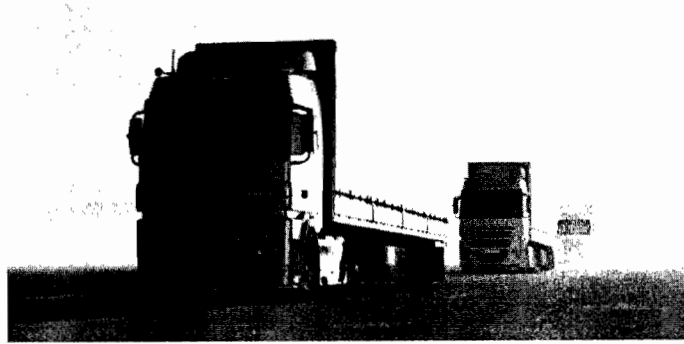
**دليل استرشادي للتدابير الاحترازية
في قطاع النقل العربي
للتعامل مع حالات الطوارئ**

نتيجة لتفشي جائحة فيروس كورونا المستجد (COVID-19) وتداعياتها، شكلت تحدياً رئيسياً أمام المجتمع الدولي، وأصبح الشغل الشاغل أمام انتشار تلك الجائحة هو أهمية التزود بالتوصيات والإرشادات لرفع مستويات الوعي وتعزيز القدرات لوضع تدابير المواجهة موضع التنفيذ.

ونظراً لكون قطاع النقل العربي أحد أكثر القطاعات تضرراً جراء الآثار السلبية لتلك الجائحة، قامت الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بتشكيل ثلاثة فرق عمل: فريق النقل البري - فريق النقل البحري - فريق النقل الجوي، لإعداد دليل استرشادي للتدابير الاحترازية في قطاع النقل العربي: البري - البحري - الجوي والواجب اتخاذها إذا ما حاق بالمجتمع نوازل مشابهة لجائحة فيروس كورونا المستجد، أو أي مستجدات أخرى.



دليل استرشادي لقطاع النقل البري للتعامل مع حالات الطوارئ



الفهرس

ص	العنوان
3	أولاً: إرشادات عامة في حالة الازمات
5	ثانياً: اجراءات احترازية عامة لتفادي أي آثار سلبية
7	ثالثاً: الدليل الإرشادي لتأجير السيارات
9	رابعاً: الدليل الإرشادي لسيارات الأجرة
11	خامساً: الدليل الإرشادي للنقل بالحافلات داخل المدن
14	سادساً: الدليل الإرشادي للنقل بالحافلات بين المدن

أولاً: إرشادات عامة في حالة الأزمات

- الاستفادة من البيانات المتاحة للمرصد الدولي للأمم المتحدة لمتابعة الإجراءات التقييدية التي طبقتها مختلف الدول على حركة النقل والمعابر الحدودية لمجابهة انتشار الأوبئة، وتحليل الدروس المستفادة لتطبيق أفضل الإجراءات التي تسمح باستمرار تدفق النقل والتجارة مع حماية العاملين ودرء انتشار الوباء بين البلدان.
- إعادة حركة التجارة البينية باستخدام النقل البري بين الدول العربية وإعادة التشغيل بضوابط جديدة تراعى التعايش مع إي مرض معدى من خلال مراجعة وتحديث اتفاقيات النقل البري المشتركة بين الدول العربية لتتضمن نظم إدارة الأزمات عند الظروف القاهرة.
- الاستفادة من الاتفاقيات الدولية للأمم المتحدة التي تتيح تطبيق الحلول الرقمية التي تقلل التداخل البشري المرافق لعمليات النقل، مثل التطبيق الرقمي لاتفاق النقل الدولي العابر للحدود (e TIR) والتطبيق الرقمي للاتفاق الدولي للنقل الطرقي للبضائع (e CMR) وتطبيق الأنظمة الإدارية الرقمية في مجال عمل الجمارك، مثل نظام Asycuda أو غيره من الأنظمة المماثلة.
- الاستفادة من الموارد المتاحة لدى حساب التنمية للأمم المتحدة للصياغة المشتركة لإجراءات وتدابير تطوير صناعة قطاع النقل واللوجستيات لمواجهة أزمات مستقبلية.
- تطوير نظم إدارة النقل الإلكتروني عبر الحدود وذلك من خلال حث الدول الأعضاء على تكليف شركات خاصة لإدارة منظومة النقل باستخدام نظم التتبع للحافلات والشاحنات والحالة الصحية لأطقم القيادة.
- دعوة الدول العربية لتنفيذ التدابير الاحترازية لدرء انتشار الفيروس عبر الوسائط العامة لنقل الركاب داخل المدن وخارجها، وتطبيق حملات التوعية المناسبة بين المواطنين للتعاون في تطبيق هذه التدابير خلال مراحل التخطيط للتنقلات وتنفيذها بوسائط النقل وعبر محطات الانطلاق ومحطات الوصول.
- دعوة الدول العربية للنظر باستمرار الحركة البينية للنقل البري للبضائع بين الدول العربية، مع تنسيق الضوابط اللازمة لدرء انتشار الفيروس سواء عبر السائقين أو البضائع المنقولة.
- حث الدول العربية على تجهيز المعابر الحدودية البرية بالكوادر البشرية والمعدات الضرورية التي تسمح بتأمين انسيابية حركة شاحنات البضائع عبر الحدود، مثل فحص حرارة السائقين وتعقيم الشاحنات والبضائع حسب الضرورة.
- حث الدول العربية على تطوير نظم إدارة النقل الإلكتروني عبر الحدود وذلك من خلال إدارة منظومة النقل باستخدام نظم التتبع للحافلات والشاحنات والحالة الصحية لأطقم القيادة.

ثانياً: اجراءات احترازية عامة لتفادي أي اثار سلبية

أ- مرحلة تخطيط الرحلة:-

- حجز تذاكر المواصلات أونلاين إن أمكن والتأكيد المسبق للحجز بأي وسيلة مع التخطيط الجيد للرحلة لتفادي الزحام والتأكد على التزام توقيتات الحظر.
- مراجعة ادوات الوقاية من المنزل وأنها بصحبتك وهي الكمامة والمطهر وزجاجة المياه والتذكرة وما يخص احتياجاتك للرحلة مثل الأدوية وحقيبة السفر.

ب- محطة القيام:-

- تجنب مخالطة المسافرين والالتزام بمسافات الأمان في مكتب التذاكر ورصيف الانتظار في المحطة.
- الحرص على عدم لمس الوجه، وتغطية الفم والأنف عند السعال أو العطس.
- تجنب الأكل أو الشرب إن أمكن في محطة المغادرة.
- الابتعاد قدر المستطاع عن الأشخاص المصابين بأي أعراض زكام أو سعال، مع تجنب العناق والتقبيل بشكل قاطع.
- استخدام المطهرات لتنظيف الأيدي بصفة مستمرة بعد لمس الأسطح في مكتب التذاكر.
- الخضوع لقياس درجة الحرارة وتعقيم اليدين قبل الركوب.
- ترك مسافة تباعد عند الدخول الى الأتوبيس.
- غسل اليدين والوجه في دورة مياه المحطة.
- اصطحاب الامتعة الهامة فقط في السفر وتفادي تناولها بمعرفة الاخرين.
- الابتعاد عن مناطق الزحام في المحطة.
- تفادي شراء مأكولات أو مشروبات.

ج- داخل الحافلة أو وسيلة النقل:-

- تفادي الوقوف في الرواق الداخلي الخاص بالأتوبيس إلا بعد توقف الاتوبيس والبدء في عملية النزول وعدم التدافع وترك مسافة بينية.
- وجوب ارتداء الكمامة وعدم خلعها اثناء الرحلة إلا بعد النزول واستبدالها والتخلص الأمن منها.
- عدم التجول داخل الاتوبيس وعدم الاحتكاك بالآخرين.
- استخدام المطهر كل فترة بعد النزول مع غسل اليدين والوجهة بالماء والصابون.

ثالثاً: الدليل الإرشادي لتأجير السيارات

المركبات

- تطهير الأسطح المشتركة التي يتم ملامستها في المركبات المستأجرة (قبل وبعد كل استخدام)
- توفير المعقمات وإرشادات حول ضرورة التطهير داخل المركبات المستأجرة الذكية لضمان تطهير كل عميل للمركبة (قبل وبعد كل استخدام)

السائقون والركاب

- التزام السائقون والركاب بارتداء كمادات الوجه القماشية / أو الطبية عند استخدام المركبات
- المكاتب والموظفون
- يجب على كل موظف ارتداء كمادات الوجه القماشية / أو الطبية في جميع الأوقات.
- تشجيع الموظفين الأكثر عرضه للخطر للعمل من المنزل عن بعد.
- يجب عزل الموظفين الذين تظهر عليهم الأعراض (تزايد درجة الحرارة عن 38 درجة مئوية) ومنعهم من العمل.
- إلزام الموظفين بالالتزام بممارسات النظافة الوقائية (مثل: استخدام المعقمات وتكرار غسل اليدين باستمرار)
- توفير معقمات اليدين والأوراق الصحية على الكاونترات وعند المداخل، إضافة إلى توفير أغطية مقاعد صحية تستخدم لمرة واحدة في دورات المياه.
- تطهير المواد التي يتشارك الموظفون استخدامها في المكاتب بين الورديات المختلفة (مثل : غرف الصلاة، ومكاتب العمل للموظفين، والكاونترات، وما إلى ذلك) .
- استخدام وسائل الدفع الإلكترونية (ما أمكن) .
- إتباع بروتوكولات القطاع الإداري.

النتيج والإبلاغ

- إعداد سجل يومي مفصل لرحلات السفر السابقة للموظفين والحالة الصحية لهم، بما في ذلك قائمة الموظفين الموجودين في الحجر الصحي.
- إعداد قائمة بالموظفين الذين يعلمون معاً، بالإضافة إلى المدة وتاريخ العمل.

التوعية وتنفيذ الأنظمة

- استخدام القنوات الرقمية (مثل: مواقع التواصل الاجتماعي، والتطبيقات الهاتفية، والرسائل النصية)، والقنوات الأخرى (مثل: وضع الملصقات داخل المركبات والمكاتب) لرفع الوعي لدى الموظفين والعملاء بشأن أي وباء بما يتماشى مع إرشادات وزارة الصحة.
- استغلال اللوحات الإعلانية على جانب الطرق والرسائل النصية لرفع وعي سائقي المركبات الخاصة حول أي وباء محتمل بما يتماشى مع إرشادات وزارة الصحة.
- تعيين مديرين للبروتوكولات في المكاتب للتأكد من إتباع البروتوكولات الصادرة عن الوزارات ذات الصلة.
- تقديم توجيهات شخصية للعملاء والموظفين لتطهير أيديهم قبل وبعد استخدام المركبات.
- وضع لوحات إرشادية عند المداخل حول المستجدات المتعلقة بالوباء وعن الالتزام بالحفاظ على الصحة والسلامة
- إجراء تدريبات إلزامية عن الصحة والسلامة بشأن الوباء لجميع الموظفين والسائقين.

رابعاً: الدليل الإرشادي لسيارات الأجرة

المركبات

- منع الركاب من الجلوس في المقعد الأمامي.
- تطهير أجزاء الاستخدام المشترك في المركبة (مقصورة الركوب ومقابض الأبواب) (بعد كل رحلة).
- تنظيف المركبة وتطهيرها في حالة نقل الركاب إلى المستشفيات أو في حال تسبب الركاب في انتشار أي رذاذ داخل المركبة (مثل: العطس أو السعال أو التقيؤ).
- توفير الأوراق الصحية ومعقمات اليدين في مقصورة الركاب.

السائقون والركاب

- يجب على جميع السائقين ارتداء كمادات الوجه القماشية / أو الطبية في جميع الأوقات أثناء العمل.
- حث السائقين على فتح نوافذ المركبة بعد مغادرة الركاب.
- قيام الركاب بحمل أمتعتهم ومتعلقاتهم الشخصية بأنفسهم.
- منع الركاب من الجلوس بجوار السائق.
- يلتزم الركاب بارتداء كمادات الوجه القماشية / أو الطبية عند استخدام المركبات.

المكاتب والموظفون

- وضع ملصقات أرضية مرئية واستخدام الحواجز لضمان تطبيق التباعد الجسدي (عند المداخل، والكاونترات، وما إلى ذلك).
- يجب أن يعمل موظفو خدمة العملاء من كبائن أو مكاتب بحيث تفصلهم مسافة مناسبة عن الركاب والسائقين.
- تشجيع الموظفين الأكثر عرضه للخطر للعمل من المنزل عن بعد.

النتيجه والإبلاغ

- حث السائقين على إجراء الفحص الصحي عبر استطلاعات منزلية.
- (تجدها على الموقع الرسمي لوزارة الصحة)
- (على سبيل المثال: يمكن إجراء الاستطلاع للسائقين عبر التطبيق الهاتفي)

التوعية وتنفيذ الأنظمة

- استخدام القنوات الرقمية (مثل: مواقع التواصل الاجتماعي والتطبيقات الهاتفية، والرسائل النصية) والقنوات الأخرى (مثل: وضع الملصقات داخل المركبات) لرفع الوعي لدى الموظفين والركاب والسائقين بشأن الوباء وتحديثات الشروط والأحكام المتعلقة به، بما يتماشى مع إرشادات وزارة الصحة.
- تعيين مديرين للبروتوكولات الصادرة عن الوزارات ذات الصلة.
- تقديم توجيهات شخصية للعملاء والموظفين لتطهير أيديهم قبل وبعد استخدام سيارة الأجرة والنقل المشترك.
- إجراء تدريبات إلزامية عن الصحة والسلامة بشأن الوباء لجميع الموظفين والسائقين.
- تلتزم تطبيقات سيارة الأجرة (مثل: كريم وأوبر) بتوضيح عدد الركاب المسموح به لكل رحلة (تبعاً لبروتوكولات القطاع الاجتماعي).

خامساً: الدليل الإرشادي للنقل بالحافلات داخل المدن

نقاط عامة

- استخدام وسائل الدفع الإلكترونية (مثل: عبر الإنترنت وخيارات الدفع بالبطاقات والهاتف الذكي) لشراء التذاكر (ما أمكن).
- يجب عزل السائقين المشتبه بإصابتهم بأي وباء
- تشجيع الموظفين الأكثر عرضة للخطر للعمل من المنزل عن بعد.

الصعود للحافلة أو النزول منها

- المحافظة على مسافة التباعد الجسدي الموصي بها (متر ونصف إلى مترين) عند ركوب الحافلة أو النزول منها، ومنع التزاحم.
- تخصيص أبواب مختلفة لصعود الحافلة والنزول منها.
- استخدام آليات للتحقق من التذاكر بدون تلامس (مثل: الأشعة تحت الحمراء أو مساحات رمز الاستجابة السريعة، وغيره).

داخل الحافلة

- يجب ألا يتجاوز عدد الركاب داخل الحافلة طوال مدة الرحلة عن 50% من إجمالي الطاقة الاستيعابية للحافلة، والمحافظة على التباعد الجسدي داخل الحافلة من خلال إتباع السياسة الموصي بها.
- ترك الصف الأول من مقاعد الحافلة فارغاً.
- عدم السماح بوقوف الركاب داخل الحافلة خلال الرحلة.
- التزام الركاب بذات المقعد طوال وقت الرحلة.
- إيقاف العمل بالحافلة لحين التطهير الكامل في حال تأكيد إصابة أحد الركاب بمرض (وفقاً لتوجيهات وزارة الصحة)
- توفير معقمات اليدين والأوراق الصحية في مقصورة الركاب.

الركاب

- السماح للركاب حاملي تذاكر المقاعد فقط للصعود للحافلة، وعدم السماح بوقوف الركاب داخل الحافلة.
- حمل الركاب لأمتعتهم ومتعلقاتهم الشخصية بأنفسهم أثناء الصعود للحافلة.
- يجب على جميع الركاب ارتداء الكمامات القماشية/ أو الطبية أو مايغطي الأنف في جميع الأوقات أثناء التواجد في الحافلة.

سائق الحافلة

- يجب على السائقين لبس الكمامات القماشية/ أو الطبية أو ما يغطي منطقة الأنف والفم في جميع الأوقات أثناء العمل.
- الالتزام بممارسة النظافة الوقائية (مثل: استخدام المعقمات).
- تجنب الاحتكاك مع الركاب.
- إتباع تعليمات وزارة الصحة والجهات ذات العلاقة حول المرض قبل السماح لأى من السائقين باستئناف العمل (بما في ذلك العائدين من السفر).
- التأكد من إجراء فحص درجة الحرارة وإبلاغ الجهات المعنية بشأن أي حالات تزيد درجة حرارتها عن (38 درجة مئوية) لأحد السائقين، وعزل الحالة لحين إحالتها إلى منشأ الرعاية الصحية.
- مطالبة جميع السائقين بتطبيق الحجر الذاتي في حالة ظهور أي من أعراض أي مرض
- فى حالة وجود إصابة إيجابية بأي مرض ، يجب إخطار وزارة الصحة على الفور وإتباع توجيهات وزارة الصحة فيما يتعلق بإجراء الاختبارات على الحالات المشتبه في إصابتها وتتبعها وعزلها.
- إعداد سجل يومي مفصل لرحلات السفر السابقة للسائقين والحالة الصحية لهم، بما في ذلك قائمة السائقين الموجودين في الحجر الصحي.
- إعداد قائمة بالسائقين الذين يعملون معاً وفترات عملهم وتواريخها.
- استخدام القنوات الرقمية (مثل: مواقع التواصل الاجتماعي، والتطبيقات الهاتفية، والرسائل النصية، واللوحات الرقمية)، والقنوات الأخرى (مثل: وضع الملصقات داخل الحافلة) لرفع الوعي لدى الركاب والسائقين بشأن الوباء، بما يتماشى مع توجيهات وزارة الصحة.
- تعيين مديرين للبروتوكولات للتأكد من إتباع البروتوكولات الموضوعية الصادرة عن الجهات المختصة.
- إرشاد العملاء (الركاب) شخصياً بتقديم توجيهات حول تطهير أيديهم قبل وبعد استخدام الحافلات.
- إجراء تدريبات إلزامية عن الصحة والسلامة بشأن الوباء لجميع السائقين.

سادسا: الدليل الإرشادي للنقل بالحافلات بين المدن

نقاط عامة:

- استخدام التذاكر الإلكترونية فقط للتصريح لبعود الحافلات
- استخدام وسائل الدفع الإلكترونية (مثل: عبر الإنترنت وخيارات الدفع بالبطاقات والهاتف الذكي) (ما أمكن).
- استخدام الملصقات الأرضية لتوجيه الأفراد بمسافات التباعد الجسدي والحفاظ عليها (متر ونصف إلى مترين) ومنع الازدحام (مثل: في مناطق الصعود والنزول، وعند المداخل والمخارج، وطوابير الانتظار عند أجهزة إصدار التذاكر، وأمام المصاعد، وعند نقاط التحقق الأمني).
- إجراء فحص درجة الحرارة عند بوابة دخول للمحطة.
- يقوم المشغل بتوفير معقمات اليدين والأوراق الصحية على الكاونترات وعند المداخل
- إزالة جميع النسخ المطبوعة والمجلات.
- تشجيع الموظفين الأكثر عرضه للخطر للعمل من المنزل عن بعد.

عند المداخل والمخارج

- استخدام بوابات منفصلة لدخول المحطات والخروج منها، حيثما أمكن ذلك.
- اقتصار دخول المحطة على الركاب فقط (أي حملة التذاكر) والموظفين المصرح لهم.
- منع الركاب الذين تظهر عليهم الأعراض الذين تزيد درجة حرارتهم عن 38 درجة مئوية ومنعهم من دخول المحطات.
- يجب عزل السائقين والموظفين الذين تزيد درجة حرارتهم عن 38 درجة مئوية ومنعهم من العمل.
- تشجيع الموظفين المعرضين لخطر الإصابة (حسب تعريف وزارة الصحة) على العمل من المنزل عن بعد.

أثناء التواجد في المحطة

- إغلاق الأماكن العامة غير الضرورية في المحطات
- تطهير دورات المياه (بعد كل استخدام) وتوفير أغطية مقاعد صحية تستخدم لمرة واحدة.
- استخدام سلال مهملات تعمل دون الحاجة للمسها
- التخلص من أو تعطيل المواد أو الأجهزة التي يتم مشاركة استخدامها (مثل: الأقلام، أجهزة شرب المياه، والشاشات)

- تقييد الاجتماعات
- فرض نظام استخدام السلالم باتجاه واحد في جميع الأوقات.
- تجهيز غرف للعزل للحالات المشتبه بإصابتها
- تطهير المواد التي يتم مشاركة استخدامها في المحطات دورياً وبين الورديات المختلفة

أثناء التواجد في المحطة – طاقم الموظفين

- يجب على جميع طاقم الموظفين ارتداء الكمامات القماشية /أو الطبية أو ما يغطي الأنف والفم في جميع الأوقات أثناء العمل.
- إلزام الموظفين بالالتزام بممارسة النظافة الوقائية (مثل: استخدام المعقمات، وتكرار غسل اليدين باستمرار، وزيادة ذلك على موظفي خدمة العملاء)
- يجب أن يعمل موظفو خدمة العملاء من كبائن أو مكاتب بحيث تفصلهم مسافة مناسبة عن العملاء وأن يتم استخدام الحواجز من الزجاج الواقي.
- تقليص عدد الموظفين الميدانيين واقتصاره على العاملين في الخدمات والعمليات الأساسية فقط وتشجيع العمل عن بعد.
- منع الانتقال بين مناطق العمل المختلفة دون تطهير.

أثناء التواجد في المحطة – الركاب

- يجب على جميع الركاب ارتداء الكمامات القماشية/ أو الطبية في جميع الأوقات أثناء التواجد في المحطة.
- قيام الركاب بحمل أمتعتهم ومتعلقاتهم الشخصية بأنفسهم في جميع الأوقات.

صعود الحافلة أو النزول منها

- محافظة الركاب على مسافة التباعد الجسدي الموصى بها (مترين ونصف إلى مترين) في جميع الأوقات عند صعود الحافلة أو النزول منها.
- تخصيص أبواب مختلفة للصعود والنزول (حيثما أمكن ذلك)، مع استثناء الأشخاص الذين يعانون من صعوبة الحركة ويحتاجون إلى المساعدة.
- استخدام الملصقات الأرضية لتوجيه الأفراد بمسافات التباعد الجسدي والحفاظ عليها (متر ونصف إلى مترين) ومنع الازدحام (مثل: داخل الحافلة، وأثناء الصعود والنزول وفي مناطق الانتظار).
- استخدام آليات للتحقق من التذاكر بدون تلامس (مثل: الأشعة تحت الحمراء أو مساحات رمز الاستجابة السريعة).

داخل الحافلة

- المحافظة على مسافة التباعد الاجتماعي الموصى بها (متر ونصف إلى مترن) بين الركاب في جميع الأوقات.
- الالتزام بذات المقعد لنفس الراكب طوال وقت الرحلة.
- ترك الصف الأول من مقاعد الحافلة فارغاً.
- إيقاف العمل بالحافلة لحين التطهير الكامل في حال تأكيد إصابة أحد الركاب بمرض (وفقاً لتوجيهات وزارة الصحة)
- توفير معقمات اليدين والأوراق الصحية في مقصورة الركاب.
- إزالة جميع النسخ المطبوعة، والمجلات.

الركاب

- السماح للركاب حاملي تذاكر المقاعد فقط بركوب الحافلة، وعدم السماح بالوقوف داخل الحافلة.
- قيام الركاب بحمل أمتعتهم ومتعلقاتهم الشخصية بأنفسهم أثناء ركوب الحافلة (حيثما أمكن ذلك).
- يلتزم جميع الركاب بارتداء الكمامات القماشية/ أو الطبية أو ما يغطي الوجه والفم عند استخدام الحافلات.
- السماح للعوائل بالجلوس سويًا وحجز المقاعد مسبقاً (إن أمكن).

سائق الحافلة

- يجب على السائقين ارتداء كمامات الوجه القماشية/ أو الطبية في جميع الأوقات أثناء العمل.
- إتباع تعليمات وزارة الصحة والجهات ذات العلاقة حول الوباء قبل السماح لأي من الموظفين باستئناف العمل (بما في ذلك الموظفين العائدين من السفر).
- التأكد من إجراء فحص درجة الحرارة وإبلاغ الجهات المعنية بشأن أي حالات تزيد درجة حرارتها عن (38 درجة مئوية) لأحد الموظفين أو السائقين أو الركاب، وعزل الحالة لحين إحالتها إلى منشأة الرعاية الصحية.
- مطالبة جميع الموظفين بتطبيق الحجر الذاتي في حالة ظهور أي من أعراض مرض.
- في حالة تسجيل حالة مؤكدة بين أحد العاملين يجب تطبيق البروتوكولات المعتمدة من مركز وقاية ووزارة الصحة والمركز الوطني للوقاية من الأمراض ومكافحتها.
- إعداد سجل يومي مفصل لرحلات السفر السابقة للموظفين والحالة الصحية لهم، بما في ذلك قائمة الموظفين الموجودين في الحجر الصحي.
- إعداد قائمة بالموظفين الذين يعملون معاً وفترات عملهم وتواريخها.

- استخدام القنوات الرقمية (مثل: مواقع التواصل الاجتماعي، والتطبيقات الهاتفية، والرسائل النصية، واللوحات الرقمية)، والقنوات الأخرى (مثل: وضع الملصقات داخل المركبة وفى المحطات) لرفع الوعي لدى الموظفين والركاب والسائقين بشأن أي وباء بما يتماشى مع توجيهات وزارة الصحة.
- تعيين مديرين للبروتوكولات للتأكد من إتباع البروتوكولات الموضوعية الصادرة عن الجهات المختصة.
- إرشاد العملاء والموظفين شخصياً لتقديم توجيهات حول تطهير أيديهم قبل وبعد استخدام الحافلات.
- إجراء تدريبات إلزامية عن الصحة والسلامة بشأن وباء لجميع الموظفين والسائقين.

أسماء السادة المشاركين في فريق النقل البري

قائمة بأسماء السادة المشاركين في فريق النقل البري

الإمارات العربية المتحدة

<p>مستشار وزير الطاقة والبنية التحتية رئيس مجلس إدارة الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية Email: salemalzaabi@fta.gov.ae</p>	<p>سعادة الأستاذ/ سالم علي الزعابي</p>	
<p>مدير إدارة شؤون الطرق Email: e.alkaaiti@fta.gov.ae</p>	<p>المهندسة/ إيتسام عمر الكعيتي</p>	<p>صورة</p>

مملكة البحرين

<p>الوكيل المساعد للنقل البري Email: nada.deen@mtt.gov.bh</p>	<p>سعادة السيدة / ندى دين</p>	<p>صورة</p>
---	-------------------------------	-------------

المملكة العربية السعودية

<p>الهيئة العامة للنقل Email: falqahtani@tga.gov.sa</p>	<p>سعادة الأستاذ/ فهد بن مبارك القحطاني</p>	<p>صورة</p>
---	---	-------------


جمهورية مصر العربية

<p>رئيس الجهاز التنفيذي للنقل البري الداخلي والدولي Email: sayd25365@yahoo.com</p>	<p>سعادة المهندس/ سيد متولي</p>	
--	---------------------------------	---


الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

مدير إدارة النقل والسياحة Email: tratou.dept@las.int Email: dr.dina1@live.com	سعادة الدكتورة/ دينا الظاهر	
مستشار بإدارة النقل والسياحة Email: tratou.dept@las.int	الربان/ عبد العزيز البسيوني	
الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب Email: tratou.dept@las.int	الأستاذ/ محمد عبد الفتاح خليل	

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)

المستشار الإقليمي للنقل واللوجستيات Email: secgen@afos-shipping.com Email: badr3@un.org	معالي الدكتور مهندس / يعرب بدر	
---	--------------------------------	---

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات Email: Khaled.sakty@aast.edu	سعادة الأستاذ الدكتور/ خالد السقطي	
--	------------------------------------	---



دليل استرشادي لقطاع النقل البحري للتعامل مع حالات الطوارئ

الفهرس

ص	العنوان
3	المقدمة
4	الفسائر التي تعرض لها النقل البحري من جراء نفشى كورونا
5	الدليل الأول: تدابير بالنسبة للأفراد والعاملين في مجتمع النقل البحري
5	أولاً: التدابير العامة لسلامة البحارة وصحتهم
5	ثانياً: تدابير تقليل نقل العدوى
5	ثالثاً: الإجراءات الاحترازية الإدارية المتخذة للتعايش مع الوباء
6	رابعاً: الإجراءات الاحترازية المتخذة داخل المنشآت الإدارية للجهات العاملة بالنقل البحري
6	خامساً: الإجراءات الاحترازية المتخذة لجميع العاملين بجهات النقل البحري
7	الدليل الثاني: التدابير في حالة التأكد من ظهور أوبئة
7	أولاً: إجراءات عامة للوقاية من الأوبئة
8	ثانياً: الإجراءات الاحترازية أثناء استخدام وسائل النقل الجماعي للعاملين بجهات النقل البحري
8	ثالثاً: الإجراءات الاحترازية لتعامل هيئات الموانئ مع السفن
9	رابعاً: الإجراءات الاحترازية من قبل هيئات الموانئ في حالة اكتشاف إصابة وباء
9	خامساً: الإجراءات الاحترازية المتخذة لتطهير البضائع الواردة
9	سادساً: الإجراءات الاحترازية المتخذة عند التعامل مع سفن الركاب والسيارات ومحطات سفن الركاب
10	سابعاً: الإجراءات الاحترازية عند التعامل مع ركاب وسفن الكروز السياحية
10	ثامناً: مجموعة من الإجراءات المقترحة لمواجهة الوباء
10	أولاً: إجراءات تشريعية ومالية
11	ثانياً: إجراءات للتعامل قبل / أثناء / بعد حدوث الازمات

13	الدليل الرابع: الإجراءات المتبعة لاستمرار عملية التعليم والتدريب البحري
14	الدليل الخامس: تدابير خاصة بمجتمع الميناء وحماية البيئة
14	أولاً: التدابير الخاصة بمجتمع الميناء
14	ثانياً: تدابير خاصة بحماية البيئة
15	ثالثاً: الإجراءات الاحترازية بمراكز التعامل مع المترددين على منشآت ومؤسسات النقل البحري
15	رابعاً: الإجراءات الاحترازية داخل هيئات الموانئ
17	الدليل السادس: تدابير الاجراءات العامة تقوم بها إدارة الميناء
17	أولاً: الإجراءات السريعة
17	ثانياً: متطلبات التشغيل داخل الميناء
18	ثالثاً: إجراءات الاتصال
19	رابعاً: الحوكمة والبروتوكولات
19	خامساً: تعليمات دخول وخروج موظفي الموانئ
19	سادساً: تعليمات التنقل لموظفي الميناء حول مكان العمل
19	سابعاً: إجراءات الاجتماعات
20	ثامناً: المناطق العامة
20	تاسعاً: الإجراءات المتعلقة بأنظمة المنافذ الرقمية
20	عاشراً: المتطلبات الوقائية للمرشدين البحريين
21	الحادي عشر: التخطيط للطوارئ

المقدمة

يتميز النقل البحري بأنه أكفأ أنماط النقل المختلفة وأقلها تكلفة لنقل البضائع على الصعيد العالمي حيث ينقل أكثر من 90% من التجارة العالمية من حيث الكمية. بذلك تصبح أهم وسيلة نقل على مستوى العالم.

ومما لا شك فيه، أن جائحة فيروس كورونا (كوفيد -19) تسببت في أزمة عالمية أثرت على جميع جوانب الحياة وأثرت بشكل سيء على قطاعات الأعمال المختلفة. والقطاع البحري كأحد القطاعات المتأثرة، حيث أدت جائحة فيروس كورونا إلى تعطيل شديد لأعمال الشحن وأثرت على عمل ما يقرب من مليوني بحار في جميع أنحاء العالم. إن أزمة كوفيد - 19 أثبتت بشكل مؤلم أن العديد من الموانئ البحرية ما زالت متأخرة عن التجارة الإلكترونية وتبادل البيانات، ولذلك يجب أن يكون تسريع الرقمة على رأس الأولويات في حقبة ما بعد كوفيد - 19.

وهناك من الدلائل ما يفيد بأن تفاقماً سوف يشهد إذا ما تكرر ظهور الجائحة أو ما شابهه، كما ويتوقع حدوث تغير جذري في آليات التشغيل ومتطلباته من تدريب وتعليم وتكنولوجيات التطبيقات المختلفة في المجال.

ورغم التأثير المرصود في قطاع النقل البحري جراء التداعيات السلبية لجائحة فيروس كورونا المستجد لعمليات تشغيل السفن والموانئ وحركة تداول البضائع والركاب على مستوى العالم إلا أن قطاع النقل البحري كان ولازال من القطاعات الأقل تأثراً - بالمقارنة بقطاع الطيران والسياحة على سبيل المثال.

ولقد فرض الوباء العالمي واقعاً وأخطاراً جديدة لم يكن قطاع النقل البحري جاهزاً لمواجهةها إلا أن بعض منها كان مخططاً للعمل عليه في المستقبل - إلا أن مثل هذه التحديات أصبحت ضرورة للاستمرار والبقاء مثل دواعي التشغيل الإلكتروني وتغيير دواعي الاعتماد على العنصر البشري، بما في ذلك من دواعي تغيير أنماط ونوعيات التدريب والتعليم على سبيل المثال وضرورة التعجيل بتطبيق التكنولوجيات الحديثة المختلفة.

ومما لا شك فيه، أنه قد برز الطابع الإنساني للنقل البحري من خلال استمرار تقديم كافة خدمات النقل للمنتجات الرئيسية مثل الطعام والوقود واللوازم والمعدات الطبية وكذلك المنتجات الأخرى الضرورية للإنتاج وتشغيل سلاسل الإمداد الحساسة، مع الأخذ بعين الاعتبار تظافر كافة الجهود والتعاون بين مختلف الفاعلين في قطاعات النقل، بما في ذلك شركات الشحن البحري والبحري وهيئات الموانئ والوكالات الملاحية، وذلك من خلال اتخاذ تدابير إجراءات تشغيلية استثنائية ومؤقتة ومقتصرة على فترة الأزمة، وذلك تطبيقاً لما تم إصداره من قرارات سلطات دول المقر وتوصيات المنظمات الدولية ذات العلاقة.

الخسائر التي تعرض لها النقل البحري من جراء تفشي كورونا

مع تفشي جائحة كورونا على المستوى العالمي كانت صناعة النقل البحري في مقدمة الصناعات التي تعرضت لخسائر ضخمة وحالة غير مسبوقة من الركود. وقد تصل الخسائر التشغيلية في القطاع إلى 23 مليار دولار هذا العام، ما يعني محو ثمانية أعوام من الأرباح. لقد سجلت سعة الحاويات المسحوبة من الخدمة (Idle Vessels) في الأشهر الخمسة الأولى من العام الحالي، رقما قياسيا" هو الأكبر حتى تاريخه. فقد بلغت 2,72 مليون حاوية نمطية أي ما نسبته 11,6 % من السعة الاجمالية لبواخر الحاويات البالغة 23,445 مليون حاوية نمطية.

ان السبب المباشر لهذا الارتفاع غير المسبوق، يعود الى الفيروس **Coronavirus** حيث شل الاقتصاد العالمي وضرب حركة التجارة البحرية ، مما اجبر خطوط الملاحة على سحب عدد كبير من باوخر الحاويات من الخدمة .

بناء عليه، يجب اجراء مراجعة شاملة لسياسات النقل في المنطقة فيما يتعلق بفتح الاسواق وتعزيز الاستثمار في البنية التحتية للنقل، وتنفيذ برامج لتسهيل التجارة وغيرها من السياسات منها:

1. توفير حزمة من التخفيضات الضريبية على شركات الملاحة العربية للمساهمة في استمرارها واستدامتها.
2. تخفيض الرسوم عامة في الموانئ على السفن رافعة علم أحد الدول العربية، ما ينعكس ايجابا" على ملاك السفن والتجار والمصدرين والمستوردين لبضائعهم.
3. تعزيز التكنولوجيا الرقمية في اعمال ومعاملات الادارات البحرية الحكومية والموانئ من خلال الاستغناء التدريجي عن الوسائل التقليدية، لتقديم واستلام وتسليم البضائع والموافقة على المستندات الرقمية، مع الاخذ بعين الاعتبار تدريب الموظفين على هذه الانظمة الحديثة.
4. تعزيز الاستثمار في التكنولوجيا المشغلة لعمليات ومعدات الموانئ عن بعد. نحو بنية تحتية انتاجية عالية (التشغيل عن بعد).
5. تسهيل امكانية مغادرة طواقم السفن من على متن السفن التي انتهت عقودهم عليها وتعيين بدلا" منهم.
6. حث الدول العربية على النظر في دعم تطوير الاسطول التجاري البحري العربي وصناعة السفن ودعم الشركات الملاحية الخاصة، وتشجيع العمل المشترك بينهما وتأمين قروض ميسرة لهما لدعم سوق النقل البحري العربي بغرض ضمان تدفق البضائع من والى الدول العربية في أوقات الكوارث. وكذلك لتأمين فرص عمل لخريجي الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري من (ربابنة ومهندسين وضباط وبحارة، وخلافه).

الدليل الأول: تدابير بالنسبة للأفراد والعاملين في مجتمع النقل البحري

أولاً - التدابير العامة لسلامة البحارة وصحتهم

- 1- تقديم المعلومات والنصائح حول تفاصيل الأعراض وكيفية انتقال المرض.
- 2- توفير رحلات طيران دولية للبحارة شهرياً لضمان إمكانية تغيير الأطقم.
- 3- تجنب الاتصال الوثيق مع الأشخاص الذين يعانون من التهابات الجهاز التنفسي الحادة.
- 4- تواجـد مندوبي الحجر الصحي خلال استقبال الموانئ للسفن لإجراء الفحص اللازم لكافة الوافدين.
- 5- وضع إجراءات المتابعة اللازمة لأي شخص على متن السفينة والذي ربما كان على اتصال وثيق بحالة مشتبه بها ووضع الحالات المشتبه بها والمخالطين لها تحت الحجر الصحي على متن السفينة حتى تتوفر النتائج المخبرية والتحليل.
- 6- أن تبذل حكومات الدول العربية كل ما في وسعها لتسهيل توصيل الإمدادات الطبية الأساسية والوقود والمياه وقطع الغيار والإمدادات للسفن.

ثانياً - تدابير لتقليل نقل العدوى

- نظافة اليدين: اغسل يديك كثيراً بالماء والصابون لمدة 20 ثانية على الأقل لتجنب انتشار الفيروس.
 - استخدم معقم اليدين المعتمد على الكحول إذا لم يتوفر الماء والصابون.
 - آداب السعال: غط فمك وأنفك بمنديل أو بالقماش - وليس بيدك - عند السعال أو العطس.
 - تجنب الاتصال بالآخرين؛ لا تسافر وأنت مريض مع ارتداء القناع الواقي.
 - القيام بالقياس المستمر لدرجة حرارة العاملين بشكل دوري وعشوائي .
 - الاهتمام بنظافة أماكن العمل وخصوصاً مناطق الإقامة والطعام.
 - توفير التوعية المستمرة لأفراد الأطقم بالإجراءات الاحترازية اللازمة لمنع العدوى والتصرف حيال الإصابة.
 - تطهير معدات مناولة البضائع بشكل دوري.
 - وضع مخططات تعقيم البضائع المتعامل عليها في الموانئ، طبقاً لنوعية البضائع.
 - والاجراءات التالية توضح سبعة مواقف ينبغي التعامل معها بحذر وتنظيف اليدين جيداً بعد الانتهاء منها:
- 1- الإبلاغ عن حالات الطوارئ وتحديد جهات الإبلاغ الساحلية والمحلية لتيسير عملية الإبلاغ وتسليم التقارير عن حالات الإصابة وظهور الأعراض المحتملة.

- 2- الرجوع لقوائم الطوارئ المعمول بها في أنظمة إدارة السلامة. كما يمكن اللجوء لتحديد أرقام الطوارئ - ويفضل أن يكون رقماً موحداً لكل دولة - للاتصال للإبلاغ عن الإصابات ولطلب المساعدة.
- 3- تحديد متطلبات استمرارية العمل: من خلال تحديد قرار تفعيل خطة استمرارية الأعمال الخاصة بالإدارات المختلفة بناءً على البلاغ المقدم وتأثيره أو التأثير المحتمل على الأعمال.
- 4- توفير معدات الحماية الشخصية حيث ينبغي العمل على توفير معدات الحماية الشخصية اللازمة لتيسير الأعمال إذا ما تم إقرار ذلك. وذلك على أن تكون هذه المعدات والأدوات معتمدة ومناسبة لحالة الطوارئ المبلغ عنها.
- 5- قائمة استدعاء الطوارئ البحرية: على كل المتعاملين مع الموانئ من شركات ملاحية وتوكيلات وشاحنين تجهيز وتقديم خطط لمجابهة تفشي الأوبئة والمعتمدة من السلطات المختصة مع توفير جهة اتصال في حالات الإبلاغ عن حالات الإصابة.
- 6- خدمات الدعم والمجابهة ففي حالة التأكد من إصابة أحد الافراد ينبغي العمل على عدم انتشار العدوي أثناء عمليات نقله أو ترحيله للعلاج. ويمكن أن يتثنى هذا عن طريق توفير فرق مجابهة للدعم مع تزويدهم بكل المعدات والأدوات اللازمة طبقاً لتوصيات المنظمات الدولية والمحلية والوزارات ذات الصلة.

ثالثاً: الإجراءات الاحترازية الإدارية المتخذة للتعايش مع الوباء

- 1- استمرار نشر خطابات التعميم الواردة من المنظمة البحرية الدولية وكافة الجهات المعنية على الجهات التابعة لوزارات النقل والجهات ذات الصلة إتباع التوصيات والخطوط الإرشادية الواردة بها.
- 2- نشر الملصقات التوعوية باللغة العربية والإنجليزية للتعريف بفيروس كورونا وطرق الوقاية منه وكذا الإجراءات المتبعة لمجابهته طبقاً للمستجدات.
- 3- عقد اللقاءات الفردية أو للمجموعات الصغيرة لتوعية العاملين بصفة مستمرة للتعريف بالمستجدات.
- 4- الاستمرار في إعلام كافة الشركات / الجهات / التوكيلات الملاحية المتعاملة بالمنشور التعريفي بالفيروس طبقاً للمستجدات لاتخاذ الاحتياطات الوقائية اللازمة.

رابعاً: الإجراءات الاحترازية المتخذة داخل المنشآت الإدارية للجهات العاملة بالنقل البحري

1. يمنع دخول أي شخص إلى المنشآت بدون ارتداء الكمامة الطبية.
2. التطهير والتعقيم المستمر للغرف والمكاتب وجميع مواقع العمل بالقطاع بصفة دورية يومياً قبل وبعد مواعيد العمل الرسمية.
3. توفير المطهرات وأدوات النظافة اللازمة في جميع غرف ومكاتب المنشآت ودورات المياه وفي أماكن واضحة وفي عبوات سهلة الاستخدام يمكن ملئها.
4. التطهير المستمر للسلالم الداخلية والتراييزينات الخاص به.
5. توفير مكان عزل مؤقت بالمنشأة لعزل الحالات المشتبه بها لحين التأكد منها واتخاذ الإجراءات اللازمة.
6. الإبلاغ الفوري للجهات الصحية في حالة ظهور أعراض يشتبه في أن تكون عدوى.
7. استمرار التهوية الطبيعية لجميع قاعات الاستقبال والمكاتب وجميع الغرف بالمباني ودورات المياه للحفاظ على دوران الهواء الطبيعي بجميع الأماكن داخل المباني.
8. تقييد استخدام أجهزة التكييف (خاصة أجهزة التكييف المركزية) مع تطهير وتنظيف فتحات وفلاتر مكيفات الهواء مع التزام الشخص القائم بالتنظيف بارتداء قناع عالي الكفاءة وضرورة إجراء ذلك على الأرض وبعيداً عن بيئة العمل والمترددین من المواطنين.
9. تجميع النفايات الطبية في أكياس خاصة والتخلص منها بطريقة آمنة وطبقاً لتعليمات وزارة الصحة.

خامساً: الإجراءات الاحترازية المتخذة لجميع العاملين بجهات النقل البحري

- 1- عدم السماح بدخول العاملين دون ارتداء الكمامات.
- 2- قياس درجات الحرارة لجميع العاملين مرتين على الأقل يومياً مع تطهير الأيدي قبل التوجه إلى المكاتب من خلال أفراد الأمن بالقطاع، مع الأخذ في الاعتبار المسافات البينية الآمنة لمسافة لا تقل عن متر واحد، مع ارتداء الكمامات أثناء العمل.
- 3- تسجيل الحضور والانصراف باستخدام بصمة الوجه مع إلغاء بصمة الأيدي.
- 4- تنفيذ المهام التي يمكن إتمامها من خلال الشبكات الداخلية (الأرشيف الإلكتروني) أو من خلال البريد الإلكتروني والمكلف بها الموظفين الملزمين بمنزلهم تنفيذاً لقرار السيد / رئيس مجلس الوزراء بشأن تخفيض عدد الموظفين.
- 5- عدم تناول الوجبات والمشروبات بشكل جماعي.

- 6- على جميع العاملين البقاء داخل المنشأة ولا يسمح لهم بالخروج والعودة مرة أخرى خلال فترات العمل.
- 7- الموظفين الذين قد يظهر عليهم أعراض غير مسموح لهم بالذهاب للعمل.
- 8- بالنسبة لأداء العبادات يتم الالتزام بتعليمات الجهات الدينية المعتمدة في هذا الشأن واستخدام السجادة الخاصة وعدم تداولها مع الآخرين.
- 9- عزل العاملين المشتبه بهم بغرفة العزل لحين وصول السلطات المختصة.

الدليل الثاني: التدابير في حالة التأكد من ظهور أوبئة

أولاً: إجراءات عامة للوقاية من الأوبئة

- 1- غسل اليدين بشكل متكرر من قبل الطاقم والركاب - باستخدام الصابون والماء الساخن - أو الكحول تركيز 65 - 70 % على الأقل - مع فرك اليدين لمدة 20 ثانية.
- 2- تجنب ملامسة الوجه بما في ذلك الفم والأنف والعين بأيدي غير مغسولة في حالة ملامسة الأسطح الملوثة.
- 3- يجب أن على البحارة الحفاظ على مسافة متر واحد على الأقل من الأشخاص الآخرين.
- 4- يجب دائماً التعامل مع اللحوم أو الحليب أو المنتجات الحيوانية بعناية، لتجنب التلوث المتبادل مع الأطعمة.
- 5- من المهم إعطاء البحارة الوقت والفرصة لتنظيف أيديهم بعد السعال أو العطس أو استخدام المناديل أو بعد الاتصال المحتمل بإفرازات الجهاز التنفسي أو الأشياء الملوثة.
- 6- تنصح منظمة الصحة العالمية بأنه من المناسب استخدام قناع الوجه عند السعال أو العطس.
- 7- عزل الحالات المشتبه بها لمدة 14 يوم.
- 8- تنفيذ الاحتياطات الاحترازية المحددة بعد تقييم المخاطر للحالات الفردية وإرشادات سلطات الصحة بالموانئ.

ثانياً: الإجراءات الاحترازية أثناء استخدام وسائل النقل الجماعي للعاملين بجهات النقل البحري

1. استخدام الكمامات أثناء التواجد داخل وسائل الانتقال.
2. التطهير الداخلي لوسائل الانتقال مرتين على الأقل يومياً.
3. مراعاة الحد الأقصى بكل عربة مع فرض مساحات تباعد كافية وزيادة عدد الدورات.
4. الالتزام بالمسافات الآمنة بين العاملين أثناء الركوب أو النزول.
5. عدم استخدام وسائل النقل الجماعي في نقل أي حالات إيجابية.
6. توفر منافذ جيدة للتهوية في وسيلة النقل.
7. ينصح بعدم استخدام التكييف إلا بوجود نوع معين من الفلاتر أو الحرص على
8. تنظيف الفلاتر دورياً بعد كل دورة.

ثالثاً: الإجراءات الاحترازية للكافيتريات وأماكن الترفيه التابعة لمنشآت ومؤسسات النقل البحري

- 1- إغلاق جميع الكافيتريات وأماكن الترفيه العامة (قاعات الطعام - قاعات الراحة والتلفزيون - ملاعب أو صالات ألعاب رياضية) داخل وخارج المنشآت التابعة لجهات النقل البحري حال وجودها.
- 2- قيام فرد بتوزيع المشروبات الساخنة أو الوجبات الخفيفة الساخنة للعاملين في مكان العمل.
- 3- استخدام الأكواب الورقية والملاعق أحادية الاستخدام.

رابعاً: الإجراءات الاحترازية أثناء استخدام المصاعد داخل منشآت النقل البحري

- 1- تطهير المصاعد وأزرار التشغيل ومقابض الأبواب بصفة دورياً عدة مرات يومياً بمعرفة متخصصين لمراعاة أماكن الوصلات الكهربائية.
- 2- عدم استخدام المصاعد لجميع الأشخاص بدون ارتداء القفازات والكمامات.
- 3- توفير المطهرات أمام أبواب المصاعد.
- 4- المصاعد تعمل بقدرة 30% فقط من طاقتها الاستيعابية.
- 5- وضع علامات ملصقة على الأرض لتوضيح المسافات المناسبة بين الأفراد داخل وأمام ابواب المصاعد.

الدليل الثالث: تدابير خاصة بالسفن وعمليات الميناء البحري

أولاً: إجراءات عامة

- 1- لا يتم السماح بدخول السفن والتراكي على أرصفة الموانئ إلا بعد إنهاء كافة الفحوصات والكشف الطبي على أطقم السفن بالتنسيق مع الطبيب المتواجد على كل سفينة - كلما كان ذلك ممكناً.
- 2- وضع مخطط للإجراءات الاحترازية لترحيل الطاقم أو الركاب فيما يشمل إجراءات المغادرة أو الدخول لإجراء زيارات البر وتغيير الطاقم.
- 3- يجب أن تضمن دول العلم أن جميع البحارة على متن السفن ترفع علمهم مشمولون بتدابير كافية لحماية صحتهم وأنهم يحصلون على رعاية طبية شاملة وكافية أثناء العمل.
- 4- فرض الحجر الصحي أو رفض الدخول إلى الميناء في الحالات القصوى.
- 5- ويجب أن تتعاون الإدارات البحرية لدول العلم والشركات والربابنة مع سلطات دولة الميناء لضمان ما يلي:

- تنظم دول العلم متطلبات الإمدادات الطبية الواجب توافرها.
 - إمكانية تغيير البحارة.
 - إمكانية تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ.
 - تمكين السفن من دخول أو مغادرة أحواض بناء السفن لأعمال الصيانة.
 - إمكانية توصيل مستلزمات السفن.
 - إمكانية إصدار الوثائق والشهادات والتصاريح اللازمة.
 - يجب إبلاغ سلطات الميناء التالي في حالة ظهور حالات مشتبه بها.
1. يجوز للسفينة المضي قدماً للميناء التالي بمجرد أن تقرر السلطات الصحية أن إجراءات الصحة العامة قد اكتملت بصورة مرضية.

ثانياً: الإجراءات الاحترازية لشركات الشحن والتفريغ العاملة داخل هيئات الموانئ

1. عدم السماح للعاملين والسائقين بالدخول أو العمل داخل الموانئ بدون ارتداء الكمامات والقفازات.
2. ب-التأكد من صحة جميع العاملين والسائقين قبل الدخول وقياس درجات حرارتهم.
3. التنسيق مع الشركات العاملة داخل الموانئ لتنفيذ حملات توعية للعاملين والسائقين بشأن أخطار وكيفية التعامل مع الوباء والمستجدات في إطار ما يتم نشر من قبل وزارة الصحة ومنظمة الصحة العالمية وذلك بصفة دورية ووضع لوحات ارشادية في أماكن واضحة على بوابات الدخول

بالموانئ.

4. التأكيد على توفير معدات الوقاية من الأفعنة وقفزات ومطهرات بشكل كافي قبل العمل.
5. تطهير جميع معدات تداول البضائع بصفة دورية.
6. التأكيد على عدم تحميل البضائع الواردة إلا بعد تطهيرها بمعرفة شركات التطهير المرخص لها العاملة بداخل الموانئ.

ثالثاً: الإجراءات الاحترازية لتعامل هيئات الموانئ مع السفن

1. عدم التعامل مع أي سفن إلا بعد فحصها بواسطة إدارة الحجر الصحي.
2. عدم صعود المرشدين على ظهر السفن إلا بعد اتخاذ الإجراءات الاحترازية وارتداء الكمامات والقفازات الطبية المخصصة لذلك.
3. تنفيذ الفرز الصحي (المناظرة) بمعرفة الحجر الصحي للركاب القادمين وأطقم السفن للتأكد من عدم وجود حالات حمى (ارتفاع في درجات الحرارة $38^{\circ} \leq$ مئوية) أو وجود حالات يعانون من صعوبة في التنفس.
4. الإبلاغ الفوري للجهات الصحية / الأمنية في حالة ظهور حالة مصابة بالمرض.
5. عدم التعامل مع أي فرد من طاقم السفينة بدون ارتداء مهمات الوقاية (الكمامة والقفازات) .
6. التأكيد بصورة مستمرة من فاعلية وكفاءة مختلف وسائل الاتصال المختلفة بين السفن المتواجدة داخل نطاق الميناء (أرصفة الميناء - مخطاف داخلي - مخطاف خارجي) وإدارات الحركة لهيئات الموانئ
7. عدم السماح بقبول تغييرات أطقم السفن في بعض الموانئ العربية بسبب إغلاق المطارات لحين السماح بذلك.

رابعاً: الإجراءات الاحترازية من قبل هيئات الموانئ في حالة اكتشاف إصابة بوباء

1. إبلاغ إدارة الحجر الصحي بالميناء .
2. إبلاغ الجهات الصحية / الجهات الأمنية / عمليات المحافظات او البلديات - وزارات النقل.
3. عزل السفينة وتخصيص رصيف يضمن أكبر قدر من السيطرة على بؤر العدوى.
4. تفعيل إجراءات وخطة الحجر الصحي بالميناء .
5. تحديد الطرق السليمة لإنزال المرضى وسرعة إسعافهم، وكيفية التعامل في حالة وجود وفيات.
6. تعيين متحدث رسمي لإصدار البيانات الإعلامية أول بأول لمنع انتشار الشائعات.

7. تعيين قاعدة إدارة أزمات كمركز للتحكم والسيطرة.
8. عزل الحالات المصابة بالحجر الصحي داخل الميناء مع تواجد طاقم طبي (24) ساعة ويتم إبلاغ الإدارة العامة للحجر الصحي بوزارة الصحة ومديرية الشئون الصحية ثم تحول الحالات الحرجة إلى أقرب مستشفى حجر صحي عند اللزوم.

خامسا: الإجراءات الاحترازية المتخذة لتطهير البضائع الواردة

1. قيام كل من الحجر الصحي وإدارة الحجر الزراعي بالموانئ بالإشراف والمتابعة على أعمال التعقيم والتبخير لجميع (البضائع الواردة - الأرصقة - معدات الشحن والتفريغ العاملة داخل الموانئ - أماكن التخزين - عبوات التخزين - سيارات النقل - الشاحنات).
2. تنفيذ أعمال التعقيم للبضائع المتداولة وتقديم المستندات الدالة على ذلك المعتمدة من (الحجر الصحي - الحجر الزراعي) قبل إصدار شهادات الإفراج الجمركي النهائي عن البضائع.
3. الترخيص بالعمل داخل الموانئ للشركات المتخصصة في أعمال التعقيم والتبخير للبضائع بشرط حصولها على ترخيص مزاولة هذا النشاط وبعد مراجعة الشهادات الخاصة بهم للتأكد من استيفائها للشروط المطلوبة وتقديمهم أسعار ملائمة للعمل داخل الموانئ لتعقيم وتطهير الحاويات والبضائع العامة طبقاً لعدد عنابر السفينة وحجم ونوعية البضائع ويتم ذلك تحت إشراف هيئات الموانئ والحجر الصحي والحجر الزراعي.

سادسا: الإجراءات الاحترازية المتخذة عند التعامل مع سفن الركاب والسيارات ومحطات سفن الركاب

1. يجب على جميع طاقم السفينة استخدام معدات الوقاية الشخصية (الكمامة والقفاز الواقي).
2. الفرز الصحي لجميع الركاب قبل الصعود بمعرفة الطاقم الطبي المتواجد على السفينة.
3. عدم السماح لأي راكب بالصعود على ظهر السفينة بدون ارتداء القفاز والكمامة.
4. تطهير المنقولات المصاحبة للركاب على الرصيف قبل نقلها إلى السفينة.
5. الالتزام بتطهير العبارة بصفة دورية قبل وأثناء وبعد الرحلات.
6. توفير مواد إعلامية (منشورات، ولافتات، وملصقات، وشرائح إلكترونية، وما إلى ذلك) عن التدابير الخاصة بالبواب لتوزيعها على الركاب وكذلك على المواقع الرسمية.
7. تجنب الاختلاط بين طاقم السفينة والركاب.

8. التخلص الآمن من النفايات في أكياس خاصة والتخلص منها طبقاً لتعليمات وزارة الصحة.
9. تسجيل المعلومات الصحية للركاب بنموذج الإقرار الصحي وتسليمها إلى سلطة الحجر الصحي لميناء الوصول .
10. تخصيص مكان للعزل لوضع المشتبه في حالتهم الصحية لحين اتخاذ الإجراءات اللازمة.

سابعاً: الإجراءات الاحترازية عند التعامل مع ركاب وسفن الكروز السياحية

1. التعامل مع الركاب طبقاً لأسلوب التعامل مع السائحين الواردين للدولة من الخارج .
2. التعامل مع سفن الكروز السياحية بنفس أسلوب التعامل مع سفن الركاب بالنسبة للسفينة واطقم السفينة.
3. التنسيق بين مشغلي البرامج السياحية لسفن الكروز السياحية وهيئات الموانئ البحرية فيما يخص أسلوب التعامل مع سفن الكروز السياحية والتي لا تزيد فترة زيارتها للميناء عن 24 ساعة تقريباً وطبقاً لبرامج رحلات هذه السفن المخططة مسبقاً لأجل المحافظة على هذا النشاط السياحي البحري للدولة مع الوضع في الاعتبار للظروف الاحترازية لمواجهة الوباء .

ثامناً: مجموعة من الإجراءات المقترحة لمواجهة الوباء:

أولاً: إجراءات تشريعية ومالية

1. اعتماد برامج البحث العلمي العامة بالشراكة مع الجامعات ومراكز البحوث العربية لتحسين المعرفة.
2. تحسين سياسة التدريب والتوظيف للبحارة في الدول العربية.

ثانياً: إجراءات متعلقة بالحكومة:

1. تحديث الترسانة التشريعية لحماية الخط الساحلي والبيئة البحرية وسلامة وأمن الموانئ والبحار وإطار النشاط الاقتصادي المرتبط بالصناعة البحرية.
2. تحسين حكامه القطاع من خلال إنشاء المجلس العربي الأعلى للسياسة البحرية والموانئ والجمع بين مختلف المؤسسات البحرية في هيئة واحدة لترشيد الموظفين والخبرات في القطاع وتركيز تحركات السياسة البحرية للجامعة العربية
3. توقيع عقد برنامج بين جامعة الدول العربية والمتخصصين في هذا القطاع من أجل ظهور صناعة بحرية عربية حقيقية.
4. إنشاء مرصد بحري ومينائي عربي يتيح قياس ومراقبة مؤشرات الاداء المختلفة.

ثالثاً: إجراءات للتعامل قبل / أثناء / بعد حدوث الازمات :

أ - قبل حدوث الازمات

- لا بد من وضع استراتيجية للتدخل السريع وقت الطوارئ وتكوين للحكمة الجيدة من شأنها أن تمكن من ادارة التوقعات وحل الازمات الطارئة لإنقاذ النقل البحري، ومن ضمان وجود خطة للتدخل الانى
- وضع خطة متكاملة للتكوين الجاد والمستمر والمتجدد للحكمة الجيدة بجامعة او معهد متخصص لهذا الغرض على ضوء دراسة وتحليل تطور النشاط البحري بشكل مستمر وتتبع التوقعات والتقلبات المنتظرة في ميدان النقل البحري يعهد به إلى أكاديمية عربية لهذا التكوين
- إعداد فريق متكامل دائم يشمل كل المهنيين المتدخلين في قطاع النقل البحري لدراسة توقعات الكوارث وإدارة الأزمات ووضع خطة ناجحة للتدخل السريع لمواجهة الازمة فور حدوثها.
- التأكد الدوري من قابلية فريق إدارة الأزمة للتدخل الفوري وتعيين معطياته من سلطات ومرافق، ولجان معنية، اسماء الاعضاء، رقم الهواتف،
- التأكد المنتظم من توفر الوسائل المادية والتقنية والإنسانية اللازمة للتدخل السريع ان استدعت الحالة ذلك
- استقرار الأزمات السابقة وإعداد خطة دقيقة محكمة استباقية قبلية لكل أزمة متوقعة
- التمرين الدوري المستمر لفرق التدخل على هذا النوع من الاستنفار المحتمل

ب - عند حدوث الأزمة :

- لا بد من استراتيجية لمواصلة نشاط المتضررين، مثلاً فيما يخص التجديد الدوري لأطقم السفن والسماح لهم بمغادرة سفنهم عند نهاية الخدمة والالتحاق بها عند بداية الخدمة ،وبدون تأخير قد يؤثر سلباً على النشاط البحري ككل،
- استنفار الفرق اللازمة وتجنيد كل الطاقات للتدخل حسب الخطة العامة للحدث والخطة الخاصة بكل أزمة وتعيينها حسب ما قد يصاحبها من خصوصيات، والتنسيق لجهود كافة المتدخلين،
- التواصل المستمر مع المتدخلين المتضررين والتقييم الدوري للأداء الميداني وولنتائج الخطة، تفادياً للمشاكل الاقتصادية والاجتماعية الناتجة عن الأزمة
- مواكبة المتضررين من الازمة لأخذ ما ينبغي اتخاذه في الوقت المناسب من تدابير لمعالجة لازمة
- اعادة النظر المستمر في الخطة لتصحيح ما يلزم تصحيحه،

- التأكد من التطبيق الفعلي الميداني لهذا التصحيح

ج - ما بعد الأزمة :

- تحليل الأسباب والنتائج
- 5. تقييم الخطة والأداء من حيث الكم والكيف
- رسم خارطة للمخاطر وإبراز ما ينبغي ضبطه من الحلول واتخاذها من تدابير لمعالجة الأزمة وتبعاتها،
- التتبع الميداني والمستمر لنتائج الأزمة والتدابير المتخذة للقضاء عليها،
- عرض ما قد ينشأ من نزاعات على غرفة تحكيم عربية.
- تأسيس نادي عربي للحماية والتعويض من أجل التأمين ضد هذه المخاطر ونتائجها ومخاطر النقل البحري حيث يوجد بدبي بالأمارات العربية النادي الإسلامي العربي للحماية & Islamic P club " وهو عضو في الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية عن دولة الامارات العربية المتحدة ويقترح تدعيم هذا النادي حيث انه نادى حماية عربي.

الدليل الرابع: الإجراءات المتبعة لاستمرار عملية التعليم والتدريب البحري

1. يمنع دخول أي شخص إلى حرم المؤسسة التعليمية إلا بعد التأكد من التقييم الصحي عند بوابة الدخول وقياس درجة الحرارة مع ارتداء الكمامة.
2. استمرار تقليل الكثافات للموظفين بما يتناسب مع انتظام سير العمل مع تفعيل نظام العمل بالتناوب.
3. تخفيض الطاقة الاستيعابية للقاعات الدراسية إلى نسبة 50% من الطاقة مع تطبيق إجراءات التباعد بين الأماكن المخصصة للجلوس بمسافة لا تقل عن 1 متر بالإضافة إلى توفير المطهرات بالطرق المؤدية للقاعات الدراسية.
4. مغادرة الطلاب بمجرد انتهاء المحاضرات أو الاختبارات.
5. تطبيق الإجراءات الاحترازية بالكافيتريات والمطاعم.
6. تطبيق الإجراءات الاحترازية بالمكتبات.
7. التأكيد على توزيع اللافتات والإرشادات الطبية بأماكن متفرقة داخل المؤسسات التعليمية للتوعية وطرق مكافحة.
8. تكثيف أعمال التطهير والتنظيف والتعقيم لكافة القاعات الدراسية والمعامل والمكاتب الإدارية باستخدام المنظفات الموصى بها من وزارات الصحة.
9. المحافظة على التهوية الجيدة للقاعات والمعامل الدراسية.
10. يتم إعطاء الإذن والعتذار لأي طالب يقوم بالإبلاغ إنه مريض أو درجة حرارته مرتفعة.
11. وضع آلية واضحة للتعليم الإلكتروني، مع تدريب السادة أعضاء هيئة التدريس بالمعاهد على كل المنصات الإلكترونية المتاحة والمستخدمة في التعليم عن بعد مثل (Zoom - Google Classroom - Moodle - Microsoft Team).
12. تنفيذ الجدول الدراسي إلكترونياً بنفس مواعيد الجدول الدراسي الموضوع دون أي تغيير لتجنب التعارض.
13. يتم تنفيذ التقييمات والاختبارات الدورية إلكترونياً في صورة تكليفات وتقارير على أن يكون الامتحان النهائي بالحضور الشخصي ويراعى فيه الإجراءات الاحترازية والتباعد المذكورة عالية.
14. العودة للتعليم التقليدي والنظام المتبع سابقاً في حالة إعلان منظمة الصحة العالمية انتهاء الوباء وإقرار الوزارات ذات الصلة بذلك

الدليل الخامس: تدابير خاصة بمجتمع الميناء وحماية البيئة

أولاً - التدابير الخاصة بمجتمع الميناء

1. تجنب تركيب أحواض تجميع مياه صرف العواصف التي تقوم بالتصريف مباشرة إلى المياه السطحية واستخدام أحواض الاحتواء في المناطق التي تشتد فيها خطورة انسكاب الزيت أو المواد الخطرة التي تحدث بشكل عرضي مثل مواقع التزود أو نقل الوقود وأنظمة فصل النفط عن الماء. ويجب أن تخضع أجهزة فصل النفط عن المياه وأحواض التقاط الصخور لعمليات الصيانة بصفة منتظمة لكي يتم الإبقاء عليها صالحة للتشغيل.
2. يجب أن يوفر مشغلو الميناء خدمات التجميع أو التخزين أو النقل والمنشآت ومرافق الموانئ ذات السعة والنوع الكافيين لجميع أنواع المياه المستعملة، وذلك بما يتوافق مع اتفاقية MARPOL واللوائح التنظيمية المحلية.
3. ينبغي تجميع الصرف الصحي الخارج من السفن ومعالجته في داخل الموقع أو خارجه وفقاً للتوصيات المقدمة في الإرشادات العامة بشأن حماية البيئة والسلامة والصحة.
4. ينبغي تزويد مرافق الموانئ التي تستخدم للقيام بالخدمات المينائية بمراحيض تعمل بإعادة التدوير أو الكيماويات أو خزانات الاحتجاز والتي يمكن تفرغها في المنشآت الموجودة على الشاطئ.

ثانياً - تدابير خاصة بحماية البيئة

1. ينبغي أن توفر منشآت الميناء الوسائل المناسبة لاستقبال وإدارة النفايات السائلة والنفايات الصلبة، أي تفي بإحتياجاتها الخاصة وباحتياجات السفن الزائرة وبالخدمات التي تم تصميم الميناء كي يقوم بتقديمها.
2. كما ينبغي أن توفر منشآت استقبال النفايات في الميناء السعة الملائمة لاستيعاب النفايات التي يتم استقبالها في الميناء من السفن بما في ذلك الأوعية التي يتم ضبط حجمها وموقعها بشكل المناسب وأن توفر السعة الكافية للتعامل مع الظروف الجوية والتقلبات الموسمية.
3. ينبغي أن تتوافر المعلومات لدى ربانة السفن كي يقوموا بتحديد منشآت استقبال النفايات الصلبة وإجراءات المناولة المقبولة في الموانئ.

4. يجب حظر تفرغ النفايات الصلبة من السفن وتنفيذ القوانين القومية والدولية ذات الصلة أثناء تواجدها وفقاً لاتفاقية MARPOL، كما ينبغي التفكير في تنفيذ قيود أكثر صرامة إذا لزم الأمر لحماية بيئة الميناء.

5. يجب إنشاء نظام لتجميع النفايات التي تلقىها السفن والتخلص منها، لكي يتم تطبيقه على السفن المتواجدة في مناطق الانتظار بالمرسى أو بجانبه بحيث يتفق مع متطلبات منع التلوث بمنشآت الميناء ومرافق الاستقبال لتنفيذاً لمتطلبات المنظمة البحرية الدولية.

6. التعامل مع المواد الخطرة والنفط:

- يجب تحديد مواقع منشآت التعامل مع النفط والمواد الكيماوية والخطرة مع مراعاة أنظمة التصريف الطبيعية والمناطق ذات الحساسية البيئية.

- ينبغي أن تشمل الموانئ على نظام احتواء ثانوي لخزانات تخزين السوائل بمناطق تحميل وتفرغ الناقلات.

- ينبغي إنشاء المنشآت التي يتم فيها تخزين المواد الخطرة والتعامل معها بعيداً عن نشاط حركة المرور لحماية الأفراد والممتلكات من خطر حدوث الحوادث.

- ينبغي توفير مناطق تخزين مؤقتة تتم تغطيتها وتهويتها من أجل حالات التسرب في الحمولة الخطرة ويتم تصميمها بحيث تسهل تجميع التسربات والإنسكابات. مثل تصميم سطح منحدر كي يسمح بالتقاط الانسكابات واستخدام أحواض التجميع المزودة بصمامات والتي تسمح بدخول الإنسكابات والمواد الخطرة إلى حوض تجميع ذو طرف مسدود والتي يمكن ضخ المواد المنسكبة منه.

- ينبغي تزويد معدات تعبئة الوقود بتوصيلات خرطوم سريعة الفصل تعمل على إيقاف التدفق في حالات الطوارئ.

- يجب فحص معدات التزود بالوقود يوميًا للتأكد من وجود جميع المكونات في حالة مقبولة.

- ينبغي أن يقوم مشغلو الميناء بإعداد خطة لمنع الانسكاب والسيطرة عليه وتنفيذ الإجراءات المضادة له عن طريق الاستعانة بإصدارات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة بخطط الطوارئ لمنع التلوث.

- تحدد الجهة المسؤولة عن التعامل مع الإنسكابات وحوادث التلوث الأخرى بما في ذلك آليات إعداد التقارير والتنبيه لضمان سرعة إعداد التقارير عن أي إنسكاب إلى سلطات الدولة وإعلام

- العاملین على مجابهة التلوث كي يقوموا بالإجراء المناسب.
- تدريب العاملین الذین سيعالجون الإنسكاب على تشغيل المعدات الخاصة بالحد من التلوث وفحص خطة الطوارئ من خلال إجراء التمارین وإعداد التقارير وإطلاق الإنذارات التنبيهية للتعامل مع الإنسكاب.
- طلب بيانات شحنات السفينة التي تحتوي على بضائع خطرة لمعرفة الأسلوب الأمثل سواء في نقلها أو تحميلها أو تفريغها، بما في ذلك إسم الشحنة الفني ودرجة الخطر.
- تدريب العاملین على الجوانب المتعلقة بالتعامل مع البضائع الخطرة بما في ذلك فرز البضائع الخطرة وقبولها في الميناء.
- تفعيل إجراءات الاستجابة الطارئة الخاصة بالبضائع الخطرة.
- ينبغي أن تزود الموانئ مشغلي السفن بالتفاصيل المتعلقة بمتطلبات الميناء أو الدولة أو سلطة الميناء للتعامل مع مياه الصابورة وتشتمل هذه التفاصيل على توفر منشآت الاستقبال وموقعها وسعتها بالإضافة إلى معلومات عن المناطق والمواقع المحلية التي ينبغي أن يتجنب فيها استقبال مياه الصابورة.

ثالثاً: الإجراءات الاحترازية بمراكز التعامل مع المترددين على منشآت ومؤسسات النقل البحري

1. توفير منفذ لصرف الكمادات والقفازات ووجود مطهرات على أبواب دخول والتأكد من توفر الكميات الكافية التأكد من صحة جميع المترددين قبل الدخول وقياس درجات الحرارة.
2. عدم دخول أي شخص إلى مراكز التعامل بدون ارتداء الكمادات والقفازات.
3. يراعى ألا تزيد كثافة قاعات الاستقبال عن 50% من القدرة الاستيعابية لأماكن الانتظار (الكراسي) ويراعى التباعد الاجتماعي والمسافات البينية بين المتعاملين.
4. التطهير الدوري على مدار الساعة طوال فترة استقبال المتعاملين.
5. استخدام الدفع الإلكتروني أو عن طريق البنوك واستخدام الدفع النقدي في أضيق الحدود.
6. استمرار التهوية الطبيعية لجميع قاعات الاستقبال ودورات المياه للحفاظ على دوران الهواء الطبيعي بجميع الأماكن داخل مركز التعامل.
7. التوعية بالإجراءات الاحترازية داخل مراكز التعامل في أماكن واضحة من خلال اللوحات الإرشادية أو من خلال شاشات في حالة توفرها لعرض أفلام مرئية لتوعية الجمهور بمخاطر الوباء وطرق انتشاره والوقاية منه المعدة بمعرفة وزارة الصحة.

8. تقييد استخدام أجهزة التكييف (خاصة أجهزة التكييف المركزية) مع تطهير وتنظيف فتحات وفلاتر مكيفات الهواء مع التزام الشخص القائم بالتنظيف بارتداء قناع عالي الكفاءة وضرورة إجراء ذلك على الأرض وبعيداً عن بيئة العمل والمتريدين من المواطنين.

رابعاً: الإجراءات الاحترازية داخل هيئات الموانئ

1. رفع درجة استعداد مراكز عمليات وإدارة الأزمات بهيئات الموانئ على مدار الـ (42) ساعة
2. للمتابعة والتنسيق والإبلاغ بين الجهات المعنية عن أى حالات قد تظهر.
3. التنسيق مع إدارات الحجر الصحي بالموانئ لتكثيف التعريف بالوباء وأعراضه وكيفية الوقاية
4. منه وأسلوب التعامل مع المصابين وجمع كافة البيانات اللازمة عنه وكذلك خريطة انتشاره.
5. استمرار توزيع المنشورات التعريفية بالفيروس موضح بها أعراض الفيروس وكيفية الوقاية
6. منه على كافة الإدارات بالهيئات والعاملين بالموانئ والمباني الإدارية والأماكن العامة والأتوبيسات والوحدات البحرية طبقاً للمستجدات والمعلومات المستحدثة عن الفيروس.
7. توفير المطهرات المعقمة لليد (جيل كحول بنسبة 70%) بجميع المباني وجوار المصاعد والوحدات
8. التعقيم اليومي للميناء بالكامل باستخدام سيارات الرش باستخدام الكلور المخفف طبقاً لتعليمات وزارة الصحة (نسبة 1000 جزء في المليون أو فوق أكسيد الهيدروجين بتركيز 5.6%) للطرق والأرصفت وساحات ومخازن ومعدات الشحن والتفريغ وكذلك التعقيم اليومي للمباني من الداخل باستخدام أجهزة الرش المحمولة.
9. قياس درجات الحرارة لجميع العاملين والمتريدين على الموانئ يومياً على بوابات الدخول الرئيسية من خلال أفراد الحجر الصحي والسلامة والصحة المهنية والأمن.
10. الاستمرار في تسجيل دخول وخروج المركبات والعاملين والمتريدين على هيئات الموانئ لحصر المتواجدين بمناطق العمل في حالة ظهور حالات إصابة.
11. توفير مهمات الوقاية ضد فيروس كورونا من كمادات وقفازات للعاملين بالميناء بالتنسيق مع الحجر الصحي.
12. عدم السماح بقبول تغييرات أطقم السفن في جميع الموانئ المصرية بسبب إغلاق المطارات لحين السماح بذلك.

13. الاستمرار في إعلام كافة الشركات / الجهات / التوكيلات الملاحية بالموانئ بالمنشور التعريفي بالفيروس طبقاً للمستجدات لاتخاذ الاحتياطات الوقائية اللازمة.
14. عدم التعامل مع أى سفن إلا بعد فحصها بواسطة إدارة الحجر الصحي.
15. عدم صعود المرشدين على ظهر السفن إلا بعد اتخاذ الإجراءات الاحترازية وارتداء الكمامات والقفازات الطبية المخصصة لذلك.
16. الإبلاغ الفوري للجهات الصحية / الأمنية في حالة ظهور حالة مصابة بالمرض.
17. التأكيد بصورة مستمرة من فاعلية وكفاءة مختلف وسائل الاتصال (اللاسلكي - التليفون الأرضي - الفاكس - التليفونات المحمولة) وسيارات الإسعاف الداخلي وسيارات نقطة الإسعاف المتواجدة بجوار سور الميناء وأن جميعها متواجدة وتعمل بكفاءة.
18. تنفيذ الفرز الصحي (المناظرة) بمعرفة الحجر الصحي للركاب القادمين وأطقم السفن للتأكد من عدم وجود حالات حمى (ارتفاع في درجات الحرارة $\leq 38.3^{\circ}\text{C}$ مئوية) أو وجود حالات يعانون من صعوبة في التنفس.
19. التأكيد على أنه في حالة اكتشاف الإصابة بأي عرض من أعراض فيروس كورونا يتم الإبلاغ الفوري بمركز عمليات الهيئة.
20. تسجيل القادمين على برنامج القادمين من الخارج على الفور وإخطار الإدارة العامة للحجر الصحي ومديريات الشؤون الصحية التابع لها محل الإقامة لمراقبتهم لمدة (14) يوم من تاريخ الوصول عن طريق مكاتب الصحة الواقعة في دائرتها.
21. ص- . تجميع النفايات الطبية (قفازات - كمامات طبية) في أكياس خاصة والتخلص منها بطريقة آمنة وطبقاً لتعليمات وزارة الصحة.
22. متابعة تنفيذ الإجراءات الاحترازية الخاصة بمراكز عمليات وإدارة الأزمات بهيئات الموانئ على مدار الـ (24) ساعة للمتابعة والتنسيق والإبلاغ بين الجهات المعنية عن أي حالات قد تظهر.

الدليل السادس: تدابير الإجراءات العامة تقوم بها إدارة الميناء

أولاً: الإجراءات السريعة

1. تنفيذ الأعمال الإدارية بجميع الموانئ من المنزل، والتغلب على محدودية البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات والتي ستشكل تحديات لبعض الأعمال.
2. إنشاء بعض المكاتب الادارية الفرعية خارج الموانئ، بحيث يتم الاستفادة من أقل عدد ممكن من الموظفين لإنجاز الأعمال خلال إتخاذ الإجراءات الإحترازية، ويكون المكتب الفرعي منوط بجميع الأعمال الرئيسية في حالة زيادة الإجراءات الإحترازية في الموانئ.
3. الحد من التنقل والزيارات داخل مكاتب الإدارات بالميناء، والحد من الإجتماعات والتوسع في إستخدام التطبيقات الإلكترونية لتنفيذ الإجتماعات على مستوى الأقسام والإدارت مع إستثناءات محددة للغاية حسب حاجة العمل.
4. يختلف تنظيم فرق العمل حسب حجم الميناء، ونوع البضائع التي يتم تداولها، في حين لم تقم بعض الموانئ بإجراء تغييرات على القوى العاملة، على الرغم من تنفيذ بروتوكولات لوقاية موظفيها قبل وأثناء قيامهم بالأنشطة اليومية.
5. لضمان عمليات الشحن، وتسهيل إنشاء فرق إحتياطية ومن ثم تقليل مخاطر العدوى، تتوقف بعض الموانئ عن الخدمات غير الأساسية من أجل تحديد الأولويات وضمان استمرارية أنشطة الموانئ الأساسية (وصول السفن وعمليات الرسو وتداول البضائع) وقامت بعض الموانئ بالمنورة لزيادة عدد الأرصفة وعدم التكدس وذلك عن طريق تحويل وتجهيز أماكن مستودعات الوقود إلى منطقة رسو لتقليل.
6. في مواقع تداول الحاويات، يتم إنشاء "خط سريع" بحيث تكون الأولوية للشحنات الطبية مع توفير جميع اللوجيستيات اللازمة بما في ذلك زوارق القطر، ومعدات مناولة البضائع، كما تأتي في الأولوية الثانية شحنات البضائع الأساسية في ضوء المطالب العاجلة ذات التأثير أثناء فترة الوباء.
7. يجب تخصيص رصيف محدد للسفن المشتبه بإصابة أطقمها بالفيروس، مع إتخاذ كافة التدابير الإحترازية لعزل السفينة ودخولها في الحجر الصحي وعلاج المصابين، وكذلك تخصيص كافة المعدات اللازمة وعربات الإسعاف في حالة الإحتياج لنقل المصابين إلى المستشفيات.
8. يجب التأكد من تنفيذ شركات النقل وأطقم الشاحنات التي تتعامل داخل الميناء من تنفيذ التدابير الوقائية، والتي تهدف لتقليل التعرض للمخاطر في الموانئ وفي المحطات.

ثانياً: متطلبات التشغيل داخل الميناء

1. يجب أن تعمل هيئات الموانئ على حث أطقم السفن على القيام بأعمال التطهير والتهوية وغيرها من الأعمال ذات الصلة، وأن تطلب من الموظفين المناوبين أن يسجلوا بدقة معلومات عن هوية الأشخاص الذين يصعدون على متن السفينة، وأسباب صعودهم إليها والنزول منها، لضمان إمكانية تتبع المعلومات عن هؤلاء الأشخاص.
2. يمكن للسفن المشاركة في الرحلات الدولية القيام بعمليات الشحن والتفريغ بعد الإنتهاء من الحجر الصحي من قبل الجمارك إذا أوضحت السجلات سلامة طاقم السفينة.
3. يجب على الميناء تنفيذ خطة تأمين ومتابعة لدخول وخروج الموظفين والمركبات، كما ينبغي مراقبة حركة التواصل على الأرصفة، مع ضرورة توعية أطقم السفينة بعدم مغادرة السفينة إلا في حالات الضرورة القصوى.
4. يجب أن تتعاون الموانئ مع الوحدات ذات الصلة أثناء نوبات الأطقم، وإمداد السفن وتفتيشها، وإجراء عمليات الإنقاذ في حالات الطوارئ، والتعامل مع البحارة المصابين والمرضى بموجب الإذن الجمركي، مع المحافظة على تنفيذ تعليمات الوقاية من الأوبئة، ومن ناحية أخرى يجب توعية الأفراد أثناء دخولهم وخروجهم من الميناء.
5. يجب توفير أجهزة قياس درجات الحرارة، كما يجب فحص درجات حرارة الأفراد قبل دخولهم الميناء، مع الأخذ في الاعتبار عدم السماح للأشخاص الذين تزيد درجة حرارتهم عن (37.3 °C) من دخول الميناء، مع سرعة إبلاغ الجهات الصحية لإتخاذ الإجراءات اللازمة.
6. يجب المحافظة على استمرار إجراء الصيانة الوقائية للمعدات والتأكد على ضرورة توفير مهمات الوقاية الفردية مثل الأقنعة والقفازات والنظارات الواقية.
7. لا يسمح لأي من مشغلي المحطات بالصعود على متن السفينة أو الاتصال مباشرة بالطاقم، إلا في حالات اللزوم لأغراض العمل، كما يجب على الموظفين البقاء على مسافة آمنة تبلغ حوالي متر مع إتخاذ تدابير الحماية الذاتية.
8. يمكن تنفيذ أعمال الميناء كالشحن والتفريغ بصورة طبيعية، مع إتخاذ التدابير الاحترازية الموصى بها من منظمة الصحة العالمية، مثل التباعد الإجتماعي وإستخدام الكمامات وعمليات التعقيم المستمر للمعدات والمركبات التي تُستخدم في الشحن والتفريغ، مع تخصيص فترة مناسبة بين كل مناوبة وأخرى لإجراءات التعقيم للمركبات ومعدات الشحن والتفريغ.

9. يجب وضع لوحات إرشادية وعلامات تحذيرية والإلتزام بها أثناء العمل، كما تحرص إدارة الميناء على إستبعاد الطاقم من منطقة تشغيل المحطة، ويتعين على الطاقم إرتداء الكمامات والقفازات وما إلى ذلك من مهمات الوقاية الشخصية والحفاظ على مسافة آمنة مع إستمرار قياس درجة الحرارة لجميع أفراد الطاقم الذين يحتاجون إلى العمل على الأرصفة.
10. ينصح بإستخدام تطبيقات الفيديو عبر الهواتف لتجنب تجمع الموظفين.

ثالثاً: إجراءات الإتصال

1. يوصى بشدة بإنشاء منهجية إتصال شفافة ومرنة وإستباقية للتواصل مع مختلف أصحاب المصلحة داخل وخارج الموانئ وذلك لتنسيق الجهود والموارد والتنويه عن المستجدات والإجراءات داخل الميناء.
2. يجب أن تتكاتف الجهود لتوفير معلومات واضحة عن حالة العمليات، والإستجابة السريعة وأخذ تدابير الطوارئ والعناية التي يقدمها العاملين وأعضاء مجتمع الميناء، وذلك لتعزيز المشاركة المجتمعية المستمرة وكذلك تعزيز الحوار كما يجب توفير وإستخدام مجموعة متنوعة من أدوات الإتصال لهذا الغرض.
3. يجب وجود إدارة لتقييم مجتمع الميناء وأصحاب المصلحة وذلك لتجنب التوترات والمواقف غير المرغوب فيها مما يؤكد على وجوب التواصل الواضح والشفاف بشأن إجراءات السلامة وتوافر وإستخدام معدات الوقاية من قبل موظفي الميناء.
4. الدعم الاجتماعي: غالباً ما يضطر البحارة إلى قضاء فترات أطول على متن السفينة، ولذلك لا بد من وجود دعم إجتماعي من الأرصفة.
5. تشجيع إستخدام الحلول الإلكترونية للعمليات الإدارية والتجارية بين جميع الكيانات العاملة في الميناء ومع المعنيين بوسائط النقل البحري لتقليل المخاطر.

رابعاً: الحوكمة والبروتوكولات

1. في حالة تخفيض العمالة، وبعد إستئناف العمل يتم إعداد مذكرة مفصلة وواضحة للإجراءات التي ستتبع لعودة العاملين، موضح بها الإرشادات الوقائية المتعلقة بمواجهة الوباء، والتدابير الإحترازية الواجب على العاملين إتخاذها، وكذلك نصائح حول ما يجب قيام العاملين به، وتكييف بروتوكولات العمل بالموانئ مع ظروف الوباء.

2. التنبيه على الموظفين بضرورة ملئ وثائق الحجر الصحي (طبقاً لما هو منصوص عليه من الإرشادات والقوانين المحلية) للتمكن من تتبع الموظفين صحياً في حالة الإصابة.
3. تشجيع الموظفين على إرتداء الكمامات الطبية أثناء تنقلهم من وإلى العمل ويكون إرتدائها إلزامياً في حالة إستخدام وسائل النقل العام.
4. يتم الالتزام بمبدأ التباعد الاجتماعي الآمن - لا يقل عن متر واحد - في بيئة العمل فيما يشمل جميع الأنشطة داخل المكاتب وفي بيئة العمل الخارجية بالميناء، مع إعطاء تعليمات وتوعية إلزامية مناسبة بمعدات الوقاية الشخصية.
5. التنبيه على الحد من إستخدام غرف الاجتماعات المغلقة إلا عند الضرورة القصوى وبحد أقصى نصف ساعة، خاصةً عندما تكون التهوية محدودة.
6. يراعى الإستمرار في الإلتزام والعمل بالقيود المفروضة على الزائرين أو عند حضور الاجتماعات الخارجية وكذلك في حالات السفر الضرورية.
7. نشر التعليمات والأساليب الواضحة للموظفين الذين عادوا إلى العمل ولكنهم بدأوا بعد ذلك يعانون من أعراض الفيروس.

خامساً: تعليمات دخول وخروج موظفي الموانئ

1. وضع وتحديد أوقات الحضور والمغادرة للعمل وذلك لتقليل التكدس في مكان العمل.
2. أخذ قياسات الحرارة للعاملين والموظفين فور وصولهم لمحل العمل بشكل يومي.
3. توفير المزيد من أماكن إنتظار السيارات والدراجات البخارية.
4. الحد من كثافة الركاب في وسائل النقل والمركبات.
5. إستخدام العلامات الإرشادية والمرورية مع جعل المرور في إتجاه واحد عند نقاط الدخول والخروج.
6. توفير بدائل للأجهزة التي تعمل باللمس مثل أجهزة حضور وإنصراف الموظفين ولوحات مفاتيح الغرف والمصاعد.

سادساً: تعليمات التنقل لموظفي الميناء حول مكان العمل

1. تقليص التحركات ووقف التنقلات غير الضرورية من وإلى الميناء، مع تشجيع إستخدام منصات التواصل عن بُعد بالإضافة إلى أنظمة التنبيه المحمولة لتسهيل التباعد الاجتماعي.
2. تقليل تناوب الموظفين والمعدات (على سبيل المثال، إنجاز مهمة واحدة لليوم).

3. يجب العمل والتحرك إن أمكن في اتجاه واحد على الممرات والسلالم الموجودة حول مكان العمل.
4. استخدام اللافتات مثل العلامات الأرضية وتحديد مسافة (2) متر فاصل بين الأشخاص أثناء إنتظارهم وتحركهم في جميع أنحاء الموقع.

سابعاً: إجراءات الإجتماعات

1. قبل التفكير في أي لقاء وجهاً لوجه، قم بتقييم البدائل الممكنة أولاً.
2. يجب استخدام اللافتات الأرضية لمساعدة الأشخاص في الحفاظ على التباعد الإجتماعي داخل القاعات والغرف التي تعقد فيها إجتماعات منتظمة.

ثامناً: المناطق العامة

1. العمل على منح المزيد من الإهتمام للمخاطر والحد من التجمعات البشرية غير الضرورية.
2. العمل على تقليل الضغط على الأماكن الترفيهية والإستراحات لتحقيق التباعد الإجتماعي.
3. استخدام المساحات الخارجية للمناطق المشتركة حيثما أمكن ذلك.
4. العمل على إجراء الفحص الوقائي للموظفين في أماكن الإستقبال وصلات تناول الطعام أو أماكن الإعاشة إن وجدت.
5. تنظيم استخدام غرف خلع الملابس، ومناطق تغيير الملابس، ومناطق المرافق الأخرى لتقليل الإستخدام المتزامن.

تاسعاً: الإجراءات المتعلقة بأنظمة المنافذ الرقمية

1. مراجعة التغييرات التي حدثت أثناء تطبيق الحظر والإغلاق وتأثيرها على الأنظمة والعمليات الرقمية.
2. إتخاذ الإجراءات اللازمة لإستغلال الأنظمة الرقمية وفقاً للموقف والعمل على زيادة قدرتها على التكيف مع أي مواقف مماثلة في المستقبل.
3. رقمنة جميع العمليات التي لا تزال قائمة على الورق، حيثما أمكن ذلك.
4. ضمان عمليات التوثيق والتأمين لأنظمة الموانئ الرقمية، بما في ذلك تدابير الأمن السيبراني.

عاشرا: المتطلبات الوقائية للمرشدين البحريين

1. يجب على هيئات الإرشاد زيادة الإجراءات الاحترازية والوقائية وزيادة توفير مهمات الوقاية الفردية ومقاييس الحرارة بالأشعة تحت الحمراء والمطهرات وما إلى ذلك، وإنشاء نظام إمداد بالمواد المضادة للوباء .
2. ينبغي تعزيز المراقبة الصحية للمرشدين وإنشاء نظام إبلاغ يومي عن الحالات الصحية.
3. يجب أن يكون تعامل المرشدون مع مركبات النقل وسفن الإرشاد وقوارب الإرشاد مثبتة مع المحافظة على إدارة السجلات.
4. أثناء القيام بإجراءات الإرشاد، يجب على المرشدين ارتداء الملابس الواقية والنظارات الواقية والكمادات والقفازات وغيرها من معدات الوقاية الشخصية بشكل صحيح.
5. عند الصعود على متن السفينة أو النزول منها، يجب على المرشدين إختيار الممرات الخارجية والتي تبعد عن أماكن إقامة الأطقم تجنباً للمخالطة.
6. أثناء القيام بإجراءات الإرشاد، يجب على المرشدين المحافظة على مسافات إجتماعية آمنة. مع إستخدام أجهزة إتصال لاسلكية لتجنب الإتصال المباشر بالطاقم.
7. أثناء القيام بإجراءات الإرشاد، يجب على المرشدين تجنب تناول الوجبات أو استخدام الحمامات على متن السفن.
8. يجب على المرشدين اتخاذ إجراءات التطهير وفقا للأنظمة بعد النزول من السفينة.
9. يتم جمع نفايات مستلزمات الوقاية التي تستخدم لمرة واحدة والتخلص منها وفقاً للوائح.
10. يجب على السائقين الذين ينقلون المرشدين ارتداء الكمادات والقفازات وغيرها من معدات الوقاية الشخصية بشكل صحيح عند النقل، وفحص درجات حرارتهم بانتظام.

الحادي عشر: التخطيط للطوارئ

1. يجب على المنظمات والموانئ الرائدة وضع خطط للطوارئ والعمل على تطويرها وتحسينها، وتقوية الروابط بين إدارات الجمارك والهجرة والإدارات البحرية وتبادل المعلومات مع الإدارات الصحية والتنسيق على وسائل النقل والإدارات الأخرى.
2. يجب أن يتخذ المرشدين أقصى الإجراءات الوقائية، عالية المستوى.

3. يجب تهوية السفن وتعقيمها ويجب على جميع أفراد الطاقم إرتداء الكمامات عالية المستوى وأن تتخذ الموانئ تدابير العزل والحجر الصحي الصارمة على أرصفة السفن وعزل الأفراد المخالطين من وحداتهم.
4. عندما يتم العثور على شخص يتقيأ مصحوباً بأعراض الوباء، يجب تغطية القيء وتعقيمه على الفور بكمية كافية من المطهرات (مثل المطهر المحتوي على الكلور) أو منشفة جافة مطهرة بمواد ماصة ويتم التخلص منها بعد إزالة القيء.
5. بعد عزل الشخص المصاب، يجب تطهير السفينة والمركبات المستخدمة في نقل الأشخاص المصابين المشتبه بهم بشكل كامل بعد اكتمال النقل.

أسماء السادة المشاركين في فريق النقل البحري

قائمة بأسماء السادة المشاركين في فريق النقل البحري


الإمارات العربية المتحدة		
<p>مستشار وزير الطاقة والبنية التحتية رئيس مجلس إدارة الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية Email: salemalzaabi@fta.gov.ae</p>	<p>سعادة الأستاذ/ سالم علي الزعابي</p>	
<p>مفتش بحري Email: husain.alkaabi@fta.gov.ae</p>	<p>المهندس/ حسين عبدالله الكعبي</p>	<p>صورة</p>
مملكة البحرين		
<p>الوكيل المساعد لشؤون الملاحة البحرية Email: ybubshait@mtt.gov.bh</p>	<p>سعادة الأستاذ/ يوسف عيسى بوبشيت</p>	<p>صورة</p>
<p>مدير إدارة عمليات الموانئ والخدمات الفنية Email: malhameed@mtt.gov.bh</p>	<p>الأستاذ / محمد إبراهيم الحميدي</p>	
المملكة العربية السعودية		
<p>ممثل وزارة النقل لشؤون الطرق من إدارة النقل Email: thamer.nahas@mot.gov.sa</p>	<p>الكابتن/ ثامر بن شاكر نحاس</p>	
جمهورية مصر العربية		
<p>رئيس قطاع النقل البحري Email: reda.navy@yahoo.com</p>	<p>سعادة اللواء بحري / رضا إسماعيل</p>	

باحث ثان - الإدارة العامة للنقل البحري	الأستاذ/ محمد السيد إبراهيم	صورة
باحث ثان - الإدارة العامة للنقل البحري	الأستاذة/ بسمة نبيل	صورة

الأمانة العامة لجامعة الدول العربية

مدير إدارة النقل والسياحة Email: dr.dina1@live.com Email: tratou.dept@las.int	سعادة الدكتورة/ دينا الظاهر	
مستشار بإدارة النقل والسياحة Email: tratou.dept@las.int	الريان/ عبد العزيز البسيوني	
الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب Email: tratou.dept@las.int	الأستاذ/ محمد عبد الفتاح	

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)

المستشار الإقليمي للنقل واللوجيستيات Email: secgen@afos-shipping.com Email: badr3@un.org	معالي الدكتور مهندس / يعرب بدر	
--	--------------------------------	---

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

نائب رئيس الأكاديمية للشؤون البحرية	سعادة الأستاذ الدكتور/ محمد داود	صورة
-------------------------------------	----------------------------------	------

<p>عميد كلية النقل الدولي واللوجستيات Email: Khaled.sakty@aast.edu</p>	<p>الأستاذ الدكتور/ خالد السقطي</p>	
<p>عميد معهد تدريب الموانئ</p>	<p>الأستاذ الدكتور/ أكرم سليمان</p>	<p>صورة</p>
<p>عميد مجمع المنظمة البحرية الدولية</p>	<p>الربان/ عماد خفاجة</p>	<p>صورة</p>
<p>مدير المركز العربي الاستشاري لتحقيقات الحوادث البحرية بالأكاديمية</p>	<p>الدكتور/ محمد السلامي</p>	<p>صورة</p>
<p>الاتحاد العربي للناقلين البحريين</p>		
<p>أمين عام الاتحاد Email: secgen@afos-shipping.com</p>	<p>سعادة الأستاذ/ محمد مصطفى عيتانى</p>	
<p>اتحاد الموانئ البحرية العربية</p>		
<p>أمين عام الاتحاد Email: info@aspf.org.eg</p>	<p>سعادة بحري اللواء/ عصام الدين بدوى</p>	
<p>الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية</p>		
<p>رئيس الاتحاد Email: e_zakhour@unishipgroup.com</p>	<p>سعادة اللواء بحري/ محمود حاتم</p>	

<p>أمين عام الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية Email: info@arabfcs.org</p>	<p>اللواء بحري/ محسن المصري</p>	
<p>النائب الأول لرئيس الاتحاد رئيس الغرفة الدولية للملاحة بلبنان Email: e_zakhour@unishipgroup.com Email: c.i.n@sodetel.net.lb</p>	<p>الأستاذ / إيلي إميل زخور</p>	
<p>نائب رئيس الاتحاد Email: info@shipping.com.jo</p>	<p>الكابتن دكتور/محمد الدلابيح</p>	
<p>رئيس الجمعية اللوجيستية للنقل بالمغرب</p>	<p>الدكتور/ مصطفى الخياط</p>	
<p>رئيس الغرفة الوطنية للملاحة ووزير السياحة التونسية السابق Email: Jamel.gamra@planet.tn</p>	<p>الدكتور/ جمال كمره</p>	
<p>نائب رئيس الاتحاد ورئيس غرفة الملاحة المركزية المصرية Email: chairman@finmarshipping.com</p>	<p>الأستاذ/ محمد مصيلحي</p>	
<p>رئيس شعبة خدمات النقل الدولي بمصر Email: medhat@kadmar.com</p>	<p>المهندس/ مدحت القاضي</p>	



دليل تصافيف وانتصاش قطاع الطيران العربيف



دليل تعافي وانتعاش قطاع الطيران العربي

◀ المقدمة

◀ أهمية النقل الجوي في التنمية الاقتصادية والتنمية المستدامة

◀ آثار انتشار وباء كورونا المستجد (كوفيد-19) على قطاع النقل الجوي

◀ الإجراءات الأولية لتدبير الأزمة في قطاع النقل الجوي

○ الإطار الدولي للطيران المدني للحد من تفشي الأوبئة

○ الإجراءات المتعلقة بالتسهيلات

○ الإجراءات المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية

○ الإجراءات المتعلقة بأمن الطيران

◀ إجراءات التعافي

المبادئ الأساسية لتعافي النقل الجوي

إجراءات الصحة العامة

تدابير الإغاثة الاقتصادية والمالية للقطاع

أهمية التكتلات الإقليمية في التنمية المستدامة للقطاع

التواصل

التنسيق والتعاون

المقدمة

في غضون أسابيع قليلة، تغيرت صورة الاقتصاد العالمي بحلول جائحة فيروس كورونا المستجد (كوفيد - 19)، التغير جاء عاصفا بمعدلات النمو، كما تشير كل التقديرات الاقتصادية والمالية، وهناك من الدلائل الأخرى ما يفيد بأن الشهور القادمة سوف تشهد تفاقما في معدلات البطالة، وإفلاسا للعديد من الشركات، خاصة في قطاعات السياحة والطيران والصناعات الصغيرة، وتعثرا في حركة التجارة العالمية، واهتزازا في القطاع المالي، وتراكما في المديونيات، وقد جاءت هذه الصدمة دون سابق إنذار، بداية في الصين، وانتهاء بالانتشار السريع في معظم بلدان العالم.

قطاع الطيران هو من القطاعات الأكثر تضررا بالأزمة، حيث تتحمل صناعة الطيران تداعيات تفشي هذا الوباء القاتل بشكل أكثر حدة مقارنة مع الصناعات الأخرى، لأن "سبب وجودها" هو نقل الأشخاص والبضائع في جميع أنحاء العالم بغرض السفر والسياحة والأعمال والتجارة. لذا، فإن الانخفاض الحاد في الطلب على الحركة الجوية والذي تضاف اليه القيود المفروضة على السفر قد أحدث آثارا سلبية متعددة، والذي يشمل الضغوط على الإيرادات والتدفقات النقدية لدى جميع أصحاب المصلحة، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر شركات الطيران والمطارات والملاحة الجوية وكذا مزودي الخدمة ومصنعي الطائرات.

وهو أيضا ملتزم بدعم كافة التدابير المتخذة للحد من تفشي المرض وتخفيف وطأته على حياة الناس، ومنظمة الطيران المدني الدولي تعمل بشكل وثيق مع دولها الأعضاء والمنظمات الإقليمية من ضمنها المنظمة العربية للطيران المدني ومع منظمة الصحة العالمية ومنظمة السياحة العالمية ومع مجلس المطارات الدولي والاتحاد الدولي للنقل الجوي، وذلك حرصا على القيام بمواجهة منسقة وفعالة، حيث تقرر تصميم وتطوير آليات وخطط عمل الانتعاش قصد تحقيق الاستقرار والتعافي السريع من هذه المصاعب الاقتصادية.

لقد فرض وباء كورونا المستجد (COVID-19) على العالم بأسره تحديات جمّة من نوع جديد والحاجة إلى تكيف طريقة تصرفنا في حياتنا اليومية، وبوصفه شبكة بالغة التكامل والتعقيد، لم يكن الطيران الدولي محصّناً ضدّ هذه الآثار، التي يطرح بعضها تحديات جديدة على صعيد إدارة المخاطر، والتي لم تؤخذ قطّ في الاعتبار من قبل في ممارسات إدارة السلامة التقليدية، وبالتالي كان من الأساسي توفير إرشادات جديدة في هذا المجال بأسرع وقتٍ ممكنٍ، بحيث تتمكّن البلدان

من مواصلة التنسيق والتعاون والتواصل الفعال للحفاظ على أرفع مستويات ممكنة من سلامة الطيران مع الإبقاء على تواصل العمليات الحرجة، بحيث تقرر انشاء فرقة عمل إنعاش قطاع الطيران على مستوى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (CART)، لمواجهة التحديات وتوفير إرشادات عالمية موحدة من أجل إعادة تشغيل وإنعاش قطاع الطيران على نحو يتسم بالسلامة والأمن والاستدامة. يتألف فرقة العمل المشار إليه عاليه من أعضاء المجلس وممثلين رفيعي المستوى عن قطاع الطيران بما في ذلك الرؤساء والمدراء العامون لصناعة النقل الجوي والهيئات المختصة لدى الأمم المتحدة مثل منظمة الصحة العالمية (WHO) ومنظمة السياحة العالمية (UNWTO) بالإضافة إلى رؤساء العديد من سلطات الطيران الوطنية والإقليمية ومنها المنظمة العربية للطيران المدني باعتبارها منظمة عربية متخصصة لدى لجامعة الدول العربية تهدف إلى توثيق التعاون والتنسيق بين الدول العربية في مجال الطيران المدني وتطويره، مع وضع الأسس الكفيلة بذلك ليكون ذا طابع موحد، يستجيب لحاجيات الأمة العربية في نقل جوي آمن وسليم ومنظم، وتماشيا مع توصيات لجنة التنسيق العليا للعمل العربي المشترك برئاسة معالي أمين عام جامعة الدول العربية التي تؤكد على ضرورة مواصلة التعاون القائم بين جامعة الدول العربية ومنظماتها المتخصصة، والأمم المتحدة ووكالاتها المتخصصة.

هكذا وفي إطار ترسيخ التعاون والتكامل القائم بين المنظمة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي باعتباره مؤسسة عريقة رسالتها هي خدمة شركات الطيران العربية وتمثيل مصالحها المشتركة وتسهيل تعاونها بما يعزز قدراتها التشغيلية ضمن الالتزام التام بقوانين المنافسة، وذلك من خلال دعم مسيرة الأعضاء للمحافظة على أعلى معايير السلامة والأمن، وفي اعتمادهم لسياسات بيئية متطورة والمساهمة الايجابية في تطوير القوى البشرية في مختلف المجالات، وكذا التعامل مع الأطر التنظيمية لحماية وتعزيز مصالح الأعضاء وإطلاق المشاريع المشتركة للأعضاء وخدمتها للوصول الى فعاليات تشغيلية، بالإضافة إلى إظهار الصورة الإيجابية لشركات الطيران العربية في مختلف المحافل الدولية. وامتدادا للتعاون المتواصل بين الإدارة العامة للمنظمة العربية للطيران المدني وإدارة النقل والسياحة، بالأمانة العامة لجامعة الدول العربية، تبلورت الفكرة نحو ضرورة إعداد دليل **انتعاش وتعافي النقل الجوي**، لتوفير إرشادات وإجراءات تكون منسقة عالميا وإقليميا ومقبولة من جميع المتدخلين، من أجل إعادة تشغيل وانتعاش قطاع الطيران بالمنطقة العربية، قائم على المبادئ الرئيسية والتوصيات المتضمنة **بإدليل السفر الجوي أثناء أزمة الصحة العامة الناجمة**

عن فيروس كورونا المستجد"، الصادر عن فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CART)، وكذلك "خارطة طريق التنفيذ العالمي" المؤطرة من لدن أمانة منظمة الطيران المدني الدولي، والتي تشكل إطار تنفيذ رفيع المستوى. تعرض الأنشطة والآليات والأدوات التي وضعتها المنظمة لدعم وتنسيق ورصد تنفيذ التوصيات والتوجيهات الصادرة عن فرقة العمل ذات العلاقة، بهدف ضمان استراتيجية إقليمية متسقة وتحديد وتنفيذ الإجراءات والمشاريع التي تدعم الدول في إعادة تشغيل الطيران وجهود التعافي والمرونة.

■ أهمية النقل الجوي في التنمية المستدامة

قطاع الطيران المدني، من القطاعات الملترزم بدعم كافة التدابير المتخذة للحد من تفشي المرض وتخفيف وطأته على حياة الناس، فبينما العالم كله يتسابق للتصدي وإيجاد لقاح آمن وفعال لقمع انتشار المرض وإنقاذ الأرواح، ونظرا لحساسية هذه الفترة فقد برز الطابع الإنساني للنقل الجوي من خلال نقله وباستمرار لمنتجات رئيسية تتمثل في المواد الغذائية، اللوازم والمعدات الطبية، معدات الوقاية الشخصية وكذلك المنتجات الأخرى الضرورية لتشغيل سلاسل الامدادات الحساسة، مع الأخذ بعين الاعتبار تظافر كافة الجهود والتعاون بين مختلف الفاعلين في قطاع الطيران، بما في ذلك شركات الشحن الجوي، ومن خلال تدابير وإجراءات تشغيلية استثنائية ومؤقتة ومقتصرة على فترة الأزمة الحالية تم إصدارها من منظمة الطيران المدني الدولي.

حيث أن صناعة الطيران العالمية تتوافق مع خطة الأمم المتحدة 2030 للتنمية المستدامة، وتظهر الدراسات أن صناعة النقل الجوي العالمية تلعب دورا مهما في دعم أهداف التنمية المستدامة على النحو التالي:

القضاء على الفقر: تقديم الدعم لشركات الطيران للحفاظ على العاملين بها ومنع تسريب العمالة من قطاع الطيران المدني.



القضاء على الجوع: الحفاظ على قيام شركات النقل الجوي بالاستمرار في رحلات الشحن الجوي لتقديم المساعدات الإنسانية للمناطق المتأثرة بالكوارث الطبيعية وبها مجاعات من خلال خدمات الأمم المتحدة للنقل الجوي للمساعدة الإنسانية، وبرنامج الأغذية العالمي.



الصحة الجيدة: استمرار رحلات نقل المساعدات الطبية للدول المتأثرة بإصابات شديدة بالفيروس وتحتاج للمساعدات الطبية.



نمو الاقتصاد: العمل على سرعة استعادة النشاط لأنه يدعم
3.6 % من الناتج الإجمالي العالمي.



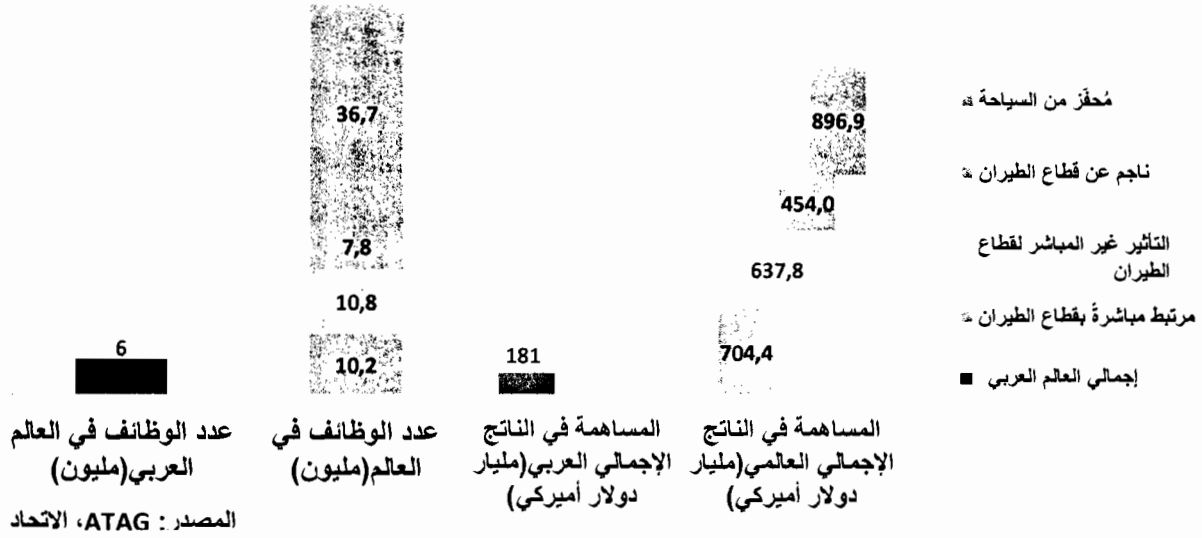
عقد الشراكات لتحقيق الأهداف: تشجيع الشراكات حيث تمكن
الشراكات بين جميع قطاعات صناعة الطيران صناعة النقل
الجوي العالمية من العمل: المطارات، وشركات الطيران
والطيران التجاري وإدارة الحركة الجوية والمصنعين
والمزودين. وتشارك الصناعة أيضا مع الأمم المتحدة، وبشكل



رئيسي من خلال الإيكاو، والحكومات لوضع اللوائح والتعاون عن كثب في العمل من أجل المناخ.
كما يعد قطاع النقل الجوي عنصرا أساسيا في المنظومة الاقتصادية والاجتماعية في العالم حيث يسهل عملية
التبادل التجاري، الاستثمار، والسياحة، ويقوم بربط دول العالم ببعضها البعض.

وتبلغ مساهمة قطاع النقل الجوي في الناتج الإجمالي العالمي حوالي 3.6 بالمئة مما يعادل 2.7 ترليون دولار
أميركي. بالإضافة إلى ذلك، يساهم قطاع النقل الجوي بتوفير 65.5 مليون فرصة عمل. كما بلغ إجمالي إنفاق
السياح المسافرين جواً حوالي 902 مليار دولار أميركي في العام 2019، الأمر الذي يبرز دور قطاع الطيران
كشريك أساسي في تنمية قطاع السياحة. يوضح الرسم البياني أدناه تفاصيل مساهمة قطاع النقل الجوي في
الناتج الإجمالي العالمي وعدد الوظائف المرتبطة بالقطاع.

تأثير قطاع الطيران على الناتج الإجمالي العالمي وفي العالم العربي وعدد الوظائف المرتبطة بالقطاع



أما على صعيد العالم العربي، يعتبر قطاع الطيران محفز رئيسي للإقتصاد، فقد بلغت نسبة مساهمة قطاع النقل الجوي بالناتج الإجمالي العربي حوالي 7.8 بالمئة وهي ضعف تلك المسجلة عالمياً، مما يعادل 181 مليار دولار أميركي. بالإضافة إلى ذلك، ساهم قطاع النقل الجوي بتوفير حوالي 6 مليون فرصة عمل.

■ اثار انتشار وباء كورونا المستجد (كوفيد-19) على قطاع النقل الجوي

تعتبر جائحة كورونا أزمة غير مسبوقة في تاريخ صناعة الطيران الممتد على أكثر من مئة عام. من المتوقع أن يتراجع الطلب على السفر (مقاس بعدد المسافرين الكيلومترين) بحوالي 55 بالمئة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019 وخسارة حوالي 35 مليون وظيفة. بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن تتراجع إيرادات المسافرين بنسبة 50 بالمئة ما يعادل حوالي 419 مليار دولار أميركي في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019. إن فترة تعافي قطاع الطيران من هذه الأزمة قد تمتد ما بين ثلاث إلى ستة سنوات ليصل عدد المسافرين إلى ما كان عليه في العام 2019 بسبب عدة عوامل أبرزها تراجع ثقة المستهلك، الأزمة الاقتصادية التي سوف تؤثر على القدرة الشرائية للمستهلك، تزايد تهديدات الحروب التجارية، التي تؤثر على استمرارية الأعمال وحركة الشحن الجوي، واحتمال تطبيق البلدان تدابير صحية مفرطة غير متناغمة وغير مبنية على المخاطر من شأنها تعطيل حركة السفر.

تأثير جائحة كورونا على قطاع الطيران في العالم عام 2020 مقارنةً بـ 2019
تراجع مساهمة قطاع الطيران في الناتج الإجمالي العالمي الخسائر الصافية المتوقعة لشركات الطيران العالمية (مليار دولار أميركي)

-\$84.3



-\$971.0

المصدر: الأيآتا، الإتحاد العربي للنقل الجوي

أما على صعيد العالم العربي، من المتوقع أن يتراجع الطلب على السفر (مقاس بعدد المسافرين الكيلومترين) بحوالي 57 بالمئة في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019 وخسارة أكثر من 4 مليون وظيفة. بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن تتراجع إيرادات المسافرين بحوالي 35 مليار دولار أميركي في العام 2020 مقارنةً بالعام 2019. كما على الصعيد العالمي، إن فترة تعافي قطاع الطيران في العالم العربي من هذه الأزمة قد تمتد ما بين ثلاث إلى ستة سنوات ليصل عدد المسافرين إلى ما كان عليه في العام 2019.

تأثير جائحة كورونا على قطاع الطيران في العالم العربي عام 2020 مقارنةً بـ 2019

تراجع مساهمة قطاع الطيران في الناتج المحلي العربي (مليار دولار أميركي) الخسائر الصافية المتوقعة لشركات الطيران العربية (مليار دولار أميركي)

-\$5.0



-\$68.0

المصدر: الأيآتا، الإتحاد العربي للنقل الجوي

■ الإجراءات الأولية لتدبير الأزمة في قطاع النقل الجوي

○ الإطار الدولي للطيران المدني للحد من تفشي الأوبئة

ونحن نعيش تداعيات وباء فيروس كورونا، والتي أودت بحياة الكثيرين من الأشخاص، وألحقت أضراراً كثيرة بمجتمعاتنا واقتصادنا تنا وكان أولها قطاع النقل الجوي، نستحضر ما قامت به دولنا إيماناً منها بأن قطاع الطيران المدني الدولي يمكن أن يساعد على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه وأن يجنبهم الخلافات، سعياً في النهوض بالتعاون في ما بينهم، حيث اتفقت على مبادئ وترتيبات تؤسس لتوفير طيران مدني دولي آمن ومنظم، وتحقق إنشاء شبكة دولية للنقل الجوي، وصادقت على اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي، بالرغم من الظروف والصعوبات التي اعترضت زعماءها ومسؤوليها آنذاك.

ومن ضمن الترتيبات المتخذة في هذا الإطار منع انتشار الأمراض، حيث تؤكد المادة الرابعة عشرة من الاتفاقية موافقة كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض الآتية بواسطة الملاحة الجوية : الكوليرا، والتيفوس (البوابي)، والجذري، والحمى الصفراء، والطاعون، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر، وأنه تحقيقاً لهذا الغرض، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالإجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات. ويجري هذا التشاور دون مساس بتطبيق أي اتفاقية دولية قائمة في هذا الخصوص وتكون الدول المتعاقدة أطراف فيها.

كما ان القرار رقم 40-14 حول التخفيف من حدة انتشار الأمراض من خلال وسائل تشمل، في جملة أمور، تطهير الطائرات، وأساليب مكافحة ناقلات الأمراض وأهمية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا")، الصادر عن الجمعية العامة لمنظمة الطيران المدني الدولي في دورتها الأربعين، حث الدول على القيام بإجراءات من بينها الانضمام إلى عضوية برنامج الترتيب التعاوني لمنع وإدارة أحداث الصحة العمومية في مجال الطيران الدولي ("كابسكا")، والعمل على تفعيل التوصيات التي ترد في المطبوعات والمواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية وبرنامج "كابسكا"؛

الإجراءات المتعلقة بالتسهيلات

إجراءات التسهيلات – أحكام عامة

نظرا لإغلاق الدول لحدودها وفي ظل القيود المفروضة على السفر جراء الجائحة فإن الأحكام المتعلقة بالتسهيلات شكلت محورا رئيسيا من أجل إنعاش الطيران خلال وبعد أزمة كورونا. ولهذا، فإن تقرير CART أوصى بعدة إجراءات و تدابير التخفيف ذات الصلة.

وعليه واستنادا للتوصية 6 الواردة في تقرير فرقة CART : "ينبغي للدول الأعضاء التي لم تشكل بعد لجنة وطنية للتسهيلات في مجال النقل الجوي (أو ما يعادلها) على النحو المطلوب في الملحق التاسع ان تبادر الى ذلك على الفور لزيادة مستوى التنسيق بين القطاعات على المستوى الوطني."، فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة إلى مراعاة التدابير التالية:

- التنسيق بين سلطات الطيران المدني وسلطات الصحة وإنشاء لجنة وطنية للتسهيلات في مجال النقل الجوي تضم كافة المتدخلين والمصالح ذات الصلة، تمشياً مع القاعدة 8 - 19 من الملحق التاسع. كما يجب على المطار انشاء لجنة محلية للتسهيلات؛

حيث أن التنسيق الفعال بين سلطات الطيران المدني والمطارات وشركات الطيران والإدارات/ الوكالات الحكومية ذات الصلة، مثل الجمارك والهجرة والصحة في الدولة، أمر بالغ الأهمية، ليس فقط لتسهيل إعادة بدء الطيران واسترداده بشكل فعال، ولكن أيضاً لضمان نظام نقل جوي فعال وآمن ومستدام. حيث أن هذه اللجنة التي تضم كافة المجموعات ذات الصلة بالتسهيلات، تشكل فضاء ل:

• تبادل المعلومات والخبرات والآراء وتنسيق المواقف والمواءمة بين الإجراءات المتبعة من جميع المتدخلين والمعنيين .

• دراسة كيفية تطبيق القواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق التاسع والبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني والبرنامج الوطني للتسهيلات والرامية إلى ضمان استدامة عمليات الشحن الجوي وسلسلة الإمدادات العالمية للشحن الجوي؛

• دراسة تطبيق الإرشادات المنصوص عليها في الملحق التاسع، لا سيما تلك المتصلة بتدابير الكشف الأمني الواجبة التطبيق في حالة الطوارئ الصحية والمعلومات الإضافية الواردة في الفصلين الرابع والثامن من وثيقة الإيكاو رقم 9957 Doc بعنوان "دليل التسهيلات" والوثيقة 10042 Doc بعنوان "تمودج البرنامج الوطني لتسهيلات النقل الجوي"؛

• وضع فريق عمل لمراقبة احترام التدابير الوقائية للحماية من تفشي جائحة كورونا وإجراءات التسهيلات الموكبة خلال هذه الجائحة.

- الامتثال للقواعد القياسية المنصوص عليها في الملحق التاسع والرامية إلى ضمان استدامة عمليات الشحن الجوي وسلسلة الإمدادات العالمية للشحن الجوي، و تطبيق أحكام الإيكاو الواردة في الملحق التاسع بعنوان "التسهيلات" او الخاصة بالتعجيل بالإفراج والتصريح بالبضائع المنقولة بواسطة الجو، مع التركيز على القاعدة 4-7، بشأن استخدام الطرائق الحديثة للكشف الأمني أو الفحص من أجل فحص البضائع، والقاعدة 8 - 8 الخاصة بتسهيل دخول ومغادرة وعبور الطائرات العاملة في الرحلات الجوية الخاصة بالإغاثة وتنفيذ جميع التدابير الرامية إلى تيسير استلام الإعانات بما في ذلك التحليق العابر وحقوق الهبوط و الامتيازات الضرورية والحصانات اللازمة لوحدات الإغاثة وذلك سعياً لتفادي العراقيل؛

- استثناء أعضاء طواقم الطائرات بالرحلات الجوية الخاصة بالبضائع من عمليات الحجر الصحي؛

- تعزيز التعاون وتبادل المعلومات مع الدول والجهات المعنية بالطيران والمسافرين الجويين، وبشأن مختلف التدابير التي اتخذتها الدول في التقليل من المخاطر التي تتهدد الصحة العمومية جراء انتشار فيروس كورونا المستجد بواسطة النقل الجوي وحماية صحة المسافرين الجويين والعاملين في الطيران، فقد أعدت الإيكاو صفحة إلكترونية خاصة بفيروس كورونا المستجد على موقعها العمومي على الإنترنت:
<https://www.icao.int/Security/COVID/19/Pages/default.aspx>

- اعداد برنامج وطني للتسهيلات بناءً على المواد الإرشادية لاسيما وثيقة الايكاو Doc 10042 واعداد برامج للتدريب والتوعية وبناء القدرات في مجال التسهيلات.

واستنادا للتوصية 7 الواردة في تقرير فرقة CART : **"ينبغي للدول الأعضاء أن تستخدم بشكل منهجي - نموذج تحديد موقع الراكب لأغراض الصحة العامة- لضمات تحديد هوية الركاب و إمكانية تتبعهم للمساعدة في الحد من انتشار المرض و عودة الوباء"**، فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة إلى مراعاة التدابير التالية:

- استخدام نموذج تحديد موقع الركاب لجمع المعلومات للاتصال بالركاب في حال الاشتباه سلطات الصحة العامة في احتمال انتقال المرض على متن الطائرة والحاجة اللاحقة لتتبع الاتصال (الملحق 9 الموصي به الممارسة 8.15.1). الغرض من المعلومات هو الاحتفاظ بها من قبل سلطات الصحة العامة وفقاً للقانون المعمول به ويجب استخدامها فقط لأغراض الصحة العامة المصرح بها. ترد هذه الاستمارة في المرفق 13 للملحق 9 - التسهيلات لاتفاقية الطيران المدني الدولي.

- تقييم استخدام نموذج تحديد موقع الراكب واتخاذ التدابير الضرورية لرقمنة جمع المعلومات بدلاً من الاستمارة الورقية. حيث ان استخدام التكنولوجيا سيسمح للدولة بدراسة البيانات وتتبع الحالات بشكل فعال والزياد من فعالية الممارسات لديها.

- تعزيز التعاون بين الدول لاستخدام التكنولوجيا وأفضل الممارسات ذات الصلة.
- تعيين نقطة اتصال الخاصة بالتسهيلات.

وبالرجوع للتوصية رقم 9 الواردة في تقرير فرقة CART : "ينبغي للدول الأعضاء أن تتخذ إجراءات لضمان توفير التدريب اللازم للموظفين المعنيين لتحديد الركاب غير المنضبطين و السيطرة عليهم في الحالات المتعلقة بعدم احترام إجراءات الصحة و السلامة الأساسية للطيران العام" ، فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة إلى مراعاة التدابير التالية :

- الانضمام الى بروتوكول مونتريال 2014 والتي دخل حيز التنفيذ في 01 يناير 2020؛

- اعداد قانون وطني لتنزيل مقتضيات بروتوكول مونتريال 2014؛

- قد يؤدي تطبيق تدابير الصحة العامة داخل بيئة المطار أو على متن الطائرة إلى زيادة مستوى التوتر لدى الركاب، مما قد يؤدي إلى التوتر بين الركاب و / أو مع الموظفين المناولة الأرضية وطاقم الطائرة. اتخاذ جميع التدابير المناسبة للوقاية من وقوع الحوادث ولضمان استعداد جميع الأطراف ذات الصلة بشكل مناسب في حالات الركاب غير منضبطين؛

- وفقاً للقاعدة القياسية 6.43 من الملحق 9، ستحتاج الدول إلى التأكد من أن الركاب يفهمون أن الامتثال للتدابير الصحية أمر بالغ الأهمية لسلامتهم و سلامة الآخرين وعدم الامتثال يخضع للعقاب. وعليه، يجب على الدول اتخاذ الإجراءات للتواصل مع الركاب ونشر الإعلانات فيما يخص الركاب غير المنضبطين والإجراءات المتخذة عند الاخلال بالضوابط المعمول بها؛

- وفقاً للقاعدة القياسية 6.44 من الملحق 9، الذي يطلب من الدول ضمان التدريب المناسب للموظفين المعنيين، يجب على الدول تقديم التدريب الكامل لطاقم المقصورة على النحو المنصوص عليه في دليل التدريب والذي ينبغي أن يعالج ما يلي:

- زيادة توتر الركاب بسبب عمليات المطار الجديدة والقيود المفروضة على السفر؛
- الخوف من إصابة الركاب وردود الفعل الزائدة؛
- رفض الركاب الامتثال للمتطلبات، مثل الاستخدام المستمر لمعدات الحماية الشخصية؛ و

• تخفيف حدة التوتر بين الركاب.

- الالتزام بتوجيهات اتحاد النقل الجوي الدولي / منظمة الطيران المدني الدولي بشأن إدارة الركاب غير المنضبطين، الواردة في دليل الجوانب القانونية للركاب المشاغبين (Doc10117) .
- الرفع من مستوى الوعي بالإرشادات ذات الصلة الواردة في الملحق 17 - الأمن، والدليل الأمني لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع Doc 8973، ودليل تنفيذ الأحكام الأمنية للملحق 6 Doc 9811.

وفي هذا السياق، فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة إلى تنظيم سلسلة من الندوات عبر الإنترنت حول إدارة حالات الركاب المشاغبين، و نشر الإشعارات الفعالة بشأن هذه المسألة ودعم إدراج أحكام ووثائق منظمة الطيران المدني الدولي في التدريب. وبالإضافة إلى ذلك، فإن الدول مطالبة بتقديم تحديثات بشأن حوادث الركاب المشاغبين خلال مرحلة COVID-19، باستخدام هذه المعلومات لتحديد أفضل الممارسات للنشر ولزيادة الوعي والتدريب.

استخدام التكنولوجيا في مجال التسهيلات

لقد ابانت جائحة كورونا عن مدى أهمية استخدام التكنولوجيا للحماية ومنع تفشي جائحة كورونا. وفي هذا المضمار، فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة إلى مراعاة التدابير التالية:

- استخدام التكنولوجيا الجديدة في مجال التسهيلات: خدمات التسجيل الذاتي، تذاكر الازكاب الالكترونية، بوابات الدخول الالكترونية للمطار.
- استخدام الذكاء الاصطناعي والقياسات الحيوية لجمع وتحليل الملامح الشاملة لمخاطر الركاب للسماح بإجراء فحص أكثر استهدافاً للركاب بحثاً عن فيروسات تاجية، من خلال تحديد الركاب الأكثر عرضة للخطر - على سبيل المثال، أولئك الذين كانوا مؤخرًا في موقع معروف تفشي المرض.
- استخدام التكنولوجيا لضمان استمرارية التدريب للعاملين في مجال أمن الطيران المدني في ظل تفشي جائحة كورونا.

الإجراءات المتعلقة بالسلامة والملاحة الجوية

عند اندلاع فيروس كورونا المستجد، واجهت الدول حاجة ملحة إلى أن تحيد موقتا عن تطبيق القواعد القياسية للإيكاو. لذلك ركزت الإيكاو على مساعدة الدول في تنظيم الإجراءات التي تتخذها للتخفيف من حدة المخاطر العامة مع ضمان التصدي على النحو الملائم لأي مخاطر على السلامة، وتسهيل الاعتراف بالإجراءات وقبولها من قبل الدول الأخرى، وجعل هذه المعلومات متاحة بسهولة لجميع الجهات المعنية.

وقد أدت ممارسات التباعد البدني وإغلاق أماكن العمل في هيئات الطيران المدني في بعض الدول والإجراءات الأخرى نتيجة لتفشي فيروس كورونا المستجد إلى خلق صعوبات على بعض الدول في الامتثال التام لقواعد معينة من الإيكاو وتتطلب اتفاقية شيكاغو من الدول تنفيذ قواعد الإيكاو أو تقديم ما لديها من اختلافات إذا كانت لوائحها تختلف عن تلك القواعد ووضعت الإيكاو أداة لتحديد أي اختلافات مؤقتة من قواعد الإيكاو بشأن الترخيص ومنح الإجازات اللازمة للحفاظ على العمليات أثناء جائحة فيروس كورونا المستجد عبر موقع الإلكتروني سهل الاستخدام ويتيح المعلومات بسهولة وتدعم المكاتب الإقليمية للإيكاو والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الدول في تحميل المعلومات المنسقة، وكذلك في تنفيذ الإجراءات على المستوى الإقليمي.

أسرعت الإيكاو إلى إعداد ونشر إرشادات جديدة في شكل كتيب: "دليل سلطات الطيران المدني لإدارة مخاطر السلامة الجوية الناجمة عن فيروس كورونا المستجد (Doc10144) لدعم استمرار سلامة العمليات. كما وضعت الإيكاو مواد، بما في ذلك أدلة مرجعية سرعة بشأن تحديد وتنفيذ الإجراءات بالنسبة للأحكام المحددة في هذه الأداة والمسائل التشغيلية الأخرى التي تواجهها الدول خلال هذه الحالة الطارئة. وتنتشر هذه المادة وأفضل الممارسات الأخرى على "صفحة إلكترونية" لإتاحتها لمجتمع الطيران العالمي.

وتستخدم الدول والصناعة أدوات الإيكاو هذه بفاعلية كبيرة. ويتعين على الدول تحديث المعلومات خلال الأزمات العالمية. ومن شأن إتاحة هذه المعلومات ضمان التيقن من القواعد التنظيمية لمشغلي الدول التي لا تزال في حالة طوارئ وتستمر في إجراءاتها الرامية إلى التخفيف من حدة المخاطر عند السفر إلى دولة أخرى. وينبغي للدول أن تضع في اعتبارها الخطر الذي قد تشكله الإطالة في تنفيذ هذه الإجراءات على السلامة وإن تتخذ ما يلزم من تدابير لتقليل من هذه المخاطر.

وبما أن المشغلين يواجهون صعوبات في تحديد مواقع أفراد طاقم الطائرة بسبب التفسير الخاطئ لتعريف طائرات الركاب والبضائع في الملحق الثامن عشر - النقل الآمن للبضائع الخطرة عن طريق الجو"، فقد صدرت إرشادات الإيكاو لضمان التفسير الدقيق وتجنب القيود التشغيلية غير الضرورية وفيما يلي الروابط الإلكترونية للصفحات ذات الصلة:

<http://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/ccrd.aspx>

<http://www.icao.int/safety/Safety Management/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx>

<http://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/default.aspx>

<http://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/annex-18.aspx>

<http://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/DangerousGoods.aspx>

المطارات

نشرت منظمة الطيران المدني الدولي المبادئ التوجيهية المتعلقة بالمطارات للدول للتعامل مع مختلف التحديات التي تسببها جائحة كورونا المستجد (COVID-19) وقد نصحت منظمة الطيران المدني الدولي، على وجه الخصوص، الدول بخيارات توفير شهادات المطارات المؤقتة أو تمديد صلاحية شهادات المطارات، حيثما كان ذلك مطلوبًا لفترة محددة بناءً على المبادئ التوجيهية المعمول بها، مع الاحتفاظ بنظام قوي لمراقبة سلامة الدولة. بالإضافة إلى ذلك، قدمت منظمة الطيران المدني الدولي قوائم مراجعة نموذجية لتسهيل إعادة تشغيل المطار بسرعة عن طريق التحقق من العناصر الرئيسية في مجالات مثل البنية التحتية للمطارات، وعمليات المطار، وشهادة الامتثال، والتنسيق والتعاون مع أصحاب المصلحة، لاستئناف العمليات بعد إغلاق المطار بالكامل أو جزئيًا.

هذه المبادئ التوجيهية متاحة على الموقع الشبكي العام للايكاو وسيتم تعديلها بشكل دوري بناءً على الدروس المستفادة وأفضل الممارسات المحدثة بعد الاستئناف التدريجي لعمليات المطارات حول العالم. سيستمر عقد الندوات عبر الإنترنت العالمية و/أو الإقليمية حول مواضيع المطارات ذات الصلة.

فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة:

- إشراك جميع أصحاب المصلحة في مرحلتي الإعداد والاستئناف؛
- التأكد من أن كل مطار يضع وينفذ خطة للانتقال السلس من مرحلة التخطيط إلى تفعيل إعادة التشغيل بقدرة محدودة، وأخيرًا إلى عمليات يومية بكامل طاقتها؛
- ضمان تحديث المعلومات المتعلقة ببيانات المطارات والخدمات المقدمة في المطارات أثناء الاستئناف من خلال إعلانات الطيران (NOTAMS) وكذلك مواقع الويب الأخرى المناسبة؛ و
- تحديث منظمة الطيران المدني الدولي من خلال المكاتب الإقليمية بشأن التقدم المحرز والتحديات

والدروس المستفادة.

الملاحة الجوية

على الرغم من أن نظام خدمات الملاحة الجوية العالمية يدعم باستمرار العمليات الجوية خلال اندلاع جائحة كورونا المستجد (COVID-19)، إلا أن التغييرات المستمرة في السيناريو التشغيلي والمالي والصحي جلبت تحديات جديدة للنظام. فيما يتعلق بتوفير خدمات الملاحة الجوية (ANS). يأتي التحدي من قدرة مزود الخدمة على الحفاظ على تشغيله وخدماته مع المستويات المطلوبة من التوافر والسلامة والفعالية، في سياق انخفاض عدد العمليات. في بعض المناطق، قامت الدول بتعديل هيكلية المجال الجوي لتنفيذ مسارات الطيران والفواصل بين الطائرات الأكثر كفاءة لتحسين الفاعلية، مما أجبر تعديلات الخطوط الوطنية والوثائق ذات الصلة.

أثر انخفاض عدد الموظفين الذين يقدمون الخدمات على عدد محطات العمل النشطة ووظائف الإشراف وأوقات العمل؛ في بعض الحالات، يكون عدد الموظفين العاملين هو الحد الأدنى للحفاظ على العملية في المنشأة. وقد أثر خطر العدوى على الصحة العقلية للعاملين في خدمات الملاحة الجوية (ANS)، واستعدادهم للقيام بمسؤولياتهم. يجب على الدول ملاحظة الحاجة إلى تحليل السلامة والإشراف لمعالجة المخاطر المرتبطة بمستويات الإثارة لدى المراقبين الجويين (ATCO) في بيئة حركة جوية منخفضة (خاصةً مواقع المراقبة الفردية)، ومراقبة الموظفين لأي مشكلات معنوية. وتعمل المنظمة العربية للطيران المدني مع الإيكاو ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) ومقدمي خدمات الملاحة الجوية الآخرين في تطوير وحدات خدمات الملاحة الجوية لتتماشى مع وثيقة توجيه الإقلاع للإيكاو (CART :Takeoff Guidences).

سيظل الترخيص، بما في ذلك التدريب والتصنيف وكفاءة المراقبين الجويين، يمثل تحديًا على المدى القصير والقريب لتنفيذ أنشطة الرقابة على سلامة خدمات الملاحة الجوية. النظر في الانفصال الاجتماعي وتقييد الإغلاق والمسائل المالية تمثل تحديًا للدول الأعضاء. وتحفظ الدول بتحديث تدابير التخفيف في هذا الصدد في النظام الفرعي المتعلق بجائحة كورونا المستجد (COVID-19) ذات الصلة بالطوارئ (CCRD) في نظام الإلكتروني للإبلاغ للإيكاو (EFOD) وتتاح المعلومات لجميع أصحاب المصلحة من خلال صفحة الويب العامة بجائحة كورونا المستجد (COVID-19) التابعة للإيكاو وكذلك التابعة للمنظمة العربية للطيران المدني تحت الرابط التالي: www.acao.org.ma.

تأثرت الموارد المالية لمزود خدمات الملاحة الجوية (ANSP) بشدة، مما يمثل تحديًا في صيانة ومعايرة المعدات الأرضية للأرصاد الجوية (MET) ومعايرة معدات مساعدات الملاحة الجوية (NAVAIDS) والتحقق من إجراءات الطيران الآلي (IFPs)، ويمكن أيضا أن يؤثر على تنفيذ خطة الملاحة الجوية الإقليمية والعالمية.

وفي هذا الإطار، فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة إلى:

- الإمتثال بطريقة فعالة ومنسقة مع أحكام منظمة الطيران المدني الدولي،
- تحديث وتطوير أدلة إضافية لمعالجة القضايا التقنية والتشغيلية.
- تنفيذ التدابير الرامية إلى تعزيز كفاءة المجال الجوي واستعراض وتحديث خطط الملاحة الجوية لتعكس التغييرات،
- تعزيز تعاونها من أجل توفير خدمة ملاحية جوية سلسلة وتعبئة الموارد المالية التي ستخصص لتوفير خدمات الملاحة الجوية في إطار المشاريع الإقليمية المنسقة.

الطيران العام

يلعب الطيران العام الدولي دورًا مهمًا، لا سيما في دعم المجتمعات أثناء الكوارث الطبيعية وحالات الطوارئ العالمية الأخرى. وقد أثر تفشي وباء كورونا المستجد (COVID-19) أيضًا على الطيران العام لكل من الطائرات ذات الطرف السفلي والطائرة التوربينية الكبيرة. تدابير السلامة التشغيلية للتخفيفات المتعلقة بالطيران العام الدولي مدرجة في النظام الفرعي المتعلق بجائحة كورونا المستجد (COVID-19) ذات الصلة بالطوارئ (CCRD) في نظام الإلكتروني للإبلاغ عن الإختلافات (EFOD).

الإجراءات المتعلقة بأمن الطيران المدني

بالرجوع للتوصية رقم 8 الواردة في تقرير فرقة CART : *ينبغي للدول الأعضاء أن تعمل على تعزيز نظم المراقبة لديها، مع تعديل إجراءاتها الأمنية بصورة مؤقتة، على نحو متسق بهدف حماية الطيران من التدخل غير المشروع*، فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة إلى مراعاة التدابير التالية إلى مراعاة التدابير التالية:

- الالتزام بالمبادئ التوجيهية لتدابير طوارئ أمن الطيران أثناء جائحة كورونا الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي، والتي تهدف إلى المساعدة في:
- حماية الركاب والموظفين أثناء عمليات الكشف الأمني من خلال تطبيق التدابير الصحية والصحية المناسبة؛
- استمرار الإمتثال للملحق 17 - الأحكام الأمنية خلال الأزمة الحالية وما بعدها؛ و

- تنفيذ الدول تدابير الطوارئ المنسقة.
- تشجيع الدول على إجراء ترتيبات تعاونية وتنفيذ ترتيبات نقطة التفطيش الأمني الواحدة لتعزيز استدامة نظام أمن الطيران بتفادي الازدواجية غير اللازمة للضوابط الأمنية، عندما تتسق تلك الضوابط مع تقييم الدول للمخاطر.
- دعوة الدول الى الاستمرار في تنفيذ الجوانب الأساسية الأمنية للإيكاف والمتطلبات الجديدة المتعلقة بالصحة العامة مع عدم الاخلال بالإجراءات الأمنية.
- إعداد السياسات والإجراءات وبرامج التدريب المرتبطة بمتطلبات الصحة الجديدة.
- تشجيع الدول على تعزيز التعاون وتبادل الخبرات في ظل تفشي جائحة كورونا في مجال أمن الطيران المدني.
- تشجيع الدول على استخدام التكنولوجيا الجديدة في مجال أمن الطيران (التجهيزات الأمنية الذكية...).
- ينبغي على الدول اتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان استمرارية التدريب للعاملين في مجال أمن الطيران المدني في ظل تفشي جائحة كورونا عن طريق استخدام التقنية او عن طريق إقامة الدورات مع تطبيق المتطلبات الجديدة للصحة العامة (التباعد الاجتماعي، أدوات الحماية الشخصية....).
- ينبغي على الدول تعزيز أنشطة مراقبة جودة أمن الطيران مع الأخذ بعين الاعتبار المتطلبات الجديدة المتعلقة بالصحة العامة.

■ إجراءات التعافي

معتمدة بشكل رئيسي على الاجراءات الاسترشادية الصادرة عن فرقة عمل إنعاش الطيران إثر كوفيد-19 لمجلس الإيكاو (CART) * .

المبادئ الأساسية العامة لتعافي النقل الجوي

- أن تقوم الحكومات بالاسترشاد بالتوجيهات القياسية التي أصدرها فريق تعافي الطيران التابع لمجلس منظمة الطيران المدني الدولي حول الإجراءات الصحية التي يمكن أن تتبناها الدول عند إعادة إطلاق النقل الجوي.
- أن تكون الإجراءات الصحية المتبعة من قبل الحكومات مدعومة بأدلة علمية، وقائمة على تقييم المخاطر، ومطبقة لوقتٍ محدود حيث يتم باستمرار مراجعة ملاءمتها للتطورات وفعاليتها، ومرنة حيث يمكن تخفيفها تدريجيًا مع انخفاض المخاطر الصحية للوباء، ومتناسقة إلى أقصى حدٍ ممكن على المستويات الوطنية والإقليمية والدولية حيث أنّ تناسق التدابير بين الدول أساسي لإعادة إطلاق وانتعاش قطاع النقل الجوي.
- المراجعة المستمرة لقيود السفر وللإجراءات الصحية مع الأخذ بعين الاعتبار المعلومات الصادرة عن السلطات الصحية الدولية لضمان تناسبها مع تطور مخاطر الصحة العامة وتقييم المخاطر على المستوى الوطني.
- أن تبدأ الوقاية من الفيروس في مرحلة التخطيط للسفر.
- لا يضمن الحجر الصحي في بلد الوصول عدم انتشار العدوى في مطار الوصول أو في بلد المقصد، لذا فإن الحجر الصحي في بلد الوصول هو إجراء غير فعال للحماية من الفيروس.
- استخدام التكنولوجيا على أوسع نطاق لتقليص نقاط لمس الأسطح، على سبيل المثال:
 - خلال مرحلة التخطيط للسفر من خلال تمكين المسافرين من حجز تذاكرهم وإصدار بطاقة الصعود إلى الطائرة وحتى بطاقة تعريف الأمتعة.
 - في المطار من خلال أجهزة التسجيل الذاتي وأجهزة التسليم الذاتي للأمتعة والبوابات الإلكترونية للهجرة والبوابات الإلكترونية للصعود إلى الطائرة والتفتيش الأمني باستخدام أجهزة المسح الضوئي للجسم واستخدام تقنيات الروبوت.

- أن لا يكون تطبيق التباعد الجسدي على متن الطائرة شرط للتشغيل وذلك في ظل وجود فلاتر الهواء العالية الكفاءة (HEPA Filters) ويسبب حركة دوران الهواء داخل المقصورة. يمكن لشركات الطيران تطبيق التباعد الجسدي في حال كان عدد المسافرين وتقسيم المقصورة وعوامل الوزن وتوازن الطائرة تسمح بذلك.
- ضمان الإلتزام بالتدابير الوقائية الأخرى في جميع الأوقات مثل ارتداء الأقنعة، المحافظة على نظافة اليدين واحترام آداب التنفس.
- إعلام المسافرين بشكل واضح بقيود السفر والإجراءات الصحية المتبعة في مطار الإقلاع ومطار الوصول وعلى متن الطائرة.
- في حال عدم وجودها، ضرورة تأليف لجان وطنية للتسهيلات، وهو معيار قياسي في الملحق 9 لمعاهدة شيكاغو، للتنسيق الفعال بين الأفرقاء المعنيين بالنقل الجوي.
- تطوير وتطبيق إجراءات لتتبع الركاب من قبل السلطات المختصة للتخفيف من انتشار الوباء والحد منه.
- ينبغي للدول أن تضع وتطبق منهاجاً متكاملاً لتدريب كل الموظفين المعنيين بالنقل الجوي بخصوص الإجراءات المؤقتة المتعلقة بمكافحة الوباء، بما في ذلك التدريب على الاستجابة لسلوك الركاب المشاغبين الناتج عن الإجهاد النفسي أو رفض الإلتزام بالإجراءات الصحية على الأرض و/أو على متن الطائرة.

إجراءات الصحة العامة

المطارات

الجمهور المستهدف: مشغلو المطارات والسلطات والحكومات وموظفو المطارات

أ. مبنى المطار

1. وصف موجز (الهدف): ينبغي لإرشادات تشغيل مبنى المطار أن تأخذ في اعتبارها جميع جوانب العمليات، والتي تشمل تحديد الأشخاص الذي يمكنهم الدخول إلى المبنى، والمواظبة على القيام بإجراءات التنظيف والتعقيم داخل أنحاء المبنى، واتباع التدابير الصحية، وتوفير الإرشادات ذات الصلة بالإسعافات الأولية/الرعاية الطبية والبروتوكولات المطبقة على الركاب والعاملين بالمطار.

أ.2. جوانب يجب مراعاتها

(a) أعمال التنظيف والتعقيم

- ينبغي على السلطات الصحية بالمطار ومشغلي المطار ومقدمي الخدمات المختصين الاتفاقية على خطة مكتوبة تتعلق بتوسيع نطاق أعمال التنظيف والتعقيم، وذلك وفقا لإجراءات التشغيل القياسية المحددة في "دليل منظمة الصحة العالمية بشأن النظافة والمرافق الصحية في مجال الطيران". كما ينبغي الحرص على تحديث الخطة باستمرار من حيث العملية المتبعة والجدول الزمني والمنتجات، في ضوء ما يستجد من معلومات.
- ينبغي المواظبة على تنظيف وتعقيم البنية الأساسية وجميع المعدات بالمطار بانتظام، بموجب الخطة المذكورة، مع مراعاة إمكانية زيادة معدل تنفيذ أعمال التنظيف والتعقيم حسب الاقتضاء، في ضوء حجم حركة الطيران.
- ضمان زيادة توفير منتجات التنظيف والتعقيم المعتمدة من قبل السلطات المختصة.
- ينبغي إطلاع جميع أفراد فريق العمل المكلف بأعمال التنظيف والتعقيم على خطة التنظيف والتعقيم المتفق عليها. ومن الضروري أيضا التأكد من أن العاملين يستخدمون المنتجات بفاعلية، ويشمل ذلك الالتزام بنسب تركيز المطهرات وطرق استخدامها والمدة اللازمة لسريان مفعولها، فضلا عن سبل التعامل مع الأماكن التي تكثر ملامستها وتزداد فرص تلوثها، مثل:
 - مكاتب الاستعلامات بالمطارات ومكاتب خدمات الأشخاص محدودي الحركة، وأماكن تسجيل الأمتعة، ومناطق الجوازات/الجمارك، وأماكن الكشف الأمني، ومناطق الصعود إلى الطائرة، إلخ.
 - السلالم الكهربائية والمصاعد والدرابزين.
 - المراحيض العمومية وغرف تغيير حفاظات الأطفال.
 - عربات نقل الأمتعة ونقاط تجميعها: يجب تنظيفها بالمناديل المبللة التي تستخدم لمرة واحدة أو بمادة مطهرة. كما يجب ضمان توافر سلال للمخلفات.
 - المقاعد الموجودة في صالات ما قبل الفحص الأمني وأيضا في أماكن الصعود إلى الطائرة/تسجيل الأمتعة.
 - الحافلات المكوكية إلى أماكن انتظار السيارات والحافلات في منطقة التحركات المراقبة.
- زيادة استخدام مكيفات الهواء ونظم ترشيح الهواء الفعالة للحفاظ على درجة نقاء الهواء والحد من إعادة دوران الهواء وزيادة نسب الهواء النقي في الجو. وينبغي الحد من تدفق الهواء أفقيا.

(b) التباعد البدني

- يعد التباعد البدني وسيلة فعالة للحد من انتقال العدوى بفيروس كورونا المستجد، وينبغي لإجراءات التباعد أن تكون جزءاً من مجموعة شاملة من التدابير الرامية إلى الحد من انتشار العدوى بفيروس كورونا المستجد. كما ينبغي مراعاة ما يلي فيما يخص تدابير التباعد في المطارات:
 - أن تتوافق هذه التدابير على الأقل مع التدابير المطبقة على وسائل النقل الأخرى، وخصوصاً وسائل النقل المستخدمة في الانتقال من وإلى المطارات في مناطق الحضر.
 - أن تطبق إلى الحد الأقصى المستطاع في كافة أنحاء المطارات.
 - أن يعاد تقييمها بالقدر الذي تسمح به ظروف تفشي الوباء.
- ينبغي لتدابير التباعد البدني أن تسعى إلى ضمان مسافة لا تقل عن متر واحد (1) بين الأشخاص.
- ينبغي على الركاب ارتداء الكمامات الواقية أو غير ذلك من سبل تغطية الوجه بما يتوافق مع الإرشادات الصحية المطبقة، على ألا يترتب على ذلك حدوث نقص في الكمامات في أوساط العاملين في مجال الرعاية الصحية.
- ينصح بالاعتراف المتبادل بالتدابير المماثلة للتباعد البدني التي تخفف من المخاطر الصحية في صالات السفر وصلالات الوصول.

(c) توفير الحماية للعاملين:

- بالنسبة لمستوى الحماية الملائم الذي ينبغي توفيره للعاملين في المطار، فينبغي تقييم ذلك بحسب كل حالة على حدة. ويمكن لجوانب الحماية هذه أن تشمل ما يلي: معدات الوقاية الشخصية وبرامج الفحص الصحي على الموظفين ووضع جداول زمنية للعمل (تقسيم العاملين إلى فرق عمل ثابتة ومناوبات) وتوفير سبل الوصول إلى مطهرات اليدين الكحولية ووضع إجراءات محددة يلتزم الموظفون بها قبل وبعد إتمام مناوبات العمل ووضع خطة للتباعد البدني داخل وحدات العمل.
- ينبغي تزويد الموظفين بمعدات الوقاية الشخصية بحسب مخاطر تعرضهم للعدوى (نظراً لنوع النشاط الذي يقومون به مثلاً) وبحسب ديناميكيات انتقال العدوى (عن طريق انتشار القطيرات مثلاً). وقد تشمل معدات الوقاية الشخصية القفازات والكمامات الطبية والنظارات الواقية أو أقمعة الوجه.
- بالنسبة للموظفين وفرق العمل في المناوبات، ينبغي أن يتم تسليم العمل بطريقة تخلو من أي تلامس، أي عن طريق الاتصالات الهاتفية أو الاتصالات المرئية أو السجلات الإلكترونية أو تسليم العمل مع مراعاة التباعد البدني على أقل تقدير.

- ينبغي إيلاء الأولوية لأعمال الصيانة والإصلاح في الأماكن العامة، مع تعديل مواعيدها أو تأجيلها، إن أمكن، ما لم تكن ضرورية.
- ينبغي للدورات التدريبية للموظفين أن تتوسع في الاعتماد على التدريب على الإنترنت والفصول الدراسية الافتراضية.
- ينصح بتثبيت فواصل مادية بين الموظفين في وظائف بعينها والركاب وذلك في المناطق التي تتسم بتكرار الحديث والمعاملات.

(d) سبل الوصول إلى مبنى المطار

- مع مراعاة خصوصيات كل مطار والتشريعات الوطنية المطبقة، يجوز قصر الدخول إلى مبنى المطار على الموظفين والمسافرين والمرافقين لهم في بعض الحالات كالركاب ذوي الإعاقة أو الركاب محدودي الحركة أو القصر الذين ليسوا برفقة ذويهم، وذلك في المراحل الأولية، بشرط ألا يتسبب ذلك في حدوث ازدحام أو صفوف انتظار والتي قد تؤدي بدورها إلى زيادة مخاطر انتشار العدوى ونشوء مواطن محتملة للقصور الأمني.
- عندما تستدعي اللوائح المطبقة إجراء فحص صحي، ينبغي استخدام ميزان حرارة لا يستلزم التلامس وإجراء الفحص في المناطق المخصصة لهذا الغرض، وفي ظل ظروف تضمن الحد الأدنى من التبعات المترتبة على هذه العملية.

3.أ. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- التعاون مع السلطات المختصة لضمان التوفيق بين وجهات
- التعاون مع الجهات المعنية داخل المجتمع المحلي لضمان إيصال المعلومات إلى جمهور المسافرين بدقة وفي الوقت المناسب.
- ضمان التوافق مع سائر التدابير المطبقة في وسائل المواصلات المحلية الأخرى وغيرها من البنى الأساسية.
- استخدام "بيان متابعة أعمال التنظيف والتطهير في مطار XYZ لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج 3 PHC) أو أي نموذج مماثل عند الاقتضاء.

ب. منطقة تسجيل الأمتعة

- ب-1. وصف موجز (الهدف): في المعتاد تشهد منطقة تسجيل الأمتعة في كل مطار كثافة عالية في حركة الركاب. وللحد من الازدحام وصفوف الانتظار، ينبغي على الركاب إتمام أكبر قدر ممكن من إجراءات عملية تسجيل الأمتعة قبل الوصول إلى المطار (أي ينبغي أني كون الراكب مستعدا للطيران من

لحظة وصوله إلى المطار). كذلك ينبغي أن يتاح خيار الخدمة الذاتية وينصح بالاعتماد عليه قدر الإمكان للحد من الاحتكاك بين الأشخاص في مكاتب التعامل مع الركاب.

ب-2. جوانب يجب مراعاتها

- تنفيذ التدابير التي من شأنها التخفيف من الازدحام في هذه المناطق من خلال التخطيط المسبق ورصد تدفق الركاب.
- ينبغي على المطارات تثبيت اللافتات ووضع علامات على الأرض وإذاعة الإعلانات من خلال نظم الإذاعة الداخلية بالمطارات للحث على مراعاة التباعد البدني. علاوة على ذلك، ينبغي النظر في بث رسائل السلطات الصحية المتعلقة بسبل الوقاية من المرض من خلال الرسائل المسموعة واللافتات عند أهم نقاط للتعامل مع الراكب خلال رحلته.
- كما إن مرافق الخدمة الذاتية، كأكشاك طبع بطاقات الصعود إلى الطائرة وبطاقات تعريف الأمتعة، تشكل مصدرا للقلق هي الأخرى، نظرا لارتفاع معدل التلامس بالأيدي، مما يزيد من احتمالات التلوث. ومع ذلك، ينبغي التشجيع على استخدام مثل هذه الأجهزة للحد من التعاملات وجها لوجه بين المسافرين والموظفين، ولكن ينبغي توخي الحذر والانتباه فيما يخص إدارة تدفق الركاب وضمان تعقيم هذه الأجهزة على النحو السليم وباستمرار.
- كلما أمكن، ينبغي حث الركاب على إتمام عمليات تسجيل الأمتعة قبل الوصول إلى المطار. فإجراء تسجيل الأمتعة على الإنترنت وطبع بطاقات الصعود إلى الطائرة بواسطة تطبيق الهاتف الجوال ووضع ملصقات التعريف على الأمتعة خارج المطار وغيرها من المبادرات الأخرى تسهم في الحد من الاحتكاك مع موظفي المطار والبنية الأساسية. لذا تتصح الحكومات بإزالة أي عقبات في اللوائح التنفيذية لإتاحة الفرصة لإتمام مثل هذه الإجراءات خارج المطار.
- ينبغي النظر في استخدام الحواجز المؤقتة ووضع علامات على الأرض لتحديد أماكن الوقوف عند مكاتب تسجيل الأمتعة بالطرق التقليدية للتشجيع على الالتزام بالتباعد البدني، كما ينبغي النظر في تثبيت حواجز شفافة أمام الموظفين في مكاتب التعامل مع الجمهور.
- ويجوز أيضا النظر في الاستعانة بتكنولوجيا التعقيم الذاتي داخل الأكشاك المزودة بشاشات تعمل باللمس للسماح بتعقيم الشاشات بين مرات الاستخدام.
- ينبغي على المطارات والجهات المعنية الأخرى استخدام العمليات والتقنيات غير المعتمدة على اللمس، كلما أمكن ذلك، ويشمل ذلك تقنيات أخذ القياسات الحيوية بدون لمس لأغراض التعرف على ملامح الوجه وحدقة العين. فمن الممكن تطبيق مثل هذه العمليات الرقمية لتحديد الهوية عند

نقاط الخدمة الذاتية لتسليم الأمتعة ونقاط الدخول إلى مناطق صفوف الانتظار وبوابات الصعود إلى الطائرة والمتاجر العادية والمعفاة من الرسوم الجمركية. فذلك سيؤدي بشكل كبير من الحاجة إلى ملامسة وثائق السفر من قبل الموظفين والركاب. كما يمكن من الإسراع بإتمام العديد من الإجراءات، مما سيوفر قدراً أكبر من الحماية من المخاطر الصحية ويقلص من أحجام صفوف الانتظار ويحقق الكفاءة في جوانب أخرى من الإجراءات.

ب-3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- التعاون مع السلطات المختصة وشركات الطيران والجهات المعنية الأخرى لوضع حلول فعالة من حيث التكلفة لتوفير الحماية للجمهور.
- تبسيط الإجراءات الشكلية عن طريق الاستفادة من العمليات التي تم بدون لمس.
- التوسع في استخدام الحلول القياسية لمعالجة هوية الركاب.
- استخدام "بيان متابعة أعمال التنظيف والتطهير في مطار XYZ لمكافحة فيروس كورونا المستجد (نموذج 3 PHC) أو أي نموذج مماثل عند الاقتضاء.

ج. الكشف الأمني

ج-1. وصف موجز (الهدف): أثناء المراحل الأولى من الاستجابة لجائحة، ينبغي الحراس على الالتزام بتدابير التباعد البدني عند نقاط الكشف الأمني، بما في ذلك أثناء إجراءات الكشف الأمني. وقد تكون هناك حاجة لاعتماد تدابير مراقبة الدخول إلى نقاط الكشف الأمني، علاوة على إمكانية تعديل إجراءات الكشف الأمني القياسية كي تتوافق مع التوجيهات الصحية الجديدة للتصدي لفيروس كورونا المستجد.

وينبغي في المعتاد إعفاء موظفي الكشف الأمني من القيام بإجراءات الفحص المتعلق بالصحة والسلامة، حتى يتسنى لهم التركيز على الكشف الأمني وما يرتبط به من إجراءات.

ج-2. جوانب يجب مراعاتها

أ) إجراءات الدخول إلى منطقة الكشف الأمني

- ينبغي تنفيذ الإجراءات الملائمة بالتنسيق مع الهيئات والجهات الحكومية المختصة للتعامل مع أي ركاب تظهر عليهم أعراض المرض.

- ينبغي توفير منتجات تطهير وتعقيم اليدين قبل الوصول إلى أماكن إجراء الكشف الأمني على الركاب والموظفين، إن أمكن.
- ينبغي على موظفي الكشف الأمني والركاب مراعاة التباعد البدني إلى الحد المستطاع أو ارتداء معدات الوقاية الشخصية للتخفيف من مخاطر التعرض للعدوى.
- ينبغي النظر في إعادة ترتيب شكل نقاط الكشف الأمني وسبل الدخول إليها بهدف الحد من التزاحم وصفوف الانتظار قدر الإمكان، مع الحفاظ على وتيرة العمل. وينبغي أن يشمل ذلك مناطق التجريد من المتعلقات والمناطق التي يسترد فيها الركاب أمتعتهم المحمولة بعد الكشف عليها.
- ينبغي وضع علامات على الأرض في أماكن صفوف الانتظار للإشارة إلى المسافات التي توصي الجهات المختصة بالحفاظ عليها. وينبغي الاستمرار في مراعاة التباعد البدني حتى تفيد السلطات الصحية المختصة بإمكانية التجاوز عنها.
- وفيما يخص الإجراءات التي تستلزم قيام الركاب بتقديم بطاقات الصعود إلى الطائرة وغيرها من وثائق السفر إلى موظفي الأمن، فينبغي القيام بها مع تجنب التلامس قدر المستطاع وبطريقة تقلل من التفاعل المباشر وجها لوجه إلى أدنى حد ممكن. وعند الحاجة إلى التحقق من هوية شخص يرتدي كمامة مقارنة بالصورة في الوثائق الرسمية، يجوز نزع الكمامة شرط الالتزام بالتباعد البدني. كما ينبغي وضع لافتات تشير بوضوح إلى الخطوات التالية في الإجراءات. وتشمل الحلول الممكنة ما يلي:
 - توجيه الركاب لاستخدام المساحات الضوئية الأوتوماتيكية الموجودة عند نقاط الدخول لبطاقات الصعود إلى الطائرة، مع الحفاظ على التباعد البدني المطلوب.
 - استخدام المساحات الضوئية المحمولة التي يتولى موظفو الأمن لمسح لبطاقات الصعود إلى الطائرة.
 - إجراء الفحص البصري لبطاقات الصعود إلى الطائرة ووثائق تحديد الهوية حسب ما تقتضيه إجراءات التشغيل القياسية.
- ينبغي تعقيم البوابات الآلية وأسطح المساحات الضوئية المحمولة بنفس الوثيرة المتبعة في تعقيم الأسطح المتكررة للمس.
- ينبغي نشر موظفي مساعدة الركاب للتأكد من استعدادهم للدخول إلى منطقة التجريد من المتعلقات الشخصية. وينبغي على موظفي الكشف الأمني توضيح الإجراءات للركاب المتجهين إلى منطقة التجريد

من المعلقات كي يقوموا بإخراج ما بحوزتهم من متعلقات بالشكل السليم، للتقليل من احتمالات أن يتسببوا في إحداث إنذار كاذب (وللحد من الحاجة إلى التفتيش اليدوي)

- ينبغي عند الاقتضاء إجراء أعمال التطهير والتعقيم الدورية المحسنة للأسطح التي يتكرر لمسها/ الأسطح المكشوفة ومعدات الكشف الأمني بما في ذلك حاويات المتعلقات الشخصية في نقاط الكشف الأمني ومناطق الأمتعة.

(b) الكشف الأمني على الركاب

- ينبغي توزيع مطهرات اليدين الكحولية على العاملين لاستخدامها في تنظيف وتعقيم أيديهم.
- ينبغي على موظفي الكشف الأمني ارتداء القفازات وتغييرها عقب كل عملية تفتيش يدوي يقومون بها.
- ينبغي أن ينصح الموظفون بغسل يديهم عقب نزع القفازات.
- ينبغي اختيار أماكن واضحة لوضع اللافتات الملائمة والمعلومات عن المتطلبات الصحية الجديدة وكذلك عملية الكشف الأمني المعدلة. وينبغي أن تشدد اللافتات على أهمية تعاون الركاب خلال عملية الكشف الأمني.
- في الحالات التي تستلزم التعامل مع أعداد كبيرة من الركاب داخل نقاط الكشف الأمني، ينبغي إجراء الكشف الأمني على الموظفين وطاقم الطائرة في أماكن خاصة بهم ومنفصلة عن أماكن الركاب (كإجراء صحي احترازي إضافي)، إن أمكن ذلك.
- ينبغي التعامل مع حالات انطلاق صفارات الإنذار في أماكن مخصصة لذلك ومنفصلة عن مناطق تدفق الركاب. فهذا الأسلوب من شأنه أن يخفف من مخاطر تكس صفوف الانتظار وضمن انسياب وثيرة العمل، لكنه يستلزم نشر موظفين إضافيين في أماكن محددة.
- عند انطلاق صفارات الإنذار من بوابة الكشف عن المعادن، ينبغي إعطاء الأولوية لاستخدام الأجهزة المحمولة للكشف عن المعادن لمعرفة سبب انطلاق الإنذار، على أن يعقب ذلك تفتيش يدوي يستهدف الأجزاء المسببة لانطلاق صفارة الإنذار.
- ينبغي ألا يقتصر استخدام معدات الكشف عن أثر المتفجرات وكراب الكشف عن المتفجرات فقط على الاستجابة لحالات انطلاق صفارة الإنذار. بل ينبغي التشجيع على الاستعانة بهذه الوسائل للكشف عن المتفجرات بصورة عشوائية واستغلالها كلما أمكن.
- لمعالجة أي حالات إنذار أو خاوف يكتشفها موظفو الكشف الأمني، ينبغي النظر في الاستعانة بمعدات الكشف عن أثر المتفجرات وكراب الكشف عن المتفجرات بدلا من التفتيش اليدوي، متى أمكن ذلك، وبحسب طبيعة المخاوف التي يحددها موظف الكشف الأمني.

- إن كان الإجراء القياسي يسمح بإعادة استخدام مسحات الكشف عن أثر المتفجرات، ينبغي النظر في وقف العمل بهذه الممارسة للحد من فرص انتشار فيروس كورونا المستجد.
- ملاحظة - تجرى حاليا الأبحاث لتحديد ما إذا كانت الحرارة المرتفعة التي تستخدمها معدات الكشف عن المتفجرات كافية لقتل الفيروس، مما يمكن من إعادة استخدام المسحات عدة مرات. وينبغي على السلطات الأمنية المختصة مراجعة السلطات الصحية في هذا الأمر.
- إن كانت هناك حاجة لإجراء تفتيش يدوي، ينبغي على موظفي الكشف الأمني تعديل السلوك الذي يتبعونه، إن أمكن، لتجنب الوقوف وجها لوجه أمام الركاب أو الأشخاص الخاضعين للكشف الأمني.
- ينبغي على الموظفين الذين يتعين عليهم التعامل مع الركاب عن كثب ارتداء كمادات واقية.
- الكميات الكبيرة من السوائل والإيروسولات والهلاميات المتعلقة بالحفاظ على الصحة والتي تتجاوز الحدود المسموح بها بحسب اللوائح الأمنية، كمطهرات اليدين الكحولية، يمكن التجاوز عنها رهنا بموافقة السلطات المختصة بأمن وسلامة الطيران.

ج-3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- العمل مع الجهات التنظيمية للنظر في بدائل للتفتيش اليدوي عند إجراء عمليات تفتيش عشوائية. غير إن هذه الإجراءات البديلة ينبغي تنفيذها فقط رهنا بموافقة السلطات المختصة وبعد إجراء تقييم للمخاطر.
- العمل مع السلطات الصحية المختصة لضمان وضع وتنفيذ بروتوكولات النظافة والتعقيم للأغراض التي يحتمل وبشدة أن تتسبب في نقل العدوى (كحاويات الأمتعة الشخصية ومناطق التجريد من المتعلقات الشخصية).

استخدام "بيان متابعة أعمال التنظيف والتطهير في مطار XYZ لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج PHC 3) أو أي نموذج مماثل عن الاقتضاء.

د. منطقة التحركات للمراقبة في مبنى المطار

د-1. وصف موجز (الهدف): منطقة التحركات المراقبة في مبنى المطار بعد الإجراءات الأمنية هي منطقة تشهد حركة مكثفة للركاب، مع وجود عدد قليل من الحواجز الفعلية ومساحة مفتوحة عموماً. وينبغي مراعاة الحاجة المؤقتة للتباعد البدني، مع توفير إمكانية الوصول إلى متاجر التجزئة والامتيازات المعفاة من الرسوم الجمركية وعروض الأطعمة والمشروبات.

كما أن مناطق البوابة والصالات المخصصة لكبار الشخصيات (VIP) وغيرها من الخدمات في هذه المنطقة تشهد معدلاً مرتفعاً في حجم الركاب. ويتعين تقييم وتوزيع مختلف أدوات رصد التدفقات والتجهيزات الفعلية

وعلامات الأرضيات وأساليب الاستدلال على الطريق التكييفية. وقد يلزم جدولة تعزيز تدابير التنظيف والنظافة الصحية وتوسيع نطاقها للمساهمة في الحد من انتشار الفيروس.

د-2. اعتبارات يجب مراعاتها

- ينبغي التشجيع على خيارات الخدمة الذاتية، حيث يكون للركاب احتكاك محدود مع موظفي البيع بالتجزئة والأغذية والمشروبات.
- ستكون عملية الصعود إلى الطائرة بانتظام ضرورية لخفض مستوى الاحتكاك البدني بين الركاب، لاسيما بعد بدء عوامل الحمولة في الزيادة. ولا بد من توطيد التعاون بين شركة الطيران والمطار والحكومة. وسيتعين على شركات الطيران تنقيح عملياتها الحالية الخاصة بالصعود إلى الطائرة. وقد يتعين على المطارات المساعدة على إعادة تصميم مناطق بوابات المغادرة وقد يتعين على الحكومات تعديل القواعد واللوائح المعمول بها. وينبغي تسهيل زيادة استخدام التشغيل الآلي، مثل المسح الذاتي والأجهزة البيومترية.
- تحديدا خلال المراحل الأولى من مرحلة إعادة التشغيل، فإن الأمتعة اليدوية التي تحتاج إلى استخدام الصناديق العلوية فوق مقاعد الركاب ينبغي أن تقتصر على تسهيل عملية مغادرة الركاب بشكل سلس.
- حيثما أمكن، ينبغي النظر في تطبيق تكنولوجيات الصعود الذاتي على البوابة بما في ذلك الوحدات التي تستخدم أبوابا آلية، وأجهزة قراءة بطاقات الصعود المدمجة، و"شاشات الكريستال السائل" (LCD) لتقديم التعليمات للركاب ووضع جهاز لطباعة تغييرات تحديد المقاعد.
- زيادة استخدام جميع الفرص الأخرى لإجراء المسح الذاتي على الوثائق عند الحاجة إلى تحديد الهوية.
- في إطار الإجراءات المؤقتة، يمكن فتح مناطق تحديد المقاعد (مثل الصالات والبوابات والمطاعم) بقدرة استيعابية محدودة لتلبية الحاجة إلى تطبيق التباعد البدني على المدى القصير، ومع تقدم مرحلة التعافي وتطور المقترضات الصحية، يمكن التفكير في العودة إلى القدرة الاستيعابية العادية.
- ينبغي النظر في الإغلاق المؤقت أو تعزيز المراقبة لبعض مناطق الخدمة، وذلك بناء على مرحلة تدابير التخفيف من حدة الآثار، مثل:
 - طعام البوفيه في إطار الخدمة الذاتية.
 - مقاعد المقاهي أو المقاعد متعددة الأغراض.
 - المناطق المخصصة للعب الأطفال.
- ينبغي توفير العديد من موزعات مطهرات اليدين الكحولية في جميع أنحاء المطار مصحوبة بعدد كاف من لافتات الركاب.
- ينبغي مراعاة تركيب المعدات غير التلامسية في مرافق المراحيض مثل ما يلي:

- نظم الأبواب الآلية.
- جهاز التنظيف التلقائي للمراحيض بدفع المياه.
- الصنابير وموزعات الصابون/ مطهرات اليدين.
- موزعات مناشف اليدين.

د-3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- العمل مع المحال التجارية ومنافذ بيع الأغذية والمشروبات لضمان استخدام خيارات الدفع الذكية بدون لمس وخيارات الخدمة الذاتية.
- إشراك الأقسام المختصة في شركات الطيران في التدابير اللازمة في صالات المطارات.
- التعاون مع السلطات المختصة وشركات الطيران وغيرها من الجهات المعنية في مجال الطيران لإيجاد حلول فعالة من حيث التكلفة لحماية الجمهور.
- استخدام "بيان متابعة أعمال التنظيف والتطهير في مطار XYZ لمكافحة فيروس المستجد (نموذج 3 PHC) أو أي نموذج مماثل عند الاقتضاء.

هـ. التجهيزات المتاحة لبوابات مبنى الطائرات

هـ-1. وصف موجز (الهدف): ستقوم العديد من المطارات بإيقاف تشغيل بعض الممتلكات بسبب نقص حركة الركاب. ويتعين إجراء ما يناسب من عمليات كشف السلامة قبل استعادة حركة الطيران. وينبغي أن تعمل المطارات وشركات الطيران معا لضمان توفير جداول دقيقة للرحلات من أجل تلبية هذا الطلب.

هـ-2. اعتبارات يجب مراعاتها

- ينبغي كشف المعدات الكهروميكانيكية مثل جسور الصعود والسلالم الكهربائية والمصاعد والمواظبة على اختبارها أو بدء تشغيلها. وتعتبر عمليات كشف هذه المعدات التي تم وقف العمل بها ضرورية قبل إعادة تشغيلها كي يستخدمها الركاب، وذلك بناء على توصيات الشركات المصنعة وقوانين البناء الوطنية.
- ينبغي تحديد ونشر بروتوكولات الصيانة.
- عند الحاجة إلى هواء مكيف، ينبغي الحفاظ على الطاقة في جميع المعدات في الهواء الطلق مثل الممرات المؤدية إلى الطائرة ووحدات "التكيف المسبق للهواء".
- يجب أن يطلع مشغل المطار مقدمي الخدمات الحساسة والسلطات الحكومية مسبقا على الجداول والخطط المكثفة من أجل إعادة تشغيل المرافق المغلقة مؤقتا.

هـ-3. الأجهزة المتاحة لبوابات الطائرات وترشيح الهواء

• في الحالات التي يكون فيها "التكييف المسبق للهواء" (PCA) الخارجي والطاقة الأرضية الكهربائية الثابتة (400 هرتز) متاحين في الموقف، يمكن وقف تشغيل "وحدة الطاقة الإضافية" (APU) التابعة للطائرة بعد وصولها. ويستمد نظام "التكييف المسبق للهواء" (PCA) الهواء المحيط من خلال مرشح هواء السحب ويزود المقصورة بالهواء المكيف.

لا تتم معالجة مصادر الهواء الخارجية من خلال "رشح هواء الجسيمات عالي الكفاءة" (HEPA) للطائرة. وينبغي السماح باستخدام "وحدة الطاقة الإضافية" (APU) للطائرة عند البوابة كي يتسنى تشغيل جهاز تكييف الهواء على متن الطائرة، في حالة عدم توافر ما يعادل ذلك من ترشيح من "التكييف المسبق للهواء" (PCA).

هـ-4. سبل ضمان التنفيذ الموحد

التأكد من أن إعادة تشغيل الطاقة الاستيعابية للمطار تتم على مراحل وعلى نحو يتناسب مع الجداول الزمنية لشركات الطيران.

و. نزول الركاب من الطائرة وعمليات الوصول

و.1. وصف موجز (الهدف): قد يتعين تنقيح عمليات مراقبة الحدود والجمارك بصفة مؤقتة لتعزيز التباعد البدني. ينبغي استخدام معدات "المراقبة الآلية على الحدود" (ABC) والتحديد الرقمي لهوية الركاب (الأجهزة البيومترية) وكذلك التكنولوجيا (الكشف الحراري)، إن وجدت، كأحد التدابير الإضافية للكشف الصحي والتسريع من وتيرة إجراءات ختم الجوازات للحد من صفوف الانتظار وخفض مستوى الاحتكاك بين موظفي مراقبة الحدود والركاب.

بالإضافة إلى ذلك، خلال المراحل الأولية، تقوم بعض الحكومات بالنظر في فكرة الاستعانة بإقرار صحي يقوم الركاب بملئه قبل المغادرة أو عند الوصول كأحد التدابير الأولية للتقييم، والذي يمكن استخدامه لتحديد الركاب لإجراء التقييم الثانوي.

و.2. اعتبارات يجب مراعاتها

- ينبغي التنسيق مع مختلف السلطات التنظيمية على الحدود (مثل أقسام الجوازات والصحة) من أجل اتخاذ تدابير تسهل تخليص إجراءات الدخول/الوصول، مثل تمكين إجراءات عدم الملامسة (مثل ما يتعلق بقراءة رقائق جواز السفر، والتعرف على ملامح الوجه).
- عندما يكون من الضروري تقديم إقرارات عند الوصول، ينبغي للحكومات أن تنظر في الخيارات الإلكترونية (مثل تطبيقات الهاتف المحمول ورموز "الردود السريعة" (QR) للحد من مستوى الاحتكاك بين الأشخاص).

ويمكن إرسال المعلومات مسبقا عبر البوابات الحكومية. وبالنسبة للإجراءات الجمركية، يوصى باستخدام ممرات خضراء/حمراء للإقرارات الذاتية حيثما أمكن ذلك.

- ينبغي تطبيق التشغيل الآلي على عملية التحقق من الهوية باستخدام التكنولوجيا البيومترية. وينبغي التشجيع على استخدام التكنولوجيا غير التلامسية أو المراقبة الآلية للحدود أو البوابات الإلكترونية من أجل تمديد الفترة الزمنية للمعاملات والحد من التفاعل بين الركاب والمسؤولين والموظفين.
- إذا لزم الأمر بموجب اللوائح المعنية، يمكن تثبيت كاميرات حرارية ذكية من أجل قياس درجة الحرارة لمختلف الركاب بوتيرة سريعة وسلسة.
- خلال المراحل الأولى من التعافي، وإذا لزم الأمر، يمكن وضع عمليات تقييم ثانوية للصحة، وذلك للحفاظ على التدفق الرئيسي للركاب عموما. ويمكن إجراء الكشف الأمني الحراري قبل الوصول إلى القاعة المخصصة للجمارك، وإن كان ينبغي تجنب تقييم صحة الركاب كل على حدة كي لا يؤثر ذلك كثيرا على الأداء مما يزيد من عدد صفوف الانتظار.
- بالنسبة للرحلات الجوية القادمة من المناطق شديدة الخطورة حيث توجد إصابة عنقودية أو مجتمعية، يمكن استخدام قسم محدد من الصالة المخصصة للوصول من أجل تعزيز التباعد البدني، ويمكن وضع كاميرات حرارية ذكية في مواقع مناسبة لإجراء الكشف على الركاب القادمين، وذلك بالتشاور مع سلطات الصحة العامة.

و.3. الإقرارات الصحية

- تقوم بعض الحكومات بتنفيذ الحل المتمثل في الإقرارات الصحية والتي يمكن إعدادها على البوابات الإلكترونية. بالنسبة للدول التي لديها بالفعل منصة لجمع المعلومات عن تأشيرة الدخول وإذن السفر الإلكتروني، يمكن تخصيصها لاستيعاب المعلومات الإضافية المطلوبة.

و.4. الركاب المحولون

- إنشاء "وحدة شاملة" للكشف الصحي على غرار الوحدة الشاملة للكشف الأمني. وفي إطار هذا النموذج، لا يجري الكشف الأمني مجددا على الركاب والممتلكات في مواقع التحويل على أساس الاعتراف المتبادل بالتدابير الأمنية بين الدول في مسار الرحلة. ومن شأن اتخاذ ترتيب مماثل لإجراءات الكشف الأمني على الصحة أن يحول دون وجود نقاط طوابير جديدة في مواقع الركاب المحولين.
- عند الحاجة إلى إجراء كشف أمني على الركاب المحولين، ينبغي الوفاء بما يلائم من متطلبات النظافة الصحية كما تم توضيحه سابقا في عملية المغادرة.

و.5. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- التعاون مع السلطات المختصة لإيجاد حلول فعالة من حيث التكلفة توفر الحماية لعامة الناس.
- التعاون مع السلطات وشركات الطيران المعنية لإيجاد حلول تتسم بالكفاءة وفعالية التكاليف لحماية المسافرين.
- العمل مع الحكومات والسلطات في حالة تنفيذ فكرة الإقرارات الصحية.
- زيادة الاعتماد على الحلول الرقمية الموحدة لإدارة الهوية.
- استخدام "بيان متابعة أعمال التنظيف والتطهير في مطار XYZ لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج PHC 3) أو أي نموذج مشابه عند الاقتضاء.

ز. منطقة استرداد الأمتعة

ز.1. وصف موجز (الهدف): منطقة استرداد الأمتعة في المطار قد تشهد ارتفاع عدد الركاب والاحتكاك البدني مع العربات الخاصة بالحقائب والأمتعة والمراحيض وغيرها من المرافق. وينبغي تنفيذ تدابير التعقيم وزيادة عدد مرات التنظيف.

ز.2. اعتبارات يجب مراعاتها

- ينبغي بذل قصارى الجهود لتوفير عملية سريعة لاسترداد الأمتعة والتأكد من عدم إجبار الركاب على الانتظار لفترة زمنية طويلة في منطقة استرداد الأمتعة.
- تعزيز استخدام سيور نقل الأمتعة المتاحة عند نقاط الوصول للحد من تجمعات الركاب، وحيثما أمكن، تخصيص سيور منفصلة لنقل الأمتعة القادمة على متن رحلات من المناطق عالية الخطورة.
- ينبغي أن تتأكد الحكومات من سرعة وتيرة عملية التخليص الجمركي قدر الإمكان واتخاذ ما يناسب من تدابير في حالة عمليات التفتيش الفعلي للأمتعة.
- ينبغي تعديل جداول التنظيف وفقاً لجدول الرحلات الجوية بما يضمن التعقيم على نحو شامل وأكثر تواتراً لعربات الأمتعة والمغاسل وأزرار المصاعد والقضبان وما إلى ذلك.
- ينبغي توفير أكشاك الخدمات الذاتية أو الخيارات عبر الإنترنت للركاب الذين يتعين عليهم الإبلاغ عن الأمتعة المفقودة أو التالفة.
- ينبغي اعتبار استخدام الدعامات القابلة للسحب ووضع العلامات على الأرضية إجراء مؤقتاً للتشجيع على التباعد البدني في الناقلات الدائرية للأمتعة.

- ينبغي تزويد وكلاء الطيران في مكاتب الأمتعة المفقودة بحواجز فاصلة واقية شفافة قدر الإمكان.
- ينبغي التشجيع على استخدام خدمات تسليم الأمتعة، حيث يمكن تسليم أمتعة الركاب مباشرة إلى فنادقهم أو بيوتهم.
- ينبغي تبادل المعلومات عن تعقب الأمتعة مع الركاب كي يتسنى لهم تقديم استرداد الأمتعة، في حالة سوء مناولة الأمتعة، دون الانتظار في منطقة إعادة استرداد الأمتعة.

ز. 3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- التعاون مع السلطات وشركات الطيران المعنية لإيجاد حلول فعالة من حيث التكلفة توفر الحماية للمسافرين.
- استخدام "بيان متابعة أعمال التنظيف والتطهير في مطار XYZ لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج 3 PHC) أو أي نموذج مشابه عند الاقتضاء.

ح. الخروج من المنطقة المفتوحة للجمهور

ح.1. وصف موجز (الهدف): ينبغي إعداد بروتوكولات واحتياطات للركاب القادمين الذي يخرجون من المنطقة المفتوحة للجمهور. وينبغي إيلاء الاعتبار للمنطقة المخصصة لموظفي الاستقبال وكذلك منطقة الخروج من مبنى الركاب. وخلال مراحل إعادة التشغيل الأولية، يمكن أن تشمل التدابير لمتخذة إنشاء محيط حول المنطقة المخصصة لموظفي الاستقبال أو تقييد الوصول إلى مبنى المطار.

ح.2. اعتبارات يجب مراعاتها

سبل الوصول إلى مبنى المطار

- وفقا لخصوصية كل مطار والتشريعات الوطنية المعمول بها، قد يقتصر الحق في استخدام مبنى المطار على العاملين والمسافرين والأشخاص المرافقين للركاب من ذوي الإعاقة أو الركاب محدودي الحركة أو القصر غير المصحوبين في المرحلة الأولية، طالما أنه لا تتولد عن ذلك حشود وصفوف انتظار قد تزيد من مخاطر الإصابة وربما تتسبب في أوجه قصور أمنية.
- ينبغي توفير العديد من محطات غسل اليدين أو معقمات اليدين قبل الخروج من مبنى المطار.
- ينبغي زيادة التنظيف بناء على جداول الرحلات الجوية كي يتسنى إجراء التعقيم على نحو شامل وأكثر تواترا في المناطق العامة المفتوحة للجمهور، بما في ذلك المناطق المخصصة للمقاعد، والأطعمة والمشروبات والمحال التجارية والدرابزين والمراحيض وسبل النقل الآلي والحافلات الآلية.

ح.3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- التعاون مع الجهات المعنية في المجتمع لضمان نشر المعلومات بدقة وفي الوقت المناسب على المسافرين.
- استخدام "بيان متابعة أعمال التنظيف والتطهير في مطار XYZ لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج PHC 3) أو أي نموذج مشابه عند الاقتضاء.

الطائرات

الجمهور المستهدف: المشغلون الذين تسري عليهم أحكام الجزء الأول "النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات من الملحق السادس تشغيل الطائرات".

أ. الركاب والطاقم - أحكام عامة

أ-1. وصف موجز (الهدف): توفير بيئة تشغيل آمنة وصحية للركاب والطاقم

أ-2. اعتبارات يجب مراعاتها

- تعديل عملية الصعود إلى الطائرة والنزول منها. وينبغي، قدر الإمكان وبما يتفق مع اعتبارات الوزن والتوازن، أن يجري صعود الركاب إلى الطائرة وإنزالهم منها بطرق تقلل من احتمال مرور الركاب على مقربة بعضهم من بعض.
- عمليات تخصيص المقاعد. عند الحاجة، ينبغي تخصيص المقاعد بما يحقق التباعد البدني الكافي بين الركاب. وينبغي الشركات الطيران أن تسمح بترتيبات للجلوس بشكل منفصل عندما تسمح نسب الإشغال بذلك. كما يجب تشجيع الركاب على البقاء في المقاعد المخصصة لهم قدر الإمكان.
- الحد من الحركة على متن الطائرة. ويجب تشجيع الركاب على السفر بأقل قدر ممكن من الأمتعة، مع تسجيل جميع الأمتعة باستثناء الأمتعة اليدوية الصغيرة التي يمكن وضعها أسفل المقعد. وينبغي إزالة الصحف والمجلات. كما يجوز التقييد مؤقتا الحجم وكمية المبيعات المعفاة من الرسوم الجمركية.
- الحد من خدمة الأغذية والمشروبات أو تعليقها. إذ ينبغي تقييد خدمة الأغذية والمشروبات أو تعليقها على الرحلات قصيرة المدى أو ينبغي النظر في توزيعها في عبوات مغلقة ومعبأة مسبقا. ومن أجل الحد من خطر انتقال العدوى إلى أدنى قدر ممكن، ينبغي الحد من استخدام اللوازم غير الضرورية أثناء الرحلة، مثل البطانيات والوسائد.

- **تقييد استخدام المراحيض.** وينبغي، كلما كان ذلك ممكنة، تخصيص مرحاض واحد لاستخدام الطاقم فقط، شريطة أن تظل هناك مراحيض كافية متاحة لاستخدام الركاب دون اضطرارهم إلى التكدس انتظاراً لاستخدام المراحيض. كما يجب على كل راكب، إلى الحد الممكن عملية تبعا لتشكيل الطائرة، استخدام مرحاض معين على أساس المقعد المخصص له، وذلك للحد من حركة الركاب داخل الطائرة أثناء الرحلة، مما يقلل من التعرض للركاب الآخرين.

- **تدابير حماية أفراد الطاقم.** ينبغي حظر تبادل معدات البيان العملي لقواعد السلامة المتبعة على الطائرة، ويجب إعطاء تعليمات إلى أفراد الطاقم بحيث يختص كل فرد منهم بتقديم الخدمة إلى أقسام محددة فقط من المقصورة. وينبغي استكشاف وسائل إضافية للحماية، مثل الستائر البلاستيكية أو ألواح الزجاج العضوي (بلكسيغلاس) أثناء عملية الصعود إلى الطائرة (على أن يجري إزالتها بمجرد الانتهاء من عملية الصعود إلى الطائرة).

ب. التطهير-مقصورة القيادة

ب-1. **وصف موجز (الهدف):** توفير بيئة تشغيل آمنة وصحية للطاقم والعاملين بالخدمات الأرضية

ب-2. **اعتبارات يجب مراعاتها**

- ينبغي تنظيف مقصورة القيادة بوتيرة تراعي الفصل بين مقصورة القيادة ومقصورة الركاب، وتراعي كذلك وتيرة عمليات انتقال أفراد الطاقم.

- ينبغي تنظيف مقصورة القيادة وتطهيرها بوتيرة مناسبة تستوعب عمليات أفراد الطاقم بشكل آمن.

- يوصي مصنعو هياكل الطائرات باستخدام محلول مائي بنسبة تركيز ٧٠٪ من كحول الأيزوبروبيل (IPA) لتطهير الأسطح التي تلامسها الأيدي داخل المقصورة. وينبغي الرجوع إلى المنظمات الصحية المناسبة لكي تكون تعليمات استعمال المطهر فعالة ضد الفيروسات. كما يجب الرجوع إلى تعليمات منتج المعدات الأصلية لضمان سلامة استعمال المطهر والتهوية والحماية الشخصية بشكل مناسب. ومن أجل الحصول على توصيات أكثر تفصيلاً أو مزيد من مواد التطهير، يتعين التواصل مع الشركة المصنعة لهيكل الطائرة المحدد.

- يجب تنظيف الأسطح من الأوساخ والحطام قبل بدء التطهير، وذلك لتحقيق أقصى قدر من الفعالية.

- يجب تنظيف الأسطح بالمطهر باستخدام مناديل مُبللة مسبقاً أو بقطعة قماش مُبللة تستخدم لمرة واحدة مع استخدام عبوات محدودة الحجم من المُطهر على متن الطائرة لتقليل خطر انسكاب محلول الكحول

إلى أدنى حد ممكن. ويجب عدم رش محلول الكحول داخل مقصورة القيادة. كما يجب عدم السماح بتجمع السائل أو سقوط قطرات منه فوق المعدات.

- لا تتس أن محلول الكحول قابل للاشتعال؛ لذلك ينبغي اتخاذ الاحتياطات اللازمة حول مصادر الاشتعال المحتملة.
- نظراً لارتفاع وتيرة التطهير بشكل كبير بسبب جائحة فيروس كورونا المستجد بينما لا توجد بيانات عن الآثار طويلة الأجل المرتبطة بهذا الاستعمال المتكرر؛ يجب على المشغل فحص المعدات بشكل دوري للتأكد من عدم وجود آثار أو أضرار طويلة الأجل بمرور الوقت. وإذا لوحظ وجود تلف فيتعين الاتصال بمنتج المعدات الأصلية للحصول على إرشادات بشأن استخدام مُطهّرات بديلة. وينبغي توخي الحذر بشكل خاص عند تطهير الأسطح الجلدية وغيرها من الأسطح المسامية.
- نظراً لتزايد احتمال تغيير وضع مفاتيح التحكم عن غير قصد أثناء عملية التنظيف أو التطهير ينبغي للمشغلين وطاقم قيادة الطائرة تعزيز إجراءات التحقق من صحة وضع جميع مفاتيح التحكم داخل مقصورة القيادة قبل تشغيل الطائرة.
- قد يكون لبعض تجهيزات مقصورة القيادة احتياجات إضافية من المُطهّرات على أساس الاستخدام (مثل أقمعة الأكسجين)؛ لذلك ينبغي وضع إجراءات تبعاً لذلك.

ب-3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- الاتصال بمنتج المعدات الأصلية من خلال المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) واتصال منتج المعدات الأصلية بالمشغلين.
- استخدم 'بيان متابعة أعمال تطهير الطائرات لمكافحة فيروس كورونا المستجد' (نموذج 2 PHC) أو أي نموذج مماثل حسب الاقتضاء.

ج. التطهير-مقصورة الركاب

- ج.1- وصف موجز (الهدف): توفير بيئة تشغيل آمنة وصحية للركاب والطاقم والعاملين بالخدمات الأرضية.
- ج.2- اعتبارات يجب مراعاتها
 - يجب تنظيف مقصورة الركاب وتطهيرها بوتيرة مناسبة تستوعب عمليات الركاب وطاقم مقصورة الركاب بشكل آمن. كما ينبغي أن يكون التنظيف بوتيرة تراعي تشغيل الطائرة واحتمال تعرض المقصورة لشخص مصاب.

- يوصي مصنعو هياكل الطائرات باستخدام محلول مائي بنسبة تركيز 70% من كحول الأيزوبروبيل (IPA) لتطهير الأسطح التي تلامسها الأيدي داخل المقصورة، وينبغي الرجوع إلى المنظمات الصحية المناسبة لكي تكون تعليمات استعمال المطهر فعالة ضد الفيروسات. كما يجب الرجوع إلى تعليمات منتج المعدات الأصلية لضمان سلامة استعمال المطهر والتهوية والحماية الشخصية بشكل مناسب. ومن أجل الحصول على توصيات أكثر تفصيلاً أو مزيد من مواد التطهير، يتعين التواصل مع الشركة المصنعة لهيكل الطائرة المحدد.
- يجب تنظيف الأسطح من الأوساخ والحطام قبل بدء التطهير، وذلك لتحقيق أقصى قدر من الفعالية.
- يجب تنظيف الأسطح بالمطهر باستخدام مناديل مبللة مسبقة أو بقطعة قماش مبللة تستخدم لمرة واحدة مع استخدام عبوات محدودة الحجم من المطر على متن الطائرة لتقليل خطر انسكاب محلول الكحول إلى أدنى حد ممكن. ويجب عدم رش محلول الكحول داخل مقصورة الركاب. كما يجب عدم السماح بتجمع السائل أو سقوط قطرات منه فوق المعدات (على سبيل المثال لتجهيزات الإلكترونيات للترفيه أثناء الرحلة).
- لا تتس أن محلول الكحول قابل للاشتعال، لذلك ينبغي اتخاذ الاحتياطات اللازمة حول مصادر الاشتعال المحتملة.
- نظراً لارتفاع وتيرة التطهير بشكل كبير بسبب جائحة فيروس كورونا المستجد، بينما لا توجد بيانات عن الآثار طويلة الأجل المرتبطة بهذا الاستعمال المتكرر، يجب على المشغل فحص المعدات بشكل دوري للتأكد من عدم وجود آثار أو أضرار طويلة الأجل بمرور الوقت. وإذا لوحظ وجود تلف، فيتعين الاتصال بمنتج المعدات الأصلية للحصول على إرشادات بشأن استخدام مطهرات بديلة، وينبغي توخي الحذر بشكل خاص عند تطهير الأسطح الجلدية وغيرها من الأسطح المسامية. كما يجب على المشغل التحقق مع الشركة المصنعة من ملائمة مواد التطهير التجهيزات المفروشات (مثل المقاعد ومعدات الترفيه أثناء الرحلة).
- قد تود شركات الطيران مراجعة إجراءاتها للتشغيل للحد من عدد الموظفين الذين يقتضي عملهم ملامسة أسطح بوتيرة عالية مثل لوحات مفاتيح التحكم في الدخول ومقابض الأبواب والمفاتيح وما إلى ذلك. ومن أجل الحصول على توصيات أكثر تفصيلاً أو مزيد من مواد التطهير، يتعين التواصل مع الشركة المصنعة لهيكل الطائرة المحدد.

ج.3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- الاتصال بمنتج المعدات الأصلية من خلال المجلس التنسيقي الدولي للاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) واتصال منتج المعدات الأصلية بالمشغلين.
- ستخدم بيان متابعة أعمال تطهير الطائرات لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج PHC2) أو أي نموذج مماثل حسب الأعضاء.

د. التطهير-مقصورة البضائع

1. د. وصف موجز (الهدف): توفير بيئة تشغيل آمنة وصحية للطاقم والعاملين بالخدمات الأرضية.
 2. د. اعتبارات يجب مراعاتها
- ينبغي تنظيف وتطهير الأسطح التي تلامسها الأيدي داخل مقصورة البضائع بوتيرة مناسبة تستوعب عمليات العاملين بالخدمات الأرضية بشكل آمن.
 - يوصي مصنعو هياكل الطائرات باستخدام محلول مائي بنسبة تركيز 70% من كحول الأيزوبروبيل (IPA) لتطهير الأسطح التي تلامسها الأيدي داخل المقصورة، وينبغي الرجوع إلى المنظمات الصحية المناسبة لكي تكون تعليمات استعمال المطهر فعالة ضد الفيروسات. كما يجب الرجوع إلى تعليمات منتج المعدات الأصلية لضمان سلامة استعمال المطهر والتهوية والحماية الشخصية بشكل مناسب. ومن أجل الحصول على توصيات أكثر تفصيلاً أو مزيد من مواد التطهير، يتعين التواصل الشركة المصنعة لهيكل الطائرة المحدد.
 - يجب تنظيف الأسطح من الأوساخ والحطام قبل بدء التطهير، وذلك لتحقيق أقصى قدر من الفعالية.
 - يجب تنظيف الأسطح بالمطهر باستخدام مناديل مبللة مسبقة أو بقطعة قماش مبللة تستخدم لمرة واحدة مع استخدام عبوات محدودة الحجم من المطر على متن الطائرة لتقليل خطر انسكاب محلول الكحول إلى أدنى حد ممكن. ويجب عدم رش محلول الكحول داخل مقصورة البضائع. كما يجب عدم السماح بملامسة السائل للمعدات الحرجة (مثل جهاز كشف الدخان ومعدات تشغيل الأبواب الإلكترونية وفوهة خروج مادة إطفاء الحرائق من جهاز إطفاء الحرائق).
 - لا تنس أن محلول الكحول قابل للاشتعال، لذلك ينبغي اتخاذ الاحتياطات اللازمة حول مصادر الاشتعال المحتملة، مع إيلاء اهتمام خاص لمصادر الإشعاع غير الظاهرة للعيان نظراً لأن هناك طائرات عديدة لديها صناديق إلكترونية مثبتة في مقصورة البضائع.

- نظرا لارتفاع وتيرة التطهير بشكل كبير بسبب جائحة فيروس كورونا المستجد، بينما لا توجد بيانات عن الآثار طويلة الأجل المرتبطة بهذا الاستعمال المتكرر، يجب على المشغل فحص المعدات بشكل دوري للتأكد من عدم وجود آثار أو أضرار طويلة الأجل بمرور الوقت. وإذا لوحظ وجود تلف، فيتعين الاتصال بمنتج المعدات الأصلية للحصول على إرشادات بشأن استخدام مطهرات بديلة.

- قد تود شركات الطيران مراجعة إجراءاتها للتشغيل للحد من عدد الموظفين الذين يقتضي عملهم ملامسة أسطح بوتيرة عالية مثل لوحات مفاتيح التحكم في الدخول ومقابض الأبواب والمفاتيح وما إلى ذلك.

د-3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- الاتصال بمنتج المعدات الأصلية من خلال المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) واتصال منتج المعدات الأصلية بالمشغلين.

- استخدم "بيان متابعة أعمال تطهير الطائرات لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج PHIC 2) أو أي نموذج مماثل حسب القضاء.

هـ. التطهير-الصيانة

هـ-1. وصف موجز (الهدف): توفير بيئة تشغيل آمنة وصحية للركاب والطاقم والعاملين بالخدمات الأرضية.

هـ-2. اعتبارات يجب مراعاتها

- ينبغي لشركات الطيران مراعاة إجراء صيانة دورية لكل من أنظمة الهواء وأنظمة الماء لضمان استمرارها في حماية الركاب والطاقم من الفيروسات. كما يجب عليها الرجوع إلى منتج المعدات الأصلية لهيكل الطائرة من أجل إجراءات صيانة محددة وتحديد الفواصل الزمنية بين عمليات الصيانة.

- ينبغي لشركات الطيران أن تدرج لوحات مفاتيح التحكم في الدخول وغيرها من مجالات الصيانة ضمن إجراءاتها للتطهير لضمان تهيئة بيئة آمنة لأفراد طواقم الصيانة.

- وقد تود شركات الطيران مراجعة إجراءاتها للتشغيل للحد من عدد الموظفين الذين يقتضي عملهم ملامسة أسطح بوتيرة عالية مثل لوحات مفاتيح التحكم في الدخول ومقابض الأبواب والمفاتيح وما إلى ذلك.

- يجب على شركات الطيران وضع إجراءات الصيانة التي يتعين تطبيقها بعد تطبيق إجراءات التطهير من أجل فحص مقصورة القيادة ومقصورة الركاب ومقصورة البضائع للتأكد من صحة وضعية مقبض

التحكم وقواطع الدوائر الكهربائية ومفاتيح ومقابض لوحات التحكم. كما ينبغي فحص لوحات مفاتيح التحكم في الدخول وإغلاق الأبواب.

هـ-3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- الاتصال بمنتج المعدات الأصلية من خلال المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) واتصال منتج المعدات الأصلية بالمشغلين.
- استخدم بيان متابعة أعمال تطهير الطائرات لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج PHC) أو أي نموذج مماثل حسب الاقتضاء.

و. نظام الهواء

و.1. وصف موجز (الهدف): يوصي مصنعو الطائرات بزيادة إجمالي تدفق الهواء داخل مقصورة الركاب إلى أقصى حد، وينبغي توخي الحذر لتجنب انسداد فتحات التهوية (لا سيما تلك الموجودة بمحاذاة أرضية الطائرة). وهذه هي التوصيات العامة بشأن الاعتبارات المتعلقة بهواء المقصورة، وربما تكون هناك استثناءات من أجل نماذج طائرات محددة. ويستصوب بشدة أن يتشاور المشغلون مع منتجي المعدات الأصلية للطائرات بشأن أي استفسارات خاصة بنوع الطائرة.

و.2. اعتبارات يجب مراعاتها

أ. العمليات الأرضية (قبل إزالة | بعد تركيب مانع حركة العجلة الأمامية للطائرة)

- ينبغي تجنب العمليات دون وجود حزم تكييف الهواء أو مصدر خارجي للهواء المسبق التكييف. إذ أنه لا تجري معالجة مصادر الهواء الخارجية من خلال مرشح لتنقية الهواء من الجسيمات بطريقة عالية الكفاءة (مرشح هيبا HEPA). وينبغي السماح باستخدام وحدة الطاقة الإضافية للطائرة عند البوابة للتمكن من تشغيل نظام تكييف الهواء في الطائرة، إذا كان المصدر الخارجي للهواء المسبق التكييف لا يتيح تنقية الهواء بطريقة مكافئة.
- إذا كان بالطائرة نظام لإعادة تدوير الهواء، ولكن ليس بها مرشحات تنقية الهواء من نوع (هيبا)، فيجب الرجوع إلى منشورات منتج المعدات الأصلية أو الاتصال به لتحديد طريقة إعداد نظام إعادة التدوير.
- يوصي بتشغيل أنظمة إعادة تدوير الهواء النقي لتغيير هواء المقصورة قبل صعود الركاب إلى الطائرة مع الأخذ في الاعتبار لما يلي:

- فيما يتعلق بالطائرات المكيفة الهواء، يتعين تشغيل حزم تكييف الهواء (مع الهواء المتدفق الذي توفره وحدة الطاقة الإضافية للطائرة أو محركاتها) أو تزويد الهواء عبر مصدر خارجي للهواء المسبق التكييف قبل ١٠ دقائق على الأقل من بدء عملية الصعود إلى الطائرة، وطيلة فترة الصعود إلى الطائرة وأثناء النزول منها.
- فيما يتعلق بالطائرات التي تعمل بمرشحات تنقية الهواء من نوع (هيبا HEPA)، يتعين تشغيل نظام إعادة تدوير الهواء لزيادة تدفق الهواء إلى أقصى حد من خلال المرشحات.
- فيما يتعلق بالطائرات بدون نظام تكييف الهواء، يتعين إبقاء أبواب الطائرة مفتوحة طيلة وقت التوقف لتسهيل تغيير هواء المقصورة (باب الركاب وباب الخدمة وباب البضائع).

ب. عمليات الطيران

- يتعين تشغيل أنظمة التحكم البيئي مع جعل جميع الحزم في وضعية AUTO وتشغيل مراوح إعادة تدوير الهواء.
- ولا ينطبق ذلك إلا في حالة التأكد من تركيب مرشحات تنقية الهواء من نوع (هيبا).
- إذا لم تكن مرشحات تنقية الهواء من نوع (هيبا HEPA)، فيتعين الاتصال بمنتج المعدات الأصلية لأخذ توصياته بشأن تحديد طريقة إعداد نظام إعادة تدوير الهواء.
- وإذا دعا إجراء تشغيل الطائرة أثناء الرحلة إلى إيقاف تشغيل الحزم من أجل إقلاع الطائرة، فيجب إعادة تشغيلها مرة أخرى بمجرد أن تسمح قوة الدفع بذلك.

ج. إرسال قائمة الحد الأدنى من المعدات:

- توفر حزم تكييف الهواء التي تعمل بكامل طاقتها ومراوح إعادة تدوير الهواء أفضل أداء شامل لتهوية مقصورة الركاب. ومن المستحسن تقليل الإرسال مع الحزم المعطلة. ومن المستحسن أيضا الحد قدر الإمكان من الإرسال بينما مراوح إعادة تدوير الهواء لا تعمل فيما يتعلق بالطائرة المجهزة بمرشحات تنقية الهواء من نوع (هيبا HEPA).
- يكون أداء تدفق الهواء أفضل، في بعض الطائرات، عند تشغيل جميع الصمامات تدفق الهواء إلى الخارج. وينبغي الاتصال بمنتج المعدات الأصلية بشأن أداء تهوية الطائرة عند عدم عمل صمامات تدفق الهواء إلى الخارج، وبشأن القيود المرتبطة بالإرسال في هذه الحالة

د. مفتاح تشغيل التدفق العالي للهواء

- إذا كانت الطائرة مجهزة بخيار لتشغيل التدفق العالي للهواء، فيتعين الاتصال بمنتج المعدات الأصلية لأخذ توصياته بشأن تحديد طريقة الإعداد.

على سبيل المثال:

توصي شركة بوينغ شركات الطيران باختيار وضع التدفق العالي للطائرات من طرازات 8-747 و 80-MD و M-90، نظراً لأن ذلك من شأنه أن يزيد من معدل التهوية الإجمالي داخل المقصورة.

ملاحظة - سيزيد ذلك من استهلاك الوقود، ومع ذلك، ففيما يتعلق بالطائرات من طرازي 400-747 و 737، لا ينبغي اختيار وضع التدفق العالي لأنه لن يؤدي إلى زيادة في معدل التهوية الإجمالي. ومن أجل جميع النماذج، يجب أن تظل مراوح إعادة تدوير الهواء في وضع التشغيل (إذا كانت الطائرة مجهزة بمرشحات تنقية الهواء من نوع (هيبا HEPA)).

هـ. تحديد مكان جلوس الراكب المريض:

- يتعين فصل الشخص المريض عن الركاب الآخرين بمسافة لا تقل عن متر واحد (عادة ترك مقعدين فارغين في جميع الاتجاهات اعتماداً على تصميم المقصورة) من المقعد الذي يشغله الراكب المشتبه به. وينبغي تنفيذ ذلك، حيثما أمكن، عن طريق نقل الركاب الآخرين بعيداً.

و. صيانة مرشحات تنقية الهواء:

- يتعين اتباع إجراءات الصيانة العادية على النحو الذي يحدده منتج المعدات الأصلية. ويتعين الإحاطة بمتطلبات الحماية الخاصة ومناولة المرشحات عند تغييرها.
- يتعين الاتصال بمنتج المعدات الأصلية أو الرجوع إلى منشوراته للتحقق مما إذا كانت هناك حاجة إلى إجراء تطهير إضافي/أو حماية إضافية لصحة الموظفين لتفادي التلوث الميكروبيولوجي في منطقة استبدال الفلتر

و-3. سبل ضمان التنفيذ الموحد:

- الاتصال بمنتج المعدات الأصلية من خلال المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء (ICCAIA) واتصال منتج المعدات الأصلية بالمشغلين.

- استخدم بيان متابعة أعمال تطهير الطائرات لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج 2 PHC) أو أي نموذج مماثل حسب الاقتضاء.

الطاقم

أ. الجمهور المستهدف: جميع العمليات المشمولة بتغطية الملحق السادس - تشغيل الطائرات، الجزء الأول -النقل الجوي التجاري الدولي الطائرات"، وهيئات الطيران المدني ووكالات الصحة العامة

أ. أفراد الطاقم

أ-1. وصف موجز (الهدف): توفير اعتبارات متسقة تتعلق بالحماية والصحة تنطبق على أفراد الطاقم ويمكن تنفيذها على الصعيد العالمي.

أ-2. اعتبارات يجب مراعاتها

(a) أحكام عامة

- ما لم تكن هناك إشارة تحديدا إلى طاقم القيادة أو طاقم مقصورة الركاب، فإن مصطلح "الطاقم يشير إلى الطاقم اللازم للتشغيل على متن الطائرة لكي يتمكن المشغل الجوي من دعم الرحلة. وينطبق ذلك على جميع أفراد الطاقم.

(b) التسهيلات

- لا ينبغي إيداع أفراد الطاقم وأفراد الصيانة والبضائع المحمولة المتخصصين، الذين يشاركون في رحلات جوية بها توقفات، في الحجر الصحي والاحتجاز لملاحظتهم أثناء توقفهم أو بعد عودتهم، ما لم يكونوا قد تعرضوا على متن الطائرة أو أثناء فترة توقفها لراكب أو لأحد أفراد الطاقم تظهر عليه أعراض المرض.
- ملاحظة - ينبغي لأفراد الطاقم الذين يشغلون طائرات ركاب لنقل بضائع فقط، على سبيل المثال، التأكد من إرسال

• الإخطار الصحيح إلى جميع الوكالات ضمانا لعدم وجود أي التباس، أو التأكد من أن أفراد الطاقم المنقولين على متن الطائرة مثل مسؤولي الأحمال والمهندسين وطاقم مقصورة الركاب معروفون ومحددون بشكل صحيح في بيان الطاقم.

• ينبغي للدول أن تنظر في تنفيذ تدابير تسهل استمرار تشغيل الطائرات، بحيث يتحقق ما يلي:

- عدم فرض تدابير الحجر الصحي على الطاقم الذي يتعين عليه التوقف أو الراحة امتثالاً لحدود مدة الطيران.

- عدم خضوع الطواقم للفحص أو القيود المطبقة على المسافرين الآخرين.

- أن تكون طرق الفحص الصحي لأفراد الطاقم غير مبالغ فيها قدر الإمكان.

(c) متابعة الحالة الصحية

• يجب على أفراد الطاقم مراقبة أنفسهم تحسباً للإصابة بالحمى / السعال / ضيق التنفس أو أي أعراض أخرى للإصابة

• بفيروس كورونا المستجد. وعرف منظمة الصحة العالمية الإصابة بالحمى بأنها بلوغ درجة حرارة الجسم 38 مئوية أو أعلى.

• يجب على أفراد الطاقم قياس درجة حرارة أجسامهم مرتين يومياً على الأقل خلال نوبات العمل وفي أي وقت يشعرون فيه بأنهم ليسوا على ما يرام.

• يجب على أفراد الطاقم البقاء في المنزل أو في غرفة الفندق، وإخطار قسم الصحة المهنية لدى شركتهم، مع عدم الذهاب إلى العمل إذا كانوا مصابين بالحمى أو ضيق التنفس أو أي أعراض أخرى ترتبط بفيروس كورونا المستجد، وينبغي لهم عدم العودة إلى العمل إلى أن يسمح لهم بذلك مسؤولو قسم الصحة المهنية والصحة العامة لدى شركتهم.

(d) ومن الأمثلة على الشواغل المتعلقة بتعرض أفراد الطاقم للعدوى ما يلي:

- أن يكون ضمن فترة حجر صحي متعلقة برحلة سفر و/أو مناوبة عمل سابقة.

- أن تكون نتيجة اختبار الكشف عن الإصابة بفيروس كورونا المستجد إيجابية بغض النظر عن ظهور أعراض واضحة.

- أن يعرف المرء أنه تعرض لشخص تظهر عليه أعراض فيروس كورونا المستجد.

- أن يعاني المرء من أي أعراض ترتبط بفيروس كورونا المستجد.
- أن يكون المرء قد تعافى من أعراض فيروس كورونا المستجد ولكن لم يجر تقييم حالته من قبل مسؤولي قسم الصحة
- المهنية والصحة العامة لدى شركته

(e) أثناء الرحلة:

- إذا ظهرت أعراض الإصابة بالمرض على أحد أفراد الطاقم أثناء الرحلة، فيجب على هذا الفرد التوقف عن العمل في أقرب وقت ممكن، وارتداء قناع جراحي (كمامة)، وإخطار قائد الطائرة، والبقاء على المسافة الموصى بها للتباعد البدني عن الآخرين متى كان ذلك ممكناً. وعند الهبوط، ينبغي للأفراد المتابعة مع مسؤولي الخدمات الطبية والصحة العامة في شركة الطيران.

(f) الحماية الصحية

- لحماية صحة أفراد الطاقم وغيرهم، بمن فيهم الزملاء في العمل، يجب على أفراد الطاقم الالتزام بما يلي:
 - البقاء على المسافة الموصى بها للتباعد البدني عن الآخرين حيثما أمكن، وعند العمل على الطائرة، على سبيل المثال، أثناء الجلوس على مقعد قابل للانطواء أثناء الإقلاع أو الهبوط، وأثناء النقل على أرض المطار وأثناء التواجد في أماكن عامة.
 - غسل أيديهم بانتظام. فإذا لم تكن الأيدي متسخة بشكل واضح، فإن الطريقة المفضلة هي فرك اليدين بمطهر كحولي لمدة
 - 20-30 ثانية باستخدام الطريقة المناسبة. أما إذا كانت الأيدي متسخة بشكل واضح، فيجب غسلها بالماء والصابون 40-60 ثانية باستخدام الطريقة المناسبة.
 - لا تنس أنه إلى جانب تكرار غسل لتطهير اليدين، يجب على الفرد تقادي ملامسة وجهه لا سيما إذا كان مرتدية قفازات.
 - ارتداء غطاء واق للوجه عند التواجد بين أشخاص آخرين، لا سيما في الحالات التي يصعب فيها الحفاظ على المسافة الموصى بها للتباعد البدني عن الآخرين.
- **ملاحظة:** يجب ألا يحل الغطاء الواقي للوجه محل القناع الجراحي أو معدات الوقاية الشخصية الأخرى المنصوص
- عليها في مجموعة التدابير الوقائية العامة (UPK) عند التعامل مع مسافر مريض على متن الطائرة.

○ تجنب مخالطة من يعانون من السعال أو الحمى أو ضيق التنفس أو يشتبه في إصابتهم بفيروس كورونا المستجد.

○ فحص مجموعة التدابير الوقائية العامة والتحقق من محتوياتها قبل كل رحلة. كما يجب على أفراد الطاقم اتباع سياسة وإجراءات الناقل الجوي المطبقة بشأن استخدام معدات الوقاية الشخصية في مجموعة التدابير الوقائية العامة، إذا لزم استخدامها لتوفير الرعاية للمسافر مريض على متن الطائرة.

○ اتباع التوجيهات والاجراءات الاحترازية التي تصدرها الدولة والسلطات الصحية للوقاية من فيروس كورونا المستجد

(g) وبالإضافة إلى ذلك، يجب على شركات الطيران الالتزام بما يلي:

- توفير كميات كافية من منتجات التنظيف والمطهرات (مثل المناديل المطهرة) الفعالة ضد فيروس كورونا المستجد للاستخدام أثناء الطيران.
- النظر في توفير الغطاء الواقي للوجه من أجل أفراد الطاقم لاستخدامه بشكل اعتيادي أثناء الخدمة، إذا كان ذلك لا يتداخل مع معدات الوقاية الشخصية والمهام الوظيفية وعندما يكون من الصعب الحفاظ على المسافة الموصى بها للتباعد البدني عن زملاء العمل أو الركاب.

(h) استخدام المراحيض

- عادة ما يجب حجز مرحاض واحد أو أكثر لاستخدام الطاقم من أجل الحد من احتمال انتقال العدوى من الركاب.

(i) مقصورات استراحة الطاقم

- لتقليل أي احتمال لانتقال العدوى، لا ينبغي استخدام الوسائد أو الأغشية أو البطانيات أو الأحذية، حيثما يجري توفيرها، من قبل أشخاص متعددين ما لم يجر تطهيرها.
- تعطي بعض شركات الطيران كل فرد من أفراد الطاقم أغشيته الخاصة، ويتحمل كل فرد منهم مسؤولية ضمان طيها وتعبئتها بعد الاستخدام.
- توفر شركات طيران أخرى الأغشية السائبة لمقصورة استراحة الطاقم، وحيثما يكون الأمر كذلك، ينبغي لأفراد الطاقم وضع مواد الفراش الخاصة بهم قبل فترة استراحتهم وطيها بعد ذلك بطريقة صحية.

(j) أجهزة التدريب

- ينبغي زيادة وتيرة التنظيف الروتيني لأجهزة محاكاة الطيران وأجهزة التدريب وغيرها من الوسائل التدريبية، أو المعدات المستخدمة أثناء التدريب (بما في ذلك أقنعة الأكسجين). ويجب أن تكون منتجات التنظيف المستخدمة متوافقة مع المطهرات المتعلقة بفيروس كورونا المستجد.

أ.3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- تأكد من أن هذه الاعتبارات مدعومة بالكامل من قبل كل مما يلي:
 - الوكالات غير الحكومية المعنية
 - وكالات الصحة العامة والجوازات والجمارك
 - هيئات الطيران المدني.
- تحقيق درجة عالية من التعاون بين مشغلي المطارات وأوساط الجهات المعنية المرتبطين بهم.
- إعداد السياسات والإجراءات وبرامج التدريب المرتبطة بذلك لتعزيز أهمية هذه الاعتبارات.
- استخدام بطاقة الحالة الصحية للطاقم فيما يتعلق بفيروس كورونا المستجد (نموذج PHC1) أو أي بطاقة مماثلة عند الاقتضاء.

ب. طاقم القيادة

- ب-1. وصف موجز (الهدف): توفير اعتبارات متناغمة تتعلق بالحماية والصحة تنطبق على طاقم القيادة ويمكن تنفيذها على الصعيد العالمي.
- ب-2. اعتبارات يجب مراعاتها
 - ينبغي تقييد الوصول إلى مقصورة القيادة إلى أقصى حد ممكن.
 - يجب على طاقم القيادة عدم مغادرة مقصورة القيادة إلا لأخذ استراحات فسيولوجية قصيرة أو لفترات الراحة المقررة.
 - في حالة ظهور الأعراض على أحد أفراد طاقم القيادة أثناء العمل، ينبغي للمشغل أن ينظر فيما إذا كان إخراجه من مقصورة القيادة يصلح كإجراء تخفيف مناسب في إطار تقييمه المخاطر، وأن يضع إجراءات لتحديد ما إذا كانت هناك حاجة إلى إجراء تحويل للمسار.

- ينبغي أن تضمن شركات النقل الجوي أنه لا يزال من الممكن ارتداء أقنعة الأكسجين بسرعة على الوجه إذا كان طاقم القيادة أو أفراد الطاقم الآخرين يرتدون أقنعة الوجه، وتأمينها واحكامها بشكل صحيح، والإمداد بالأكسجين عند الطلب، مع تزويد طاقم القيادة بالإرشادات الصحيحة بشأن كيفية القيام بذلك.
- عند مغادرة مقصورة القيادة، يجب حزم جميع الأغراض، وإزالة الأغراض الشخصية، وتهيئة المقصورة للتطهير والتطهير.
- قبل كل تغيير لطاقم القيادة، ينبغي أن تكون مقصورة القيادة مطهرة بالكامل.
- ينبغي الحد من التفاعلات الشخصية مع طاقم مقصورة الركاب إلى أدنى حد ممكن.
- إذا كان ذلك ممكناً، ينبغي تحديد شخص واحد فقط يسمح له بالدخول إلى مقصورة القيادة عند الضرورة.
- لا ينبغي السماح إلا لفرد واحد من طاقم القيادة أو الطاقم الفني بالنزول من الطائرة لإكمال التفتيش الخارجي، والتزود بالوقود، وما إلى ذلك، وفي هذه الحالة ينبغي تفادي المخالطة المباشرة بالطاقم الأرضي

ب-3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- تأكد من أن هذه الاعتبارات مدعومة بالكامل من قبل كل مما يلي:
 - الوكالات غير الحكومية المعنية
 - وكالات الصحة العامة والجوازات والجمارك
 - هيئات الطيران المدني.
- تحقيق درجة عالية من التعاون بين مشغلي المطارات وأوساط الجهات المعنية المرتبطين بهم.
- إعداد السياسات والإجراءات وبرامج التدريب المرتبطة بذلك لتعزيز أهمية هذه الاعتبارات.
- استخدام بطاقة الحالة الصحية للطاقم فيما يتعلق بفيروس كورونا المستجد" (نموذج PHC1) أو أي بطاقة مماثلة عند الاقتضاء.

ج. طاقم مقصورة الركاب

- ج.1. وصف موجز (الهدف): توفير اعتبارات متناغمة تتعلق بالحماية والصحة تنطبق على طاقم مقصورة الركاب ويمكن تنفيذها على الصعيد العالمي

ج.2. اعتبارات يجب مراعاتها

- يجب على طاقم مقصورة الركاب المخالطين لراكب يشتبه في إصابته عدم الدخول إلى مقصورة القيادة ما لم يكن لذلك ضرورة تشغيلية.

ملاحظة — ترد إرشادات بشأن تحديد مكان جلوس الراكب المريض في عنصر تشغيل نظام الهواء المتضمن في وحدة الطائرات من هذه الوثيقة.

- بينما يجري الحد من عدد ووتيرة عمليات الفحص البدني لأفراد طاقم القيادة، ينبغي تطبيق طريقة بديلة للتحقق من وضع طاقم القيادة مثل التحدث إليهم بانتظام عبر الهاتف الداخلي.
- ينبغي ألا يؤثر استخدام معدات الوقاية الشخصية على القدرة على تنفيذ إجراءات السلامة العادية وغير العادية والطارئة، مثل ارتداء أقنعة الأكسجين، وتنفيذ إجراءات مكافحة الحرائق، وما إلى ذلك.
- ينبغي عدم تقاسم معدات البيان العملي لقواعد السلامة المتبعة على الطائرة قدر الإمكان للحد من احتمال انتقال الفيروس. وإذا كان لا بد من تقاسمها، فينبغي النظر في استعمال وسائل بديلة للإيضاح دون حاجة إلى استخدام المعدات، أو ينبغي تطهير المعدات جيدا بين الاستخدامات.
- ينبغي أن يبرز البيان العملي لقواعد السلامة للركاب أنه ينبغي إزالة أغطية الوجه قبل ارتداء أقنعة الأكسجين في حالات الطوارئ، إذا لزم الأمر

ج.3. سبل ضمان التنفيذ الموحد

- تأكد من أن هذه الاعتبارات مدعومة بالكامل من قبل كل مما يلي:
 - الوكالات غير الحكومية المعنية
 - وكالات الصحة العامة والجوازات والجمارك
 - هيئات الطيران المدني.
- تحقيق درجة عالية من التعاون بين مشغلي المطارات وأوساط الجهات المعنية المرتبطين بهم.
- إعداد السياسات والإجراءات وبرامج التدريب المرتبطة بذلك لتعزيز أهمية هذه الاعتبارات.
- استخدام بطاقة الحالة الصحية للطاقم فيما يتعلق بفيروس كورونا المستجد" (نموذج PHC1) أو أي بطاقة مماثلة عند الاقتضاء.

د. التوقف

د-1. وصف موجز (الهدف): تأكد من أن جميع أفراد الطاقم الذين يتوجب عليهم التوقف أو العبور في محطة خارجية على علم بالتدابير اللازمة للحد من خطر انتقال العدوى بفيروس كورونا المستجد. وينبغي الرجوع إلى النشرة الإلكترونية للإيكاو EB 2020/30 أو بصيغتها المعدلة للوقوف على أحدث الإرشادات.

د-2. اعتبارات يجب مراعاتها

التوقف/ العبور

إذا توجب على أفراد الطاقم التوقف أو العبور في محطة خارجية، فينبغي للمشغلين الجويين أن ينسقوا مع سلطات الصحة العامة

الحكومية، وأن ينفذوا ما يلي:

- إعداد ترتيبات التنقل (بين المطار والفندق، إذا لزم الأمر): يجب على المشغل الجوي الترتيب للتنقل بين الطائرة وغرف الفندق الخاصة بأفراد الطاقم لضمان تطبيق تدابير النظافة الصحية والمسافة الموصى بها للتباعد البدني، بما في ذلك داخل المركبات، قدر الإمكان.
- في أماكن الإقامة:

أ) يجب على الطاقم الامتثال للوائح وسياسات الصحة العامة ذات الصلة في جميع الأوقات.

ب) يجب تحديد غرفة منفصلة لكل فرد من أفراد الطاقم، وضمان تطهيرها قبل إشغالها.

ج) ينبغي للطاقم الالتزام بما يلي، مع مراعاة ما ورد أعلاه، قدر الإمكان:

1- تفادي مخالطة عموم الناس والزلاء من أفراد الطاقم، والبقاء داخل غرفة الفندق إلا لطلب الرعاية الطبية، أو لإجراء أنشطة أساسية بما في ذلك ممارسة الرياضة، مع الالتزام بالتباعد البدني؛

2- عدم استخدام المرافق المشتركة في الفندق؛

3- تناول الطعام في الغرفة، وعدم تناول أطعمة خارجية أو في مطعم الفندق على طاولة منفردة إلا إذا كانت خدمة الغرف غير متاحة؛

4- الرصد بانتظام لأعراض الإصابة بما في ذلك الحمى؛

5- مراعاة نظافة اليدين جيدا، ونظافة الجهاز التنفسي، والالتزام بتدابير التباعد البدني عند

الاضطرار إلى مغادرة غرفة الفندق فقط للأسباب المحددة في '1' و '3' أو في حالات الطوارئ.

- يجب على أفراد الطاقم الذين يعانون من أعراض تحتمل الإصابة بفيروس كورونا المستجد أثناء التوقف أو العبور القيام بما يلي:

أ) إبلاغ مشغل الطائرة وطلب المساعدة من طبيب لتقييم احتمال الإصابة بفيروس كورونا المستجد.
ب) التجاوب مع التقييم وامكان إجراء المزيد من الرصد لفيروس كورونا المستجد وفقا لإجراءات التقييم التي تنفذها الدولة (مثل التقييم في غرفة الفندق، أو العزل داخل غرفة في الفندق، أو الانتقال إلى موقع بديل).

• إذا أسفر تقييم أحد أفراد الطاقم عن عدم الاشتباه في الإصابة بفيروس كورونا المستجد وفقا للإجراءات المذكورة أعلاه التي تنفذها الدولة، يجوز للمشغل الجوي أن يتخذ الترتيبات اللازمة لإعادة هذا الفرد إلى صفوف العمل.

• إذا اشتبهت الدولة في إصابة أحد أفراد الطاقم، أو تأكدت من إصابته بفيروس كورونا المستجد، ولم تكن هذه الدولة تفرض العزل، فيمكن حينئذ إعادة هذا الطاقم طبييا إلى وطنه بأساليب مناسبة؛ إذا كان هناك اتفاق بشأن إعادة فرد الطاقم إلى وطنه.

د-3. ضمان سبل التنفيذ الموحد

- تأكد من أن هذه الاعتبارات مدعومة بالكامل من قبل كل مما يلي:
 - الوكالات غير الحكومية المعنية
 - وكالات الصحة العامة والجوازات والجمارك
 - هيئات الطيران المدني
- تحقيق درجة عالية من التعاون بين مشغلي المطارات وأوساط الجهات المعنية المرتبطين بهم.
- إعداد السياسات والإجراءات وبرامج التدريب المرتبطة بذلك لتعزيز أهمية هذه الاعتبارات.
- استخدام "بطاقة الحالة الصحية للطاقم فيما يتعلق بفيروس كورونا المستجد" (نموذج 1 PHC) أو أي بطاقة مماثلة عند الاقتضاء.

البضائع

أ. الجمهور المستهدف: شركات الطيران ووكلاء الشحن وسائقو الشاحنات ومقدمو الخدمات الأرضية (مشغلو مطارات شحن البضائع).

ب. الطريق المغذي لمركز تسليم البضائع

ب-1. وصف موجز (الهدف): حماية العاملين في مجال مناولة البضائع وسائقي الشاحنات أثناء وجودهم في نقاط مناولة البضائع (في المستودع) ووثائق الشحن (غالبا ما يكون في المكتب).

ب-2. اعتبارات يجب مراعاتها

• مبادئ السلامة البيولوجية في الموقع:

- يجب التقليل إلى أدنى حد من التقارب من أجل مناولة الوثائق، وينبغي وضع علامات أرضية لتحديد المسافات الآمنة للتباعد و/أو يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة.
- حيثما أمكن، ينبغي وضع مرافق غسل اليدين أو تطهير اليدين ب مطهر كحولي عند المدخل.

○ يجب تنظيف الأسطح وتطهيرها بانتظام (مثل المقابض والأكشاك).

○ يجب إتاحة مطهر يدين كحولي لمستخدمي الأكشاك، وما إلى ذلك.

○ يجب تحديد منطقة (مناطق) لارتداء ونزع معدات الوقاية الشخصية المناسبة حسب الحاجة.

• مناولة البضائع (تفريغ الشاحنة):

- يجب على السائقين البقاء في مقصورة المركبة حتى صدور تعليمات إليهم (وفقا للإجراءات ذات الصلة).

○ يجب الحفاظ على مسافة آمنة بين سائق المركبة والعاملين في المرفق حيثما أمكن ذلك.

○ يجب الحد من المخالطة الوثيقة بين العاملين ويجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة عند الاقتضاء.

• مناولة الوثائق (في المكتب):

○ يجب تنفيذ نظم الوثائق الرقمية وتبادل البيانات كلما أمكن ذلك.

○ يجب الحفاظ على التباعد البدني بمسافة لا تقل عن المتر الواحد بين جميع الأطراف حيثما أمكن، أو استخدام علامات التباعد الأرضية أو ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة.

○ في الحالات التي يلزم فيها التوقيع على صكوك الوثائق، فينبغي لكل موقع أن يفعل ذلك مستخدما قلمه الخاص.

○ يجب تركيب حواجز مادية (شفافة) عند مكاتب التسجيل والاستقبال.

○ يجب توفير مطهر يدين كحولي عند الدخول إلى المناطق المشتركة أو الخروج منها.

• استخدام معدات مناولة المواد (MHE) (مثل الرافعات الشوكية وعربات اليد):

○ لتجنب التلوث، يجب تنظيف معدات مناولة المواد وتطهيرها بعد الاستخدام.

○ يجب توعية جميع العاملين من أجل وجوب ممارسة مبادئ النظافة الشخصية.

○ يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة عند الضرورة.

ج. داخل منشأة الشحن (المنشأة/ الوجهة/ العبور)

ج.1. وصف موجز (الهدف): حماية موظفي مرفق الشحن (المستودع) أثناء العمليات مثل التخزين والفرز وتغيير موضع المخزونات ومناولة الوثائق.

ج-2. اعتبارات يجب مراعاتها

• مبادئ السلامة البيولوجية في الموقع:

- يجب الحفاظ على التباعد البدني في جميع الأوقات دون المساس بالسلامة التشغيلية.
- يجب الحد إلى أدنى قدر ممكن من التقارب عند المناولة (مثل مناطق الإنزال) أو يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة.
- يجب الحفاظ على تناوب الطاقم لفترات مدة كل منها 14 يوما لتجنب نقل العدوى فيما بين أفراد الطاقم.
- يجب وضع مطهر يدين كحولي عند المداخل إلى المناطق المشتركة.
- يجب تنظيف الأسطح وتطهيرها بانتظام (مثل المقابض والأجهزة المحمولة والأكشاك).
- يجب إتاحة مطهر يدين كحولي لمستخدمي الأكشاك والأجهزة المحمولة المشتركة والأجهزة المشتركة الأخرى.

• مناولة البضائع:

- يجب الحفاظ على مسافة التباعد البدني دون المساس بالسلامة التشغيلية؛
- عند تعذر ذلك (على سبيل المثال، الاحتياج إلى اثنين من العمال لرفع بضائع ثقيلة) ينبغي ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة.
- يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة عند الضرورة.

• استخدام معدات مناولة المواد / معدات المساندة الأرضية:

- لتجنب التلوث يجب تنظيف معدات مناولة المواد ومعدات المساندة الأرضية وتطهيرها بين الاستخدامات.
- يجب توعية جميع العاملين من أجل وجوب ممارسة مبادئ النظافة الشخصية.
- يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة عند الضرورة.

ج-3. ضمان سبل التنفيذ الموحد

وضع الملصقات في مرافق الشحن وأماكن استراحة الموظفين.

د. من مرفق البضائع إلى ساحة وقوف الطائرات (المنشأة/ الوجهة/ العبور)

د-1. وصف موجز (الهدف): حماية العاملين خلال المناولة في مرفق الشحن (إلى/من) طواقم ساحة وقوف الطائرات استعدادا لتحميل الطائرة وتفريغها.

د-2. اعتبارات يجب مراعاتها

• مبادئ السلامة البيولوجية في الموقع:

- يجب الحفاظ على التباعد البدني في جميع الأوقات دون المساس بالسلامة التشغيلية أو يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة.
- يجب تنظيف الأسطح وتطهيرها بانتظام (مثل المقابض والأكشاك).
- يجب إتاحة مطهر يدين كحولي لمستخدمي الأكشاك والأجهزة المحمولة المشتركة وما إلى ذلك.
- يجب الحد إلى أدنى قدر ممكن من التقارب عند المناولة (مثل مناطق الإنزال) أو يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة.
- يجب الحفاظ على تناوب الطاقم لفترات مدة كل منها 14 يوما لتجنب نقل العدوى فيما بين أفراد الطاقم.

• التسليم المادي للبضائع:

- يجب الحفاظ على مسافة التباعد البدني، واستخدام مناطق إنزال البضائع حيثما أمكن ذلك.
- يجب الحد من المخالطة الوثيقة بين العاملين ويجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة عند الضرورة.

• استخدام معدات المساندة الأرضية:

- لتجنب التلوث يجب تنظيف معدات المساندة الأرضية وتطهيرها بين الاستخدامات.
- يجب توعية جميع العاملين من أجل وجوب ممارسة مبادئ النظافة الشخصية.
- يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة عند الضرورة.

د-3. ضمان سبل التنفيذ الموحد

وضع الملصقات في أماكن استراحة الموظفين.

هـ. تحميل الطائرات/ تفريغها

هـ-1. وصف موجز (الهدف): حماية عاملي المناولة في ساحة وقوف الطائرات أثناء تحميل الطائرة وتفريغها، تلك العمليات التي عادة ما يضطلع بها طواقم متعددة تتألف من 3 إلى 4 أشخاص بحسب العملية.

ضمان تعزيز السلامة الصحية العامة عندما يرتفع عدد العاملين المخالط بعضهم لبعض أثناء التحميل اليدوي لمقصورة الركاب

هـ-2. اعتبارات يجب مراعاتها

• مبادئ السلامة البيولوجية في الموقع:

- يجب الحفاظ على التباعد البدني في جميع الأوقات دون المساس بالسلامة التشغيلية أو يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة.
- يجب وضع مطهر يدين كحولي عند المداخل إلى المناطق المشتركة.
- يجب تنظيف الأسطح وتطهيرها بانتظام (مثل المقابض والأجهزة المحمولة والأكشاك).
- يجب إتاحة مطهر يدين كحولي لمستخدمي الأكشاك والأجهزة المحمولة المشتركة وما إلى ذلك.
- يجب الحد إلى أدنى قدر ممكن من تقارب العاملين من أجل التحميل أو يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة، لا سيما من أجل تحميل مقصورة الركاب.
- يجب الحفاظ على تناوب الطاقم لفترات مدة كل منها 14 يوما لتجنب نقل العدوى فيما بين أفراد الطاقم.

هـ-3. التحميل المادي للبضائع:

- يجب الحفاظ على مسافة التباعد البدني دون المساس بالسلامة التشغيلية (تشجيع العمليات التي تؤدي بفرد واحد).
- يجب الحد من المخالطة الوثيقة بين العاملين ويجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة عند الضرورة.
- فيما يتعلق "بالسلسلة البشرية" للتحميل، يجب استخدام معدات الوقاية الشخصية المناسبة (الأقنعة والقفازات) كما يجب تطبيق مبادئ النظافة الصحية بين العمليات.
- استخدام معدات مناولة المواد / معدات المساندة الأرضية:
 - لتجنب التلوث يجب تنظيف معدات مناولة المواد ومعدات المساندة الأرضية وتطهيرها بين الاستخدامات.

○ يجب توعية جميع العاملين من أجل وجوب ممارسة مبادئ النظافة الشخصية.

يجب ارتداء معدات الوقاية الشخصية المناسبة عند الضرورة.

هـ-4. ضمان سبل التنفيذ الموحد

- وضع الملصقات في أماكن استراحة الموظفين.
- استخدم "بيان متابعة أعمال التنظيف والتطهير في مطار XYZ لمكافحة فيروس كورونا المستجد" (نموذج PHC3) أو أي جاذبة مماثلة حسب الاقتضاء.

المسافرون

في إطار تيسير تنفيذ إجراءات فرقة عمل CART المتعلقة بالمسافرين، نوصي بمراعاة التدابير التالية:

خلال التخطيط للسفر

- تشجيع الركاب على استخدام تصاريح السفر أو التأشيرات الالكترونية.
- تشجيع الركاب على إتمام عملية تسجيل الدخول إلى الطائرة، وتسجيل الأمتعة وطبع بطاقات الصعود إلى الطائرة قبل الوصول إلى المطار باستخدام المواقع الالكترونية أو تطبيقات الهواتف الذكية للتخفيف من الازدحام بالمطار.
- قيام الركاب بإدخال جميع البيانات الصحية المطلوبة للسفر بشكلٍ دقيق أو تحضير الأوراق المطلوب إبرازها في المطار في حال عدم تواجد التقنية الالكترونية.
- على المسافرين الحفاظ على سلامتهم الشخصية من خلال احضار المعقمات ومعدات الوقاية الشخصية حسب توجيهات السلطات.
- على الركاب المعرفة والتقيّد بجميع الإجراءات والمتطلبات الجديدة للسفر الموضوعة من قبل السلطات المحلية مثل إجراءات الصحة العامة، الأمتعة، كميات السوائل والإيروسولات والهلاميات التي من الممكن حملها، الخ.. في نقطة الانطلاق والوصول وجميع نقاط العبور الموجودة خلال الرحلة.
- في حال الشعور بعوارض المرض، على المسافرين عدم التوجه للمطار لتفادي المنع من السفر والاتصال بالسلطات المختصة.

في مبنى المطار

٢٣٦

- ينبغي على الركاب اتباع توجيهات السلطات الصحية المحلية في المطار بما يختص بارتداء معدات الوقاية الشخصية.
- ينبغي على الركاب اتباع جميع توجيهات الصحة الموضوعية في المطار.
- ينبغي على الركاب الالتزام بقواعد التباعد الاجتماعي الموضوعية من قبل السلطات الصحية في المطار.
- يُنصح الركاب بغسل اليدين أو تعقيمها بشكل متكرر وخصوصاً بعد ملامسة الأسطح.
- تشجيع الركاب على استعمال مرافق الخدمة الذاتية كأكشاك طبع بطاقات الصعود إلى الطائرة وطاقات تعريف الأمتعة في حال وجودها للتخفيف من الاحتكاك.
- تشجيع الركاب على استخدام البوابات الإلكترونية أو مرافق الخدمة الذاتية لإجراءات الهجرة في حال وجودها.
- يُنصح الركاب باستعمال مرافق الخدمة الذاتية في المطاعم والمقاهي ومحلات التجزئة.
- ينبغي على الركاب اتباع جميع التوجيهات المتعلقة بعملية الصعود إلى الطائرة.

على متن الطائرة

- ينبغي على الركاب اتباع توجيهات الطاقم بما يختص بالإجراءات الصحية.
- ينبغي على الركاب البقاء في مقاعدهم قدر الإمكان.
- ينبغي على الركاب إبلاغ الطاقم في حال الشعور بأية عوارض.
- ينصح الركاب بغسل اليدين أو تعقيمها بشكل متكرر وخصوصاً بعد ملامسة الأسطح.

الوصول

- ينبغي على الركاب اتباع جميع التوجيهات المتعلقة بعملية النزول من الطائرة.
- ينبغي على الركاب اتباع توجيهات السلطات الصحية المحلية في المطار بما يختص بارتداء معدات الوقاية الشخصية.
- ينبغي على الركاب اتباع جميع التوجيهات الصحية في المطار الوصول.
- ينبغي على الركاب الالتزام بقواعد التباعد الاجتماعي الموضوعية من قبل السلطات الصحية في المطار.
- ينصح الركاب بغسل اليدين أو تعقيمها بشكل متكرر وخصوصاً بعد ملامسة الأسطح.

- ينبغي على الركاب استخدام نماذج إقرار الحالة الصحية الخاصة بفيروس كورونا المستجد، بما يتماشى مع توصيات السلطات الصحية المختصة. كما ينبغي تشجيع الركاب عمليات الإقرار الذاتي قبل الوصول إلى المطار. وينبغي تشجيع الأدوات الإلكترونية لتجنب النماذج الورقية.
- على الركاب التأكد من اتباعهم التوجيهات والمتطلبات الأمنية الموضوعة من قبل سلطات المطار لتسهيل عمل التفتيش الأمني والتقليل من الاحتكاك.
- يُنصح الركاب باستعمال مرافق الخدمة الذاتية في المطاعم والمقاهي ومحلات التجزئة.
- تشجيع الركاب على استخدام البوابات الإلكترونية أو مرافق الخدمة الذاتية لإجراءات الهجرة في حال وجودها.

منطقة استرداد الأمتعة

- يُنصح الركاب باستخدام خدمات تسليم الأمتعة، حيث يمكن تسليم أمتعة الركاب مباشرة إلى فنادقهم أو بيوتهم.
- يُنصح الركاب باستخدام أكشاك الخدمة الذاتية أو الخيارات عبر الإنترنت للإبلاغ عن الأمتعة المفقودة.

■ تدابير الإغاثة الاقتصادية والمالية للقطاع

من المتوقع أن يشهد قطاع النقل الجوي نمواً اقتصادياً بطيئاً خلال مرحلة التعافي لما بعد التحكم بالجائحة، علماً بأن الخطط التنموية لما قبل الأزمة كانت تخطو بخطى استثنائية وإيجابية، لتحقيق أهدافها الرامية إلى الازدهار الاقتصادي عبر مجموعة من التدابير، لكن دعم قطاع النقل الجوي في الوقت الراهن أصبح مسألة ملحة، وسيكون له آثار إيجابية كبيرة للحفاظ على مكتسبات القطاع، وهو بمثابة تواصل للجهود لتحقيق الأهداف التنموية المسطرة مسبقاً من قبل الدول، ولن يتأتى ذلك إلى من خلال توفير إجراءات وتدابير استعجالية تتمثل أساساً في:

- تقديم إعفاءات ضريبية للقطاع لمدة سنتين على الأقل.
- تأجيل تقديم القرارات الضريبية عن العام 2020 لمدة ثلاث أشهر على الأقل .
- اقرار خطط انقاذ وتحفيز مالي للمؤسسات ذات العلاقة لضمان استمرارية كوارثها الوظيفية في العمل وذلك لتوفير شبكة امان اجتماعية، اضافة الى توفير عودة سريعة للعمل فور زوال هذه الغمة.
- أن تطلب الحكومات من المقرضين وموردي الخدمات توفير فترة سماح للمؤسسات المعنية قبل استئناف تسديد مدفوعاتهم.
- أن يقوم مشغلو المطارات ومقدمو خدمات المالحة الجوية بإعفاء شركات الطيران من دفع رسوم إيواء الطائرات وأيضاً إلغاء أو تخفيض الرسوم الأخرى لاستخدام المطارات والمجال الجوي لفترة طويلة نسبياً.
- تعويض الحكومات لشركات الطيران عن التكاليف الإضافية الجديدة التي تتعلق بإجراءات والتعقيم واستخدام أجهزة المراقبة الصحية الصحية ، او دعمها في توفير هذه الادوات اللازمة للتعقيم والمراقبة الصحية .
- إلغاء تأشيرات السفر أو تبسيطها قدر المستطاع فضال عن تقليص التكلفة او الغائها.
- تقليص (الحواجز غير الضرورية) في الموانئ والمطارات.
- تخفيض الضرائب على المسافرين مثل ضريبة السفر جواً.
- تقديم وسائل جديدة لتوفير السيولة المالية للشركات من خلال الاقراض بفوائد مبسطة على القروض ، أو أن تتحمل الحكومة تكاليف الديون نيابة عن الشركات المقترضة .
- اعفاء شركات الطيران بشكل مؤقت من قوانين حقوق المسافرين .

- وفقا للتوصية العاشرة لفريق مجلس الايكاو لانعاش الطيران المدني واستعادة التشغيل ينبغي للدول الاعضاء ان تنظر فى امكانية اتخاذ الاجراءات الطارئة الاستثنائية المناسبة لتحقيق الجدوى المالية والحفاظ على مستوى كاف من العمليات التتسم بالسلامة والامن والكفاءة ، والتي ينبغي ان تكون شاملة للجميع وموجهة بشكل سليم ومتناسبة وشفافة ومؤقتة ومتسقة مع سياسات الايكاو ، مع تحقيق التوازن المناسب بين المصالح دون المساس بمفهوم المنافسة الشريفة او بالسلامة والامن والاداء البيئي تضافر الجهود الجماعية بين كل الجهات المعنية عبر المناطق والقطاعات المختلفة
- الاعفاء من سداد رسوم تجديد تراخيص الشركات ، الرخص وشهادات الأطقم والمهندسين لمدة عام .
- الاعفاء من المقابل المالى لتجديد عقود التشغيل لمدة عام .
- تأجيل دفع فواتير الخدمات البلدية على شركات الطيران لمدة ثلاث أشهر على الاقل .

■ أهمية التكتلات الإقليمية

إن من بين الإجراءات الاحترازية التي اعتمدها الدول لمواجهة تفشي فيروس كورونا المستجد (COVID-19)، والتي أثرت على قطاع النقل الجوي، هي إغلاق الحدود، وخاصة بالنسبة للدول التي تشكل أسواقا هامة لنشاط النقل الجوي والسياحي للدول العربية، هذه الأخيرة عرفت تأثرا أكثر حدة في نشاط النقل الجوي، مقارنة مع الدول الأخرى والتي تمارس هذا النشاط في إطار تكتلات إقليمية تتوفر على سوق مندمج للنقل الجوي. وكمثال على ذلك السوق الأوروبي الموحد للنقل الجوي، والذي يمثل النقل البيئي أكثر من ثلثي إجمالي الحركة الجوية للاتحاد الأوروبي، وهناك أيضا رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان ASEAN)، حيث يشكل السوق الموحد لنشاط النقل الجوي لهذه المجموعة حوالي 40% من إجمالي حركة النقل الجوي، مما جعل فكرة التكتلات الإقليمية تتبلور لدى العديد من الدول قصد خلق أسواق ماثلة منها أمريكا اللاتينية وإفريقيا، هذه الأخيرة تعمل الآن على تفعيل سوق النقل الجوي الأفريقي الموحد، الذي يعد مشروعا رائدا ضمن أجندة 2063 للاتحاد الأفريقي والذي تم إعطاء انطلاقه على هامش القمة 30 للاتحاد الأفريقي، حيث تروم هذه المبادرة انشاء سوق موحدة في مجال النقل الجوي بإفريقيا، سيوفر حوالي 9,8 مليون منصب شغل في حدود سنة 2036، مما سيكون له الوقع على الناتج الداخلي الخام والذي سيصل إلى 159 مليار دولار في حدود نفس السنة.

في حين أن مجموعة الدول العربية والتي كانت سباقة لإنشاء سوق النقل الجوي العربي من خلال تحرير الأجواء في إطار اتفاقية دمشق، لازالت تتطلع إلى تفعيل هذه الأخيرة وإدخالها حيز التنفيذ، ذلك أن عدد الدول المصادقة على هذه الاتفاقية لحد الآن تشكل فقط 36% من السوق الإجمالي العربي للنقل الجوي، رغم أن

العالم العربي يحتل موقعا استراتيجيا جدا عند نقطة الالتقاء بين أوروبا وأسيا وأفريقيا، ونتيجة لذلك تشكل منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا اليوم أسرع مناطق العالم نموا من حيث حركة النقل الجوي وتستثمر مبالغ طائلة في شركات الطيران والبنية التحتية للمطارات، لإبقاء هذا الزخم، من خلال اعطاء دفعة قوية نحو حث الدول العربية لرفع القيود التشغيلية على اساس النهج الثنائي وتحرير خدمات النقل الجوي وصولا الى سوق موحدة للنقل الجوي، عن طريق:

- التوسع في التوقيع والانضمام والمصادقة على الاتفاقيات متعددة الاطراف لعام 2004 (اتفاقية دمشق) لتحرير النقل الجوي وتنفيذها بما فيها قواعد اقتصادية و ضمانات قانونية والتي من شأنها تمكين نشاطات الناقلات العربية بالعمل بخطط توسعية،
- تشجيع الدول العربية على التوقيع والانضمام والمصادقة على الاتفاقيات المعدلة لاتفاقية " تبادل الإعفاءات من الضرائب الجمركية، والضرائب على نشاطات ومعدات الناقل الجوي العربي " لما لها من فوائد ومكتسبات للناقل الجوي العربي تساهم وتدعم أنشطة هذه الناقلات.
- دعم التعاون المستمر مع المنظمات الدولية والاقليمية للتنسيق (الايكاو - الايكاك - اللاكاك - الاتحاد الإفريقي..... الخ)
- التنسيق الدائم والمستمر مع سلطات الطيران المدني بالدول العربية الاعضاء لتنسيق المواقف والجهود التي تدعم تشغيل الناقلات العربية
- تشجيع الدول العربية للتوقيع والانضمام الى الاتفاقيات والبروتوكولات الدولية والتي من شأنها أن تدعم وضع الأطر القانونية التي تسهم في نمو تشغيل الناقلات العربية.
- تشجيع الاقبال على استعمال وسائل النقل الدولي البيئي.
- وضع خطة استعجالية للاستخدام الامثل للمكتسبات المتوفرة.
- تعزيز التعاون والتكامل بين شركات النقل الجوي العربية من حيث التدريب، التكوين والتوظيف.

■ التواصل

إن السبيل إلى إقامة نظام طيران أكثر قدرة على مواجهة الأزمات يستند إلى أنشطة التواصل الشاملة، بما في ذلك إقامة التواصل الوثيق والشفاف والمتواصل بين جميع الجهات المعنية، وكذلك تجاه عامة الناس. ومن شأن المعلومات المنسقة والواضحة، والتشديد على السلامة والأمن والنزاهة التشغيلية لنظم الطيران أن تعزز الامتثال للإجراءات المتخذة من حدة المخاطر وتساعد على تطوير القدرة على مواجهة الأزمات مع تناول التعافي والنمو في الطلب.

وينبغي على المنظمات الدولية والإقليمية وسلطات الطيران المدني الدولي والصحة العامة، بالتعاون مع قطاع الطيران، التواصل بوضوح وفعالية لتعزيز ثقة المسافرين ومساعدة الأشخاص على فهم كيفية المساهمة في سلامة رحلة المسافر، وينبغي استخدام المنصات الرقمية حيثما أمكن ذلك.

أهداف التواصل

منذ بداية تفشي وباء كورونا المستجد (COVID-19)، أصبح الشغل الشاغل لجميع أصحاب المصلحة المعنيين مهما تنوعت مجالات تخصصهم، هو تعزيز ثقة الجمهور بسبب كثرة الشائعات وكثرة الأخبار التي تروى هذا الأخير، وفي ظل التشكيك وتراجع الثقة الناجمة عن أخبار "كورونا"، كان من الضروري التفكير بالطرق الآلية إلى استعادة ثقة الجمهور، من خلال إبراز تقارير تهمة وتعنى بالمصلحة العامة، ومن خلال تواصل أكثر فاعلية يعتمد على أهداف واضحة تتجلى بالأساس في:

- ضمان نقل المعلومات ذات الصلة والمتسقة والدقيقة والمحدثة إلى جميع أصحاب المصلحة والدول؛
- دعم تنفيذ أحكام منظمة الطيران المدني الدولي، التوصيات، المواد الإرشادية ومخرجات فريق عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، لإنعاش قطاع الطيران (CART) والمعتمدة من قبل مجلس الإيكاو.
- المساعدة في الحصول على التزام على جميع المستويات.

ومن المحتمل أن تتغير هذه الأهداف من خلال تطور وباء كورونا المستجد (COVID-19)، وذلك بتطور التدابير التي اتخذتها الدول للحد من انتشاره والجهود الوطنية والإقليمية وأيضًا مع التوصيات الواردة من منظمة الصحة العالمية.

إن الفهم الدقيق للدور الذي تلعبه المنظمات الوطنية الأخرى، غير الطيران مثل سلطات الصحة العامة، السلطات العسكرية، وسلطات الجمارك والهجرة وكذلك إنشاء التنسيق، أمر بالغ الأهمية وحاسم لضمان تنفيذ الاستراتيجيات بفعالية وسلاسة.

هذا، كما يجب أن تكون إجراءات التدابير الوقائية متماسكة على جميع المستويات: قبل المطار؛ في مرافق المطار؛ الموظفين والطواقم الذين يتفاعلون مع الركاب، على متن الطائرة، عند العبور؛ بعد الرحلة وعند الوصول إلى الوجهة.

كما أن توفير المعلومات للمسافرين في المستقبل حول ما يجب مراعاته فيما يتعلق بأعراض COVID-19 يعتبر أمراً بالغ الأهمية، حيث يجب أن تضمن المواد الترويجية، ليس فقط دراية الركاب بالتدابير الصحية الوقائية المطبقة بل التزامهم التام بها.

تعزيز ثقة المسافر بالطيران أمر بالغ الأهمية وهو مفتاح انتعاش القطاع، هذه الثقة متمثلة في العناصر التالية:

- اتخاذ تدابير فعالة وناجعة لحماية الركاب وطواقم الرحلة الذين يتفاعلون مع الركاب، مما يسمح بتخفيف المخاطر الصحية المرتبطة بـ COVID-19؛
- ضمان مراجعة وباستمرار للبيانات العلمية المتاحة؛
- التدابير والإجراءات المعمول بها لمعالجة الاستجابة لأي حالة تظهر عليها أعراض المرض لتجنب الخطر على الركاب الآخرين.
- تجربة الركاب في التفاعل الصادق والمفتوح نيابة عن السلطات فيما يتعلق بالتدابير المتخذة للتخفيف من المخاطر المرتبطة بـ COVID-19؛
- تلقي معلومات واضحة، مفصلة وداعمة لتكثيف مع مجموعات متنوعة لتلبية الاحتياجات المختلفة، بشأن تدابير سلامة الطيران المدني؛
- الحصول على إرشادات واقعية وعلمية حول تصرفات الفرد للوفاء بمسؤولية صحة وسلامة الآخرين.

أصحاب المصلحة

تنسيق الإجراءات على المستويين العالمي والإقليمي ضروري لتعزيز ثقة العموم وخاصة المسافرين الجوي، إذ ينبغي لأصحاب المصلحة وشركاء الصناعة الذين يمثلون كل من المنظمات الدولية والإقليمية، سلطات الطيران المدني، شركات الطيران، مشغلي المطارات ومقدمي الخدمات (شركات المناولة الأرضية والتنظيف وشركات التموين)، سلطات الصحة العامة وشركات أخرى من مختلف قطاعات الأعمال التي تستخدم النقل الجوي

بشكل متكرر (مستشارون إداريون، وكالات السياحة والترفيه وما إلى ذلك)، الساسة وواضعي السياسات لضمان الاعتراف باحتياجاتهم من قبل سلطات الطيران، الهيئات التنظيمية الوطنية للاستفادة من خبرة الصناعة حسب الاقتضاء، ينبغي لكل هذه الأطراف وبالتعاون مع قطاع الطيران، التواصل بوضوح وفعالية فيما بينهم لتعزيز ثقة المسافرين ومساعدة الأشخاص على فهم كيفية المساهمة في سلامة رحلة السفر، كما أنهم سوف يتبعون استراتيجيات ومبادرات تنفيذ صناعة الطيران ويسعون لتحقيق التآزر كلما أمكن ذلك لضمان التنفيذ الفعال وفي الوقت المناسب لتوصيات والمواد الإرشادية لفريق عمل مجلس منظمة الطيران المدني الدولي لإنعاش قطاع الطيران (CART).

قنوات التواصل

لضمان عملية التواصل والتنسيق بشأن الأنشطة على المستويين العالمي والإقليمي، فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة إلى استعمال وسائل مختلفة، بما في ذلك:

- وسائل التواصل الاجتماعي المختلفة.
- المواقع الإلكترونية.
- وسائل الاعلام المحلية، الوطنية والدولية.
- النشرات الإخبارية.
- المؤتمرات والندوات الافتراضية باستخدام تقنية التواصل عن بعد.
- البيانات الصحفية.
- المنصات الرقمية.
- الحملات المستهدفة برسائل رئيسية مختلفة.
- أنظمة العرض الخارجية والداخلية.
- الملصقات والمواد الإرشادية.

■ التنسيق والتعاون

يتمثل الهدف الرئيسي لأنشطة التنسيق والتعاون في تسهيل تبادل المعلومات والخبرات، بما في ذلك أفضل الممارسات والتحديات والدروس المستفادة، بين الدول والمناطق. كما تهدف إلى تجنب ازدواجية الجهود بين جميع أصحاب المصلحة في مجال الطيران وتعزيز التعاون والتآزر فيما بينهم كلما أمكن ذلك.

وفي هذا الإطار، فإن سلطات الطيران المدني بالدول الأعضاء في جامعة الدول العربية مدعوة إلى:


- مواصلة عقد لقاءات منتظمة مع منظمة الطيران المدني الدولي على مستوى الأمانة العامة و المكاتب الإقليمية ذات الصلة ومع المنظمات الإقليمية والدولية والدول الأعضاء لدعم تبادل المعلومات بشأن الإجراءات المتخذة، والخبرة، وأفضل الممارسات، والتحديات المصادفة، والمبادرات المنفذة، والنجاحات، والمساعدة المطلوبة.
- وضع خطة استعجالية لتعزيز التعاون والتكامل بين شركات النقل الجوي العربية في كافة الأنشطة من حيث التدريب، التوظيف، والصيانة وغيرها.

أسماء السادة المشاركين في فريق النقل الجوي

قائمة بأسماء السادة المشاركين في فريق النقل الجوي

الإمارات العربية المتحدة		
<p>مدير مكتب المدير العام - الهيئة العامة للطيران المدني Email: ksharqi@gcaa.gov.ae</p>	<p>سعادة الشيخ/ خليفة بن سيف الشرقي</p>	
مملكة البحرين		
<p>الوكيل المساعد للنقل الجوي وأمن وسلامة الطيران- وزارة المواصلات والاتصالات Email: ebtesam.alshamalan@mtt.gov.bh</p>	<p>الأستاذة/ إبتسام محمد الشملان</p>	
المملكة العربية السعودية		
<p>مدير المنظمات الدولية مدير إدارة شؤون الايكاو Email: asaomair@gaca.gov.sa</p>	<p>سعادة الأستاذ/ عبدالله بن سعيد العمير</p>	
الأمانة العامة لجامعة الدول العربية		
<p>مدير إدارة النقل والسياحة Email: tratou.dept@las.int Email: dr.dina1@live.com</p>	<p>سعادة الدكتورة/ دينا الظاهر</p>	
<p>مستشار بإدارة النقل والسياحة Email: tratou.dept@las.int</p>	<p>الربان/ عبد العزيز البسيوني</p>	
<p>الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب Email: tratou.dept@las.int</p>	<p>الأستاذ/ محمد عبد الفتاح خليل</p>	

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)

المستشار الإقليمي للنقل واللوجيستيات Email: secgen@afos-shipping.com Email: badr3@un.org	معالي الدكتور مهندس / يعرب بدر	
--	--------------------------------	---

المنظمة العربية للطيران المدني

مدير عام المنظمة Email: abdoudoukkali@gmail.com	سعادة المهندس/ عبد النبي منار	
خبير النقل الجوي بالمنظمة Email: Khaled_antar@yahoo.c	الأستاذ/ خالد محمد عنتر	
المسؤول المالي والإداري بالمنظمة Email: faisalacac@gmail.com	الأستاذ/ فيصل بن سليمان	

الاتحاد العربي للنقل الجوي

أمين عام الإتحاد Email: ateffaha@aaco.org	سعادة الأستاذ/ عبد الوهاب تفاعحة	
مديرة دائرة شؤون الصناعة بالاتحاد Email: mfares@aaco.org	الأستاذة/ منال فارس	

1