

تأثير تقييد السفر خلال جائحة كوفيد - 19 على عمليات النقل الجوي للأشخاص *Impact of travel restrictions during the COVID-19 pandemic on air transportation of people*

الدكتورة إيمان بوسنة⁽¹⁾

أستاذة محاضرة "أ"

جامعة محمد خيضر - بسكرة (الجزائر)

i.boucetta@univ-biskra.dz

تاريخ النشر
30 نوفمبر 2023

تاريخ القبول:
13 أكتوبر 2023

تاريخ الارسال:
16 سبتمبر 2023

الملخص:

إن جائحة كوفيد - 19 التي عرفها العالم في سنة 2019 تميزت بسرعة انتشار فيروس كورونا وكان السفر الجوي من أحد الأسباب التي تساعد على انتشار الفيروس حول العالم، مما جعل دول العالم تقرر وضع قيود على السفر الجوي وصلت إلى الإغلاق الكبير في أغلب الدول، وذلك بغرض الحد من انتشار الفيروس والسيطرة على الجائحة، غير أن هذه القيود كان لها آثار على عمليات النقل الجوي للأشخاص تحديدا، حيث اعتبر قطاع الطيران من بين القطاعات الأكثر تضررا من الجائحة، لذلك يدرس هذا المقال الآثار المترتبة عن قيود السفر سواء على شركات الطيران أو على الأشخاص وكذا مختلف التدابير التي اتخذتها دول العالم للتخفيف من تلك الآثار والمخاطر.

الكلمات المفتاحية: جائحة كوفيد - 19، النقل الجوي، السفر الجوي، قيود السفر الجوي، تدابير الصحة

والسلامة، شركات الطيران.

Abstract :

The COVID-19 pandemic that the world witnessed in 2019 was characterized by the rapid spread of the coronavirus. Air travel was one of the factors that contributed to the virus's global spread, leading countries around the world to impose restrictions on air travel, which in many cases escalated to widespread lockdowns. These measures were aimed at curbing the virus's spread and controlling the pandemic. However, these restrictions had significant impacts on air transportation, specifically, and the aviation sector was among the hardest-hit industries by the pandemic. This article examines the repercussions of travel restrictions, both on airlines and individuals, as well as the various measures adopted by countries worldwide to mitigate these impacts and risks.

key words: COVID-19 Pandemic - Air Transportation - Air Travel - Air Travel Restrictions - Health and Safety Measures – Airlines.



مقدمة :

إن تفشي فيروس كوفيد - 19 هو حدث غير مسبوق في العالم وفي قطاع النقل الجوي، وذلك بالنظر إلى سرعة تفشيه بين الدول وخطورته التي يعكسها عدد الوفيات التي أشارت لها التقارير في مختلف أنحاء العالم، هذا فضلا عن حالات الوفاة التي لم يتم تشخيصها في مراحل متقدمة من انتشار الفيروس، مما جعل منظمة الصحة العالمية تصنفه على أنه جائحة، وقد لجأت دول العالم إلى اتخاذ عدو تدابير وقائية في بداية تفشي الفيروس الذي لا علاج ولا لقاح له في بداية تفشيه، ومن بين هذه التدابير فرض التباعد الاجتماعي وتقييد النقل والإغلاق الكبير.

لقد قررت مختلف دول العالم قيودا على النقل عموما ومنها النقل الجوي، لأن النقل الجوي يتيح حركة كبيرة وهو بذلك يعتبر سلاحا ذو حدين، فمن ناحية يسمح للأشخاص بالطيران إلى وجهات مختلفة وبعيدو في غضون ساعات قليلة وبأسعار معقولة، لكنه في المقابل يساهم بشكل كبير في خطر انتشار الأمراض المعدية عبر مختلف دول العالم، ورغم القيود الشديدة التي فرضتها الحكومات على السفر في البداية إلا أن فيروس كوفيد - 19 انتشر بسرعة في جميع أنحاء العالم تقريبا، لذلك زادت القيود على السفر لدرجة إلغاء عدد كبير من الرحلات الجوية خاصة الدولية منها.¹ كما تم غلق المطارات في العديد من دول العالم.

وتكتسب دراسة موضوع تأثير قيود السفر على عمليات النقل الجوي للأشخاص أهميتها من الأهمية الاقتصادية والاجتماعية لقطاع الطيران العالمي حيث أن تضرر هذا القطاع من شأنه التأثير على كل تلك المجالات خاصة القطاعات شديدة الصلة بقطاع النقل الجوي كالسياحة والتجارة، إضافة إلى التأثيرات الاجتماعية المباشرة وغير المباشرة له.

وتهدف هذه الدراسة إلى تبيان الآثار التي نتجت عن تقييد السفر الجوي للأشخاص في إطار التدابير التي اتخذت للحد من انتشار الجائحة. فبالرغم من أن قيود السفر الجوي خلال الجائحة لها ما يبررها، إلا أنه كان لها تأثيرا قطاع الطيران المدني الذي صنف من بين أكثر القطاعات تضررا جراء الجائحة، بالنظر إلى المخاطر التي تعرضت لها شركات الطيران ذاتها وكذا الأشخاص المسافرين، لذلك تم طرح الإشكالية التالية: كيف أثرت تدابير تقييد السفر الجوي التي اتخذتها معظم دول العالم خلال الجائحة على عمليات النقل الجوي للأشخاص؟

وللإجابة على هذه الإشكالية تم استخدام المنهج الوصفي والاعتماد على التقسيم التالي: المبحث الأول بعنوان تأثير تقييد السفر على شركات الطيران، تم التطرق من خلاله إلى مختلف المخاطر التي تعرضت لها شركات الطيران جراء قيود السفر وكذا الإجراءات والتدابير التي تم اتخاذها من طرف الحكومات للتخفيف من حدو تأثير تلك القيود على شركات الطيران،

أما المبحث الثاني فهو بعنوان تأثير قيود السفر الجوي على الأشخاص، حيث تم التطرق للمخاطر التي تعرض لها الأشخاص جراء التقييد والتدابير المتخذة لحماية المتضررين منهم جراء ذلك التقييد.

المبحث الأول:

تأثير تقييد السفر على شركات الطيران

عندما قامت منظمة الصحة العالمية بالإعلان عن جائحة كوفيد - 19 بتاريخ 11 مارس 2020 اتجهت الدول إلى فرض قيود على السفر عموما بما في ذلك السفر الجوي، وذلك بعدد أشكال وبكثافة مختلفة من دولة لأخرى بسبب اختلاف نسب تفشي الفيروس في مختلف الدول، حيث أن من بين الدول من أغلقت السفر كليا ومنها من علقت الرحلات الجوية كليا أو جزئيا ومنها التي منعت دخول مسافرين من دول محددة... وهو ما وضع قطاع الطيران المدني في موقف صعب للغاية.² حيث تسبب ذلك التقييد المفروض من الدول في عدد مخاطر تعرضت لها شركات الطيران، مما أدى إلى تدخل الحكومات بفرض تخفيف حدّة تأثير تقييد السفر الجوي على شركات الطيران وهو ما سوف نبينه فيما يلي:

المطلب الأول: المخاطر التي تعرضت لها شركات الطيران

يمكن توضيح مختلف المخاطر التي تعرضت لها شركات الطيران في ثلاثة نقاط أساسية وهي تأثيره على الطلب على السفر الجوي خاصة الدولي، وتأثيره على إيرادات شركات الطيران، وأخيرا المخاطر المستقبلية التي كان العالم متخوفا منها أثناء الجائحة، نبين ذلك في الفروع التالية:

الفرع الأول: تأثير تقييد السفر على الطلب على السفر الجوي

إن تدابير تقييد السفر والحجر المنزلي وكذا المخاوف العامة من الإصابة بفيروس كوفيد - 19 جراء السفر، كلها كان لها تأثيرا كبيرا على الطلب على السفر الجوي.³ حيث أدى كل ذلك وعلى الأخص تدابير تقييد السفر إلى انخفاض شديد في حركة الركاب الدولية بلغت نسبته 60% سنة 2020، حيث بدأت نسبة الركاب تنخفض في شهر جانفي من سنة 2020 في بلدان قليلة، غير أنه بتوسع انتشار فيروس كورونا واتخاذ تدابير الإغلاق الشامل وإقفال الحدود وقيود السفر التي فرضت في كل أنحاء العالم، توقفت أنشطة النقل الجوي في نهاية شهر مارس من سنة 2020 حيث تراجع عدد المسافرين بنسبة 92% بحلول شهر أفريل مقارنة مع سنة 2019، وبذلك تم تسجيل انهيار كبير في حركة المسافرين، ورغم الانتعاش الطفيف الذي عرفته حركة النقل الجوي خلال فصل الصيف إلا أن العودة إلى تدابير تقييد السفر من جديد بسبب

الموجة الثانية لفيروس كوفيد - 19 جعل حركة المسافرين تتهاوى من جديد في شهر سبتمبر، وأي انتعاش في حركة النقل الجوي بعدها كان هشاً وغير مستقر، وهو ما جعل حركة النقل الجوي خلال سنة 2020 تتميز بالركود.⁴ حيث يعتبر قطاع الطيران قد تعرض لأكبر انتكاسة له منذ أزمة النفط العالمية في منتصف سبعينات القرن العشرين⁵ وتعتبر سنة 2020 هي أسوأ سنة في تاريخ قطاع الطيران.

وحسب منظومة الطيران المدني الدولي في دراسة لها في بداية الجائحة حول الأثر الاقتصادي لكوفيد 19 على الطيران المدني، فإن التوقعات أشارت حينها إلى أن قطاع الطيران سيواجه استمراراً في انخفاض الطلب لمدة طويلة.⁶ وهو ما حدث فعلاً.

غير أنه في الربع الأخير من سنة 2021 رأى اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) بأن الأشخاص لم يفقدوا رغبتهم في السفر، لكنهم ممنوعون بسبب قيود السفر وعدم اليقين وتقييد إجراءات السفر، وهناك حكومات رأيت بأن اللقاحات هي الوسيلة للخروج من هذه الأزمة، وعزز ذلك موقف اتحاد النقل الجوي الدولي بعدم وجوب تقييد حرية الأشخاص الملقحين من حرية السفر، بل يجب اعتبار حرية السفر حافظاً جيداً لتلقيح المزيد من الأشخاص،⁷ وبالتالي الخروج من الأزمة وتعافي جميع القطاعات بما فيها قطاع النقل الجوي.

الفرع الثاني: تأثير تقييد السفر على إيرادات شركات الطيران

إن انخفاض الطلب الحاد على السفر الجوي في ظل جائحة كوفيد - 19 هو انخفاض غير مسبق جعل قطاع الطيران هو أحد القطاعات الأكثر تضرراً من الجائحة، نظراً لمشكلة السيولة الحادة التي هددت الوضع المالي لمختلف الجهات المعنية في قطاع الطيران، من شركات الطيران، ومطارات، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية... حيث جعلتها تواجه تحديات كبرى تتعلق باستمراريتها وقدرتها على البقاء.⁸ فانهيار الحركة الجوية تسبب في خسائر مالية ضخمة ومستعصية في القطاع ككل بما فيه شركات الطيران.⁹ حيث أن هذه الأخيرة بسبب التقييد الكلي أو الجزئي للسفر في العديد من دول العالم اضطرت إلى تعليق أو تخفيض عدد رحلات نقل الركاب بشكل ملحوظ وهو ما جعل العديد من شركات الطيران تتعرض لخطر الإفلاس.¹⁰

وما تجدر الإشارة إليه أنه مع القيود الشديدة على النقل الجوي والإغلاق الكبير الذي عرفته مختلف دول العالم، توقفت رحلات النقل الجوي للأشخاص في كل أرجاء العالم ولم تبقى إلا بعض الرحلات لنقل الركاب العالقين إلى مواطنهم الأصلية، وهو ما زاد من الأعباء الاقتصادية لقطاع الطيران. كما أنه رغم عمق التداعيات السلبية على قطاع الطيران إلا أنه ظل يلعب دوراً مهماً في مواجهة انتشار الوباء خلال الجائحة من خلال الرحلات التي تضمن تدفق الإمدادات اللازمة من السلع والمستلزمات والأجهزة الطبية اللازمة لمكافحة الوباء.¹¹

ونظرا للأهمية الاقتصادية والاجتماعية لقطاع الطيران العالمي، فإن ركوده أثر سلبا على عدة مجالات منها الاقتصادية ومنها الاجتماعية سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، حيث أدى تضرر قطاع النقل الجوي للأشخاص إلى تضرر الاقتصاد العالمي خاصة في القطاعات شديده الصلة بقطاع النقل الجوي كالسياحة والتجارة والصناعة، كما أنه من الناحية الاجتماعية أدى تضرر قطاع النقل الجوي إلى فقدان ملايين الوظائف عبر العالم سواء التي لها علاقة مباشرة بقطاع الطيران أو بالقطاعات الأخرى ذات الصلة وهو ما أثر سلبا على العائلات والأسر صحيا وماليا.¹²

ورغم أن حجم أزمة كوفيد - 19 هائل بالنسبة لشركات الطيران إلا أن القطاع قد شهد انخفاضا في الخسائر سنة 2021 مقارنة مع سنة 2020 وسارت الأمور إلى انخفاض الخسائر أكثر سنة 2022، وبذلك يعتبر قطاع الطيران قد تجاوز أعمق نقطة في الأزمة وبدأ طريق التعافي في الظهور،¹³ بداية من نهاية سنة 2021 وبداية سنة 2022.

الفرع الثالث: المخاطر المستقبلية التي كان العالم متخوفا منها

ويقصد بها المخاطر التي كان من المتوقع أن تتعرض لها شركات الطيران بعد انتهاء الجائحة بسبب تبعاتها والتحويلات غير المسبوقة التي عرفها قطاع الطيران التي جعلت العالم أثناء الجائحة يتخوف من المخاطر التي يمكن أن تكون بعد انتهاء الجائحة، حيث كان من المتوقع حينها أن تعرف مستويات الطلب انخفاضا ممتدا بعد الجائحة وصعوبة العودة للمعدلات الطبيعية التي كانت قبل الجائحة وذلك للأسباب التالية:

- انخفاض الطلب على شركات الطيران بعد تخفيف القيود أو رفعها لبعض الوقت؛ لأن قيود السفر تكون غير متوقعة في الغالب وتعتمد على الظروف المحلية في مختلف دول العالم.¹⁴ أي أن عدم اليقين لدى الأشخاص يؤخر عودة الطلب لمعدلاته الطبيعية قبل الجائحة، ولو أنه يبدو أن اللجوء إلى اللقاحات والتخفيف التدريجي لقيود السفر يجعل الطلب يتزايد تدريجيا تناسبا مع تخفيف القيود أو رفعها مستقبلا.

- من المخاوف أيضا أن تختلف صناعة الطيران اختلافا جذريا فيما يتعلق بإجراءات السفر خاصة المتعلقة بإجراءات الصحة والسلامة للركاب داخل المطارات والطائرات بدءا باشتراط شهادة حديثة تثبت عدم الإصابة بالفيروس إلى تطبيق إجراءات التباعد الاجتماعي مما يؤدي إلى تقليص قدره المطارات والطائرات على استيعاب نفس عدد الركاب، وهو ما سينعكس على تكلفة السفر بالزيادة.¹⁵ وهو ما حدث فعلا في بداية تقليص قيود السفر.

- كما أن زيادة مستويات العمل عن بُعد خلال الجائحة من المتوقع أن يجعل العديد من الشركات والحكومات تتوجه إلى خفض تكاليف السفر لموظفيها أمام إمكانية عقد العديد من

الاجتماعات والمؤتمرات عن بعد، وهو ما ينعكس سلبا على الطلب على السفر الجوي لأغراض العمل والتدريب، خاصة وأن رجال الأعمال يشكلون حوالي 12٪ من نسبة الركاب ومساهماتهم تبلغ ما يقارب نسبة 75٪ في الأرباح السنوية لشركات الطيران.¹⁶

- التحول إلى التشغيل الرقمي بدلا من الأعمال والعمليات التقليدية في قطاع النقل الجوي الذي من شأنه إلغاء العديد من الوظائف في قطاع الطيران نتيجة تحول معظم عمليات الحجز والشحن والصعود إلكترونيا والتحول إلى الطائرات بدون طيار... وغيرها، هذا التحول الرقمي الذي وإن كان يوفر فرصا لشركات الطيران التي تنجح في اغتنام فرصة التحول الرقمي في خفض تكاليفها وزيادة إنتاجيتها والمنافسة لتقديم الأفضل للعملاء إلا أنه يفرض تحديات كبيرة على شركات الطيران للحفاظ على مستوى ربحيتها، ويضطرها إلى خفض العمالة بشكل كبير مستقبلا.¹⁷

المطلب الثاني: التدابير التي اتخذتها الحكومات لتخفيف حدة تأثير تقييد السفر على شركات الطيران
إن المخاطر التي واجهتها شركات الطيران بسبب التدابير المتخذة من طرف دول العالم للسيطرة على انتشار فيروس كوفيد - 19 هي مخاطر كبيرة، ورغم أن قطاع الطيران أصبح صناعة أكثر قدره على المنافسة تحركها السوق، إلا أن دعم الحكومات للقطاع خلال الجائحة ضروري لمنع إفلاس عدد كبير من الشركات العاملة في القطاع،¹⁸ خاصة وأن الطيران تعتبره معظم الحكومات قطاعا استراتيجيا يرتبط ارتباطا وثيقا بالتنمية الاقتصادية، وحتى قبل الجائحة كان للحكومات دور في تعزيز المصالح الوطنية من خلال التدخل في النقل الجوي الوطني والدولي. ودعم شركات الطيران في هذه المرحلة يهدف إلى تخفيف العواقب السلبية للجائحة في العديد من البلدان حيث أن الدعم الحكومي وإن كان يعتبر دعما مباشرا لشركات الطيران يضمن استمراريتها خلال الجائحة ويحمي ملايين الوظائف التي تدعمها صناعة الطيران، فهو أيضا يشكل دعما غير مباشر للقطاعات الاقتصادية الحساسة للسفر كالسياحة مثلا بشكل يمكن من انتعاشها بشكل أسرع في مرحلة التعافي بعد الجائحة.¹⁹

لقد اتخذ الدعم الحكومي لشركات الطيران على العموم عدداً أشكال، اختلفت من دولة لأخرى حيث أن دولة تستند إلى معايير مختلفة لاختيار تدابير الدعم الحكومي. لذلك سيتم التطرق إلى تدابير الدعم الحكومي في الدول العربية وفي الدول الغربية:

الفرع الأول: تدابير الدعم الحكومي لقطاع الطيران في الدول العربية

لقد اختلفت التدابير التي اتخذتها الدول العربية عن الدول الغربية حيث أن معظم شركات الطيران في الدول العربية هي شركات مملوكة للدولة وبالتالي فالدعم المقدم في الغالب كان في شكل ضخ السيولة في الشركات لتمكينها من مواجهة التحديات الناتجة عن الأزمة، وكذا

منح بعض الإعفاءات الضريبية وتخفيض الرسوم وتكاليف المطارات ووقود الطائرات وتحمل جزء من أعباء قطاع الطيران، إلى جانب تأجيل سداد أقساط القروض، غير أن العديد من الدول العربية لا تفضل خصخصة شركات الطيران ببيع حصة منها حتى لو كان ذلك يجنب من خطر إفلاس شركات الطيران.²⁰

الفرع الثاني: تدابير الدعم الحكومي لقطاع الطيران في الدول الغربية

في الدول الغربية تنوعت أشكال الدعم بحسب العوامل التي تحكم القطاع في كل دولة حيث اتخذت أحيانا شكل توفير مبالغ مالية في شكل قروض أو مقابل أسهم في شركات النقل الجوي، كما اتخذت شكل منح مالية للشركات التي توافق على عدم تخفيض أجور العمال وعدم تسريحهم، والمحافظة على مستوى معين من الخدمة، وأيضا تمويل رسوم وضرائب الطيران وأحيانا التفاوض عنها أو تعليقها مؤقتا خاصة خلال سنة 2020.²¹ كما اتجهت بعض الدول إلى تعديل طائرات نقل الركاب بحيث يمكن استخدامها لنقل البضائع من أجل التغلب على مشكلة انخفاض عدد الركاب، كما لجأت بعض الدول إلى تأميم أسهم شركات الطيران التي كانت تواجه صعوبات مالية قبل الجائحة وأصبحت الحكومة تمتلك الحصة الأكبر فيها، كما أن بعض الحكومات اتجهت إلى زياده رأسمال شركات الطيران بحصة الحكومة في رأس المال لتضمن هذه الشركات استمراريته في المستقبل لعمالها وموظفيها.²²

والدعم الحكومي لشركات الطيران في الدول الغربية يؤدي على الأرجح إلى زياده الدور المباشر للحكومة في صناعة الطيران في المستقبل خاصة عندما يتعلق الأمر بالتأميم وإعادة الرسملة (تحويل الديون إلى أسهم)، وبشكل أقل عندما يتعلق الأمر بأشكال الدعم الأخرى كالقروض وضمائم القروض التي تكون مقابل شروط مسبقة صارمة. والوجود المتزايد للحكومات في قطاع الطيران له تأثير على عدده جوانب منها إعادة إثارة الجدل حول الملكية العامة لشركات الطيران مقابل الملكية الخاصة فتوسع رأس المال الحكومي قد يزاحم الرأسمال الخاص إلى حد عكس عملية الخصخصة التي شهدتها صناعة الطيران في سنوات الأخيرة، وما لذلك من تأثير على الكفاءة والمنافسة، إلى جانب إمكانية تراجع سياسات تحرير قطاع الطيران مما يؤثر على تكافؤ الفرص والتوازن بين كل القوى في السوق، خاصة وأن الدعم الحكومي في تلك المرحلة لا مفر منه وهو ما يسمح للشركات الكبرى في السوق من الحصول على قدر من التمويل العام وحتى الخاص أعلى من الشركات الصغرى وهو ما يشوه المنافسة في السوق، وبالتالي من المرجح اختفاء العديد من شركات الطيران على المدى القصير ولن تتمكن من التعافي.²³

المبحث الثاني:

تأثير قيود السفر الجوي على الأشخاص

لم تقتصر تأثيرات قيود السفر والإغلاق الكبير لقطاع الطيران الذي شهده العالم خلال جائحة كوفيد - 19 على شركات الطيران فقط وإنما كان له تأثير كبير على الأشخاص المسافرين، لذلك سيتم التطرق إلى المخاطر التي تعرض لها الأشخاص، ثم إلى التدابير المتخذة للتخفيف على الأشخاص المتضررين:

المطلب الأول: المخاطر التي تعرض لها الأشخاص جراء تقييد السفر

تأثرت عدد فئات من الأشخاص حول العالم بتدابير تقييد السفر الجوي عبر العالم، ولعل أكثر الفئات المتضررة هي فئة المهاجرين والطلاب الدوليين وكذا السياح. نستعرض فيما يلي المخاطر التي سببتها قيود السفر لكل فئة:

الفرع الأول: المخاطر التي تعرض لها المهاجرون

إن القيود المفروضة من طرف جميع دول العالم على السفر لإحالة انتشار كوفيد - 19 نتج عنها آثار كبيرة على المهاجرين، جعلت الكثير منهم غير قادرين على العودة إلى بلدانهم الأصلية أو الوصول إلى وجهاتهم المقصودة. فكثير من العمال المهاجرين تقطعت بهم السبل ولا يمكنهم العودة إلى أوطانهم من ناحية ومن ناحية أخرى أدى تعطيل نظم التأشيرات إلى عدم تمكن البعض من تولي أعمال جديدة ولا من العودة إلى أماكن عملهم ولا حتى العودة إلى أوطانهم. كما أن منهم العالقين دون عمل في أوطانهم الأصلية التي عادوا إليها قبل الإغلاق وذلك بمساعدات قليلة أو معدومة سواء من بلدانهم الأصلية أو البلدان التي يعملون فيها.²⁴

وأمام عدم قدرة المهاجرين على العمل تم تسجيل انخفاض عالمي في التحويلات المالية من المهاجرين إلى عائلاتهم في أوطانهم الأصلية، الذين يعتمدون في معيشتهم على تلك التحويلات كما تأثرت اقتصاديات الدول التي تعتبر تلك التحويلات من المصادر الرئيسية لاقتصادها.²⁵

ورغم إمكانية عمليات العودة والإعادة الطوعية للوطن إلا أنها عرفت تعقيدات كبيرة، حيث واجهت البلدان الأصلية تحديات كبيرة في استيعاب الأعداد الكبيرة لمواطنيها بسبب نقص الموارد المالية والبشرية بما فيها تحليل (PCR) إلى جانب عدم القدرة على توفير مرافق الحجر الصحي المناسبة للمهاجرين عند عودتهم.²⁶

وقد عانى المهاجرون وأسره من عدم سهولة الحصول على مختلف الخدمات الاجتماعية بما فيها الصحية، ووظائفهم غير مستقرة، كما تم استبعادهم في بعض الأحيان من تدابير المساعدات الاجتماعية التي تقدمها الدول، كل ذلك جعل نسبة الإصابة والوفاة بسبب كوفيد -

19 تسجل أعلى المستويات لدى المهاجرين وأسرههم، وذلك رغم الإسهامات الاقتصادية الكبيرة لهم في الدول التي يتواجدون فيها، فبفضل مساهماتهم الكبرى في مختلف المجالات الأساسية التي يعملون فيها وبأعداد كبيرة فإنهم يعتبرون في الخطوط الأمامية لمواجهة فيروس كوفيد - 19.²⁷

وفضلا عن افتقار المهاجرين واللاجئين وخاصة الذين هم في وضع غير نظامي إلى التأمين الصحي والإمكانيات المالية التي تتيح لهم الحصول على الخدمات الصحية، فإنهم أحيانا يترددون في السعي للحصول عليها خوفا من الاعتقال والاحتجاز والترحيل، لذلك فإنهم يعتمدون في الكثير من الأحيان على البرامج الانسانية. هذا فضلا عن حاجز اللغة الذي واجهه العديد منهم ووقف عائقا أمام فهمهم لتوجيهات النظافة والصحة لممارسة تدابير الوقاية.²⁸

كما أنه في الكثير من الأحيان تم احتجاز المهاجرين بحرمانهم من حريتهم لأسباب متعلقة بالهجرة خاصة فور وصول المهاجر، حيث يتم احتجازه إلى غاية تحديد هويته وجنسيته والبت في طلب الهجره أو اللجوء، كما أن احتجاز المهاجرين يكون في حالة إبعادهم من أجل تنفيذ الأمر بالطرد في حال الهجره غير النظامية، والاحتجاز هو احتجاز إداري وليس تدبيرا إجراميا، غير أن أماكن الاحتجاز أي مراكز ترحيل المهاجرين يكون فيها الأشخاص أكثر عرضة للإصابة بمرض فيروس كورونا بسبب تفاقم مخاطر انتقال العدوى نتيجة ظروف الاحتجاز التي تكون فيها تدابير التباعد الاجتماعي والنظافة والظروف الصحية دون المستوى المطلوب. مما تطلب ضرورة إطلاق سراحهم وبالفعل وبسبب عدم قدرة الدول على تنفيذ عمليات الترحيل نتيجة تقييد السفر في جميع أنحاء العالم قامت بعض الدول بالإفراج عن بعض المهاجرين مع اتخاذ تدابير بديلة للاحتجاز.²⁹

ولا بد من الإشارة هنا إلى أن المهاجرين غير الشرعيين يعتبرون الأكثر تضررا من الإغلاق، حيث قد يجدون أنفسهم يعملون في بيئة عمل غير آمنة - هذا إن سمح لهم أصحاب العمل بذلك - وبالمقابل لا يستفيدون من خدمات الصحة العامة، كما قد يجدون أنفسهم يفقدون وظائفهم ويطردون منها بسهولة بسبب عدم تمتعهم بالحماية في مجال العمل ويعيشون بذلك فقرا مدقعا، وحتى خيار العود بالنسبة لهم يشكل لغزا أماما تعقيد إجراءاته.³⁰

لقد عرفت بلدان كثيرة حول العالم أكبر عملية إعادة للوطن في العالم في وقت السلم، ومن الدول من سخرت كل الوسائل لعمليات إعادة للوطن مع فرضها على العائدين دفع تكاليف رحلة عودتهم وفحصهم قبل المغادرة.³¹ مع الإشارة إلى أن المهاجرين الذين قرروا العود إلى بلدانهم الأصلية واجه الكثير منهم مشكلة عدم قدرتهم على تغطية تكاليف العود.³²

ومن بين آثار الجائحة على المهاجرين خارج بلدانهم زيادة كراهية الأجانب والتمييز العنصري ضدهم واتهامهم بأنهم من ساهم في نشر الوباء.³³ وفي بلدانهم تعرض العديد منهم عند عودتهم للوصم بسبب الخوف من جلبهم للفيروس معهم.³⁴

الفرع الثاني: المخاطر التي تعرض لها الطلاب الدوليون

بلغ عدد الطلاب الدوليين سنة 2017 عدد 5.3 ملايين طالب حول العالم وفقا لمعهد اليونيسكو للإحصاء ولا يزال العدد في تزايد مستمر.³⁵ ولا يقتصر دور الطلاب الدوليين على إنتاج المعرفة وتداولها فقط وإنما يتعداها، حيث أن لهم دورا إيجابيا في الاقتصاديات المحلية للدول التي يتواجدون فيها من خلال مساهماتهم الاقتصادية الكبيرة للمؤسسات التي يوجدون فيها حيث بينت الدراسات في بعض الدول أن إيرادات التعليم العالي ستخف في حال عدم التحاق الطلاب الدوليين الجدد. هؤلاء الذين أثرت قيود السفر على خططهم للدراسة بالخارج حيث قام العديد منهم بتأجيلها وتأخيرها.³⁶

وبالنسبة للطلاب الدوليين المتواجدين في الخارج فقد بقي العديد منهم عالقين غير قادرين على العودة إلى أوطانهم الأصلية، البعض منهم بقي في حرم جامعي مهجور والبعض الآخر غادر بعد إغلاق الجامعات في ظروف محفوفة بالمخاطر دون دخل يؤمن لهم احتياجاتهم الأساسية كالسكن والغذاء، مما أدى إلى تشريد بعض الطلاب الدوليين في بعض دول العالم. وبين مخاوف عدم القدرة على العودة للديار والظروف الصعبة التي مروا بها واجه الطلاب الدوليون احتمال عدم إكمال دراستهم. هذا إلى جانب تعرضهم لحوادث عنصرية وكره الأجانب لهم حيث ربط الناس في الكثير من الأحيان بين وجودهم وانتشار كوفيد - 19 خاصة الطلاب الصينيون والآسيويون وحتى الأفارقة، حيث أدى ذلك أحيانا إلى طرد الطلاب من مساكنهم وغيرها من الحوادث.³⁷

كما أنه من جانب آخر غالباً ما يكون هدف الطلاب الأكثر ثراءً هو الحصول على تجربة ثقافية دولية ومكانة من الدرجة الأولى، بينما يسعى طلاب الطبقة المتوسطة بشكل مباشر إلى الحصول على فرص لكسب العيش، وبالتالي أثر تأجيل أو إلغاء الدراسة على برامج الطلاب للهجرة أو التوظيف، أما من يقررون مواصلة دراستهم فيواجهون تحديات تتعلق بالوصول وجودة تجربتهم. خاصة أمام قلة الجامعات التي قررت التدريس بشكل كامل أو شخصيا في ربيع سنة 2021، نظرا لتردد العديد من الجامعات، ومع انتقال الفصول الدراسية عبر الإنترنت خسر الطلاب الدوليون الانغماس الثقافي وفرص التواصل التي توفرها الدراسة في الخارج. أما أولئك الذين يعودون إلى وطنهم أثناء الدراسة عبر الإنترنت من خلال مؤسسة أجنبية فمنهم من

واجه تكاليف إنترنت عالية وجداول زمنية غير ملائمة، كل ذلك مع دفع نفس الرسوم الدراسية.³⁸

لذلك اتخذت عدة دول بعض التدابير لدعم الطلاب الدوليين كالمسح لهم بالعمل مؤقتا لساعات معينة في بعض القطاعات الأساسية لتحقيق استقلاليتهم المالية، وبعض الدول اتخذت تدابير لدعم الطلاب الدوليين، غير أنه في المقابل قامت دول أخرى بتقديم حوافز للطلاب دون أن تشمل مساعداتها الطلاب الدوليين.³⁹

الفرع الثالث: المخاطر التي تعرض لها السياح

مع بداية الجائحة كان العديد من الأفراد خارج بلدانهم الأصلية كسياح، ومع اتخاذ تدابير الإغلاق بشكل مفاجئ سعى الآلاف من الأفراد للعودة إلى أوطانهم الأصلية بوسائلهم الخاصة أو بوسائل النقل التي توفرها حكوماتهم، حيث أنه من الدول من وجهت مواطنيها للعودة في أقرب وقت ممكن كرد فعل يشبه زمن الحرب أمام حالة عدم اليقين العالمية، كما قامت بعض الدول بتنظيم رحلات إنقاذ لمواطنيها الذين تقطعت بهم السبل في الخارج، وقد شهد المواطنون حالات كثيرة من التأخير وعدم إجراء رحلات الإعادة للوطن ما جعلهم يعربون عن غضبهم من حرمانهم من حقهم في الحماية من قبل دولهم وحقهم في إعادتهم إلى أوطانهم الأصلية.⁴⁰

ومن ناحية أخرى فإن عودة السياح إلى أوطانهم مرتبط بمدى الانتشار الفعلي والمحتمل لـ COVID-19 لذلك نجد من بين التدابير التي اتخذت من أجل الحد من انتشار الفيروس عن طريق السياح هو الحجز في المواقع السياحية وقد كان هذا الحجز أو الحبس سببا في زيادة نسب الإصابة بـ COVID-19 بين السياح والمسافرين، وذلك على غرار السياح والمسافرين على متن السفن السياحية التي خضعت للحجز الصحي في عدة أماكن من العالم.

المطلب الثاني: التدابير المتخذة لحماية المسافرين أثناء الجائحة

إلى جانب التدابير العامة التي فرضتها دول العالم للوقاية من الإصابة بفيروس كوفيد - 19 كارتداء الواقي والتباعد الاجتماعي والنظافة وغيرها، والتي من بينها تقييد السفر والإغلاق الكبير الذي عرفه النقل الجوي، إلى جانب كل تلك التدابير العامة اتخذت دول العالم تدابير أخرى لحماية الأشخاص المسافرين والأشخاص الذين تقطعت بهم السبل جراء تقييد السفر، وهو ما سيتم توضيحه فيما يلي:

الفرع الأول: تدابير الصحة والسلامة للمسافرين أثناء الجائحة

تهدف تدابير الصحة والسلامة إلى حماية المسافرين جواً إلى جانب حماية الأشخاص العاملين في قطاع الطيران، وذلك أثناء انتشار الجائحة، علماً أن هذه التدابير بلغت ذروتها في بداية انتشار الجائحة وتقلصت وبتقلص الجائحة في العالم. فهي تتمثل فيما يلي:

أولاً - توعية الأشخاص بشأن قيود السفر:

تكون توعية الأشخاص بشأن قيود السفر من خلال توعيتهم بما يلي:

- منع الأشخاص ذوي الإصابة المؤكدة أو المخالطين للحالات المؤكدة من السفر؛

- منع الأشخاص الذين لديهم أعراض المرض من السفر إلى غاية التحقق من خلاف

ذلك عن طريق الاختبار؛

- توصية الأشخاص الذين يشعرون بتوعك أو الأشخاص المسنين أو أصحاب الحالات

المرضية التي تزيد خطر الوفاة في حالة الإصابة بالفيروس بتأجيل السفر؛

- توصية الأشخاص المسافرين بالرصد الذاتي لمدة 14 يوماً من بدء ظهور أعراض

المرض وتبليغ السلطات المحلية بذلك مع ضرورة تزويد المسافرين بكيفيات ومواعيد الاتصال بالسلطات المحلية، سواء في الوطن أو في البلد المضيف.⁴¹

- توصية المسافرين بضرورة احترام التدابير الاحترازية سواء الصحية أو الاجتماعية

في البلدان التي يسافرون إليها.⁴²

ثانياً - الكشف الطبي عند الدخول والخروج:

وفقاً للبروتوكولات الصحية توجب على الدول ضمان إجراء الكشف الطبي عند الدخول

والخروج، ويتمثل الكشف الطبي في قياس درجة الحرارة عن بعد والمراقبة البصرية للعلامات

التي تشير إلى احتمال الإصابة بالفيروس، حيث قد تبين المراقبة البصرية الأشخاص الذين

يحتاجون إلى فحص إضافي قبل العمل أو السفر سواء بإجراء تقييم صحي يجريه موظفي

الرعاية الصحية في المطار أو خارج المطار. مع العلم أن قياس درجة الحرارة والمراقبة البصرية

هي إجراءات غير كافية لاكتشاف حالات الإصابة خاصة في مرحلة حضانة المرض قبل ظهور الأعراض.⁴³

ثالثاً - الإقرار الذاتي للركاب:

اشتراطت بعض الدول ملئ نماذج التصريح الصحي الذاتي للركاب وذلك في إطار

مطالبتهم بحالتهم الصحية والغرض من ذلك هو مساعدته هيئات الصحة العامة بتوفير معلومات

عن الوضع الصحي للركاب خاصة فيما يتعلق بكوفيد - 19 وذلك فور وصولهم.⁴⁴

رابعاً - إجراء اختبار الكشف على مرض فيروس كوفيد - 19 :

لم توصي منظمة الطيران المدني الدولي بالزامية إجراء اختبار الكشف عن مرض كوفيد - 19 كشرط مسبق للسفر خاصة أمام محدودية الموارد في بداية الوباء.⁴⁵ وحسب توصيات منظمة الصحة العالمية فإن المسافرين الأصحاء لا يعتبرون فئة ذات أولوية لإجراء اختبار فيروس كوفيد - 19 إلا إذا توفرت لدى دولة ما القدرة على إجراء اختبارات لجميع الفئات في البيئات المرتفعة المخاطر (ذات الأولوية) وكذلك لفئة المسافرين من بلدان معينة لديها معدل إصابة مرتفع بمرض كوفيد - 19.⁴⁶ في إطار الحد من انتشار الفيروس لكن مع ضروره مراعاة تقييم المخاطر الشامل الذي يجب أن يأخذ بعين الاعتبار الأوضاع الوبائية وقدرات النظم الصحية في بلدان المغادرة والوصول.⁴⁷

ومع ذلك فقد اشترطت العديد من الدول الحصول على إثبات نسخة سلبية لاختبار الكشف عن مرض فيروس كوفيد - 19 إما قبل التسجيل أو قبل الإقلاع أو عند الوصول على أن يكون إجراء الاختبار قد تم خلال مدة زمنية محددة قبل المغادرة يفضل أن تكون في غضون 3 أيام (72 ساعة) قبل الرحلة مباشرة أو عند الوصول أو بعد فترة وجيزة من الوصول مع ضروره إعلام المسافرين بتلك الفترات وكذا مراعاة توفر القدرات اللازمة داخل الدولة لإجراء الاختبار بحيث لا يجب منع الأشخاص من السفر إذا كانت الدولة غير قادرة على إجراء الاختبار قبل السفر.⁴⁸

ومع ذلك لا يمكن اعتبار اختبار الكشف عن فيروس كوفيد - 19 بديلاً عن تدابير الصحة العامة، خاصة وأن النتائج السلبية لاختبار ما قبل السفر لا تضمن خلو المسافرين من العدوى وقت السفر فمن المحتمل خضوعهم للاختبار في فترة حضانة المرض وعدم قابليته للكشف، كما أن النتائج السلبية قد تؤدي إلى الشعور بنوع من الأمان الزائف الذي من شأنه أن يؤدي إلى التقليل من الالتزام بتدابير الصحة العامة.⁴⁹

خامساً - التتبع الدولي للمخالطين:

لا بد من تتبع سلاسل انتقال العدوى في عدد دول بتتبع الأشخاص المخالطين لحالات إصابة مؤكدة وذلك عن طريق التبادل السريع للمعلومات بين الدول عبر الشبكة الدولية لمراكز الاتصال الوطنية المعنية باللوائح الصحية الدولية.⁵⁰ وكذلك من خلال أساليب جمع المعلومات من الركاب والموظفين فإلى جانب الإقرار الصحي السابق لا بد من توزيع نموذج تحديد موقع الركاب لأغراض الصحة العمومية أثناء الرحلة لجمعه في نهاية الرحلة وتسليمه إلى سلطات الصحة المختصة.⁵¹

سادسا - الحجر الصحي للمسافرين الدوليين:

لم تعتبر منظمة الصحة العالمية المسافرين الدوليين المخالطين لحالات إصابة مؤكدة بفيروس كوفيد - 19 من حيث المبدأ إلا إذا توفرت في الشخص شروط المخالط،⁵² ووفقا لتوجيهات المنظمة فقد أوجبت إيداع الأشخاص المخالطين لحالات مؤكدة الحجر الصحي الذاتي حسب استراتيجيات الاستجابة الوطنية غير أنه في حال اختارت الدولة تطبيق تدابير الحجر الصحي على جميع المسافرين عند وصولهم فيجب أن تستند في قرارها إلى تقدير المخاطر الذي يجب أن يأخذ بعين الاعتبار الظروف المحلية للدولة.⁵³

فقد قررت بعض الدول تطبيق إجراءات الحجر الصحي على المسافرين القادمين من دول معينة ترتفع فيها معدلات الإصابة خاصة إذا كان معدل الإصابة قليل في الدولة أو أن الدولة قد سيطرت على انتقال العدوى وتسعى للمحافظة على وضعها أو في حالة عدم القدرة على مواجهة عبء تزايد العدوى.⁵⁴

وأوجبت على الدول التي اختارت تطبيق إجراءات الحجر الصحي الالتزام باللوائح الصحية الدولية حيث يجب عليها مراعاة الاعتبارات الخاصة بالمسافرين من معاملتهم معاملة تضمن لهم كرامتهم وحقوقهم والإنسانية وحررياتهم الأساسية وتضادي أي إزعاج أو ضيق قد ينجم عن التدابير الصحية التي تطبق عليهم قدر المستطاع.⁵⁵

وفي الأخير يجب الإشارة إلى أنه كان يجب على الدول عدم مطالبة المسافرين بتسديد تكاليف التدابير المتخذة للمحافظة على الصحة العامة بما في ذلك تكاليف الفحوصات والتطعيم والمعالجة الوقائية، إجراءات العزل والحجر الصحي ما لم يتم نشر ذلك قبل 10 أيام على الأقل.⁵⁶

سابعا - التعامل مع المسافرين المشتبه فيهم:

قد يتم الاشتباه في بعض المسافرين الذين تظهر عليهم أعراض مرض كوفيد - 19 إما في المطار أو على متن الطائرة حيث ان إجراء الفحص الطبي عن طريق قياس درجة الحرارة أو المراقبة البصرية في نقاط الدخول للمطارات قد يكشف عن حالات مشتبه فيها وتوجب في هذه الحالة على مشغلي نقاط الدخول إبلاغ السلطات الصحية بالمطار بالإنذارات الخاصة بالمسافرين المشتبه في إصابتهم بالعدوى، إلى جانب ضرورة عزل المسافرين المشتبه في إصابتهم في نقطة الدخول إلى أن يتسنى نقلهم بشكل آمن إلى مرفق الرعاية الصحية لاستكمال تقييم وتشخيص حالاتهم ومن ثم تزويدهم بالعلاج.⁵⁷

أما إذا كانت الحالة المشتبه فيها على متن الطائرة سواء بين المسافرين أو طاقم العمل ففي هذه الحالة يتوجب على الطيارين إبلاغ مراقبة مطار الوجهة في أقرب وقت قبل الوصول

بوجود حالات تظهر عليها أعراض مرض كوفيد - 19 وهنا قد يطلب من شركة الطيران تقديم نموذج تحديد موقع الركاب الجزء الخاص بالصحة الخاص ببيان الطائرة العام.

كما وجب على طاقم الطائرة اتباع إجراءات الاتحاد الدولي للنقل الجوي، بفصل المشتبه فيه عن الركاب الآخرين وعن طاقم الطائرة لمسافة لا تقل عن متر واحد عن المقعد الذي يشغله الشخص المشتبه فيه وعادةً يكون بإبعاد الركاب بترك مقعدين فارغين من جميع الجهات. مع الالتزام بتعليمات التواصل مع الحالة المشتبه فيها.⁵⁸

كما وجب إنزال الركاب الذين تظهر عليهم الأعراض (المشتبه فيهم) من الطائرة طبقاً لتعليمات هيئة الصحة بالمطار لتقليل مخاطر تلوين الطائرة وانتقال العدوى إلى باقي الركاب وطاقم الطائرة، بحيث يتم عرض الحالات المشتبه بها على السلطات الصحية بالمطار لنقلهم إلى مرفق الصحة العامة المخصص في حالة توفر شروط الحالة المشتبه بها ويتوجب على السلطات الصحية بالمطار إبلاغ شركة الطيران بنتائج الفحوصات بسرعة وما إذا كان الوضع يتطلب اتخاذ إجراءات أخرى مع الركاب المخالطين للحالة المشتبه فيها.⁵⁹

الفرع الثاني: تدابير حماية الأشخاص الذين تقطعت بهم السبل

من الأشخاص المتضررين من جراء عمليات تقييد السفر الجوي خلال جائحة كوفيد - 19 أولئك الذين تقطعت بهم السبل خاصة خارج أوطانهم كما سبق البيان وقد اتخذت عدّة تدابير لرحابيتهم أهمها رحلات الإعادة للوطن، وتقديم مجموعة من المساعدات القنصلية لهؤلاء الأشخاص هذا إلى جانب الدور الذي لعبته المنظمات الدولية كمساعدات المنظمة الدولية للهجرة:

أولاً - رحلات الإعادة للوطن:

لابد من تعريف عمليات الإعادة للوطن، حيث أنها: «عمليات تقوم بها طائرات الدول أو رحلات إنسانية أو رحلات تجارية بواسطة طائرات مؤجرة. وهذه الرحلات، التي تنظمها الدول لغرض وحيد هو إعادة مواطنيها وغيرهم من الأشخاص المؤهلين من دول أخرى، بدون صعود أو نزول ركاب آخرين "لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير"»⁶⁰

وتعرف رحلات الإعادة للوطن أيضاً كما يلي: «رحلات العودة للوطن باعتبارها رحلات جوية تنظمها الدول لغرض وحيد هو إعادة مواطنيها وغيرهم من الأشخاص المؤهلين من دول أخرى إلى أوطانهم، بدون صعود أو نزول ركاب آخرين "لقاء تعويض أو أجر"»⁶¹ كما تعرف بأنها: «رحلات إجلاء فعادةً المواطنين الذين تقطعت بهم السبل في الخارج إلى أوطانهم، والتي تشمل في بعض الحالات أيضاً المقيمين الدائمين من جنسيات أخرى».⁶² فهدف تنظيم رحلات العودة للوطن وحيد وهو إعادة المواطنين والأشخاص المؤهلين الآخرين من دول أخرى إلى

بلدانهم. وبالنسبة للرحلات التي تم إجراؤها في البداية كانت في الغالب رحلات تجارية منتظمة وكان البديل الأمثل هو تسيير رحلات طيران غير منتظمة عارضة ومخصصة لأغراض الإعادة للوطن أو استخدام شركات الطيران المملوكة للدول وطاقاتها العسكرية.⁶³

وقبل مغادره رحلات العوده إلى الوطن يجب الاتصال والتنسيق بين السلطات المختصة في الدول والجهات المعنية في الطيران لتسهيل الحصول على تراخيص للرحلات الجوية حيث تمت توصية الدول بضرورة منح تصاريح سريعة لدخول ومغادره وعبور الطائرات لرحلات معينة منها رحلات العوده للوطن حتى تتم هذه الرحلات على وجه السرعة.⁶⁴ وبالنسبة لتكاليف رحلة العوده للوطن فتتحملها إما الدولة أو الراكب أو أحيانا تمويلها الدولة في البداية لتسترددها فيما بعد من المسافرين.⁶⁵

مع الإشارة إلى أن الدول عند منحها للتراخيص قد تقرر ضرورة وجود موظفين مؤهلين في مجال الرعاية الصحية من عدمه حسب الوضع الصحي للعائدين للوطن مع ضرورة توفر الطائرات على الإمدادات الطبية اللازمة التي يسهل الوصول إليها في جميع الأحوال. وبالنسبة للأشخاص الذين تظهر عليهم أعراض المرض فيجب تأجيل سفرهم وإحالتهم على سلطات الصحة العامة للخضوع للمزيد من التشخيص وإعادة تنظيم سفرهم عندما يصبحون قادرين على السفر الجوي حسب سلطات الصحة العامة.⁶⁶

ثانيا- المساعدات القنصلية المقدمة للمهاجرين والمسافرين الذين تقطعت بهم السبل:

تتمثل مهام المراكز القنصلية (قنصليات أو سفارات) التي يتم إنشاؤها على أراضي دول أخرى خاصة في مساعده رعاياها في حالات الطوارئ أو أثناء الأزمات الصحية على غرار جائحة كوفيد - 19 بحيث تتخذ هذه المساعده عادة إحدى الصورتين الأولى تتمثل في المساعده اللوجيستية والتي تكون من خلال تقديم المعلومات للسياح والمهاجرين عن كيفية العوده إلى بلدهم الأصلي وكذا إعادة توطينهم الفعلي الذي يكون من تنظيم بلدهم، أما الصورة الثانية فتتمثل في المساعده المالية، والتي تتم من خلال الإعانات المالية التي تقدم للسياح والمهاجرين الذين لا يملكون الموارد المالية الكافية للعودة إلى بلدهم، حيث تقدم من طرف بلدهم، وتأخذ أحيانا شكل قرض يتوجب عليهم سداه فيما بعد، مع العلم أن تقديم المساعدات القنصلية من عدمه ونوع المساعده المقدمة يتوقف على الدولة في حد ذاتها.⁶⁷

مع ملاحظة أن المساعدات القنصلية تقدم لرعايا الدولة الذين تقطعت بهم السبل في بلد آخر بسبب قيود السفر المتزايدة التي فرضتها الدول لاحتواء انتشار فيروس كوفيد - 19 وبالتالي فهي تركز على السياح والمهاجرين (الطلاب والعمال المهاجرين) دون أن تشمل الأشخاص اللاجئين لأنهم لا يستفيدون من حماية بلدهم أصلا. وتعتمد المراكز القنصلية لبعض الدول في

تواصلها مع رعاياها على التكنولوجيا الرقمية لتزويدهم بالمعلومات اللازمة خلال أزمة كوفيد - 19 . ولا تقتصر المساعدات القنصلية للرعايا على إعادة التوطين وإنما قد تكون في شكل تجديد أو تمديد التأشيرات مجاناً وضمان حصولهم على الرعاية الصحية والدعم المالي خلال الجائحة.⁶⁸

ثالثاً- مساعدات المنظمة الدولية للهجرة:

تقوم المنظمة الدولية للهجرة بمساعدة المهاجرين الذين تقطعت بهم السبل أي الذين لم يتمكنوا من العمل أو العودة إلى ديارهم من خلال تقديم عدد مساعدات إنسانية لهم كاستضافتهم في مراكز عبور تابعة لها.⁶⁹

خاتمة:

إن تأثير جائحة كوفيد - 19 كان على كل دول العالم وعلى جميع القطاعات بما في ذلك قطاع النقل الجوي للأشخاص الذي تم تقييده لاحتواء انتشار الجائحة بين دول العالم، وكان لهذا التقييد تأثيراً كبيراً على شركات الطيران التي اضطرت إلى تعليق وإلغاء الرحلات الجوية باستثناء رحلات الإجلاء إلى الوطن، كما كان له تأثير كبير على الأشخاص المسافرين سواء كانوا مهاجرين أو سياح أو طلاب دوليين، وقد تم التوصل إلى النتائج التالية:

- تأثير قيود السفر كانت كبيرة جداً والسبب يعود إلى عامل المفاجأة، حيث أن العالم لم يكن مهيباً لهذا الإغلاق الكبير في هذا الوقت وبهذا الانتشار.
- غياب خطة شاملة لدى الحكومات في مختلف دول العالم للاستجابة لانتشار الأمراض المعدية عبر عمليات النقل الجوي للأشخاص.
- اختلاف وتباين بين سياسات الدول في إنقاذ قطاع الطيران بين حماية شركات الطيران من خطر الإفلاس بطرق مختلفة ومتعددة، بين مستغل لوضع الشركات، وبين الدول التي يعتبر قطاع الطيران فيها قطاعاً عاماً.
- تأخر بعض الحكومات وعجز بعضها الآخر عن تقديم المساعدات وتنفيذ عمليات الإجلاء والحجر الصحي في أوقات مناسبة زاد من انتشار الجائحة بين تلك الفئة من الأشخاص.
- إن عدم وجود سياسة مسبقة لدى الحكومات في العالم للتعامل مع الأوبئة والأزمات المماثلة لجائحة كوفيد - 19 في زمن السلم ولد في حد ذاته خوفاً وذعراً لدى الأشخاص المسافرين من عدم العودة إلى أوطانهم وعائلاتهم وولد لديهم حالة من الغموض وعدم وضوح مصيرهم، خاصة كلما تأخرت عمليات الإجلاء.

لذلك نقترح بعد إلغاء قيود السفر وعودة قطاع الطيران إلى نشاطه، ما يلي:

- أن تستفيد دول العالم من التجربة السابقة وتحاول وضع سياسات تتفادى بها المخاطر وتقلل من التأثيرات السلبية للجوائح سواء على شركات الطيران، خاصة مع إمكانية تعرض العالم لجوائح أخرى في المستقبل.

- توحيد الجهود الدولية للوصول إلى قواعد تنظم مصير الأشخاص في حالات الجوائح في زمن السلم على غرار التدابير المنظمة في حالات الحرب، طالما أن الجوائح أصبحت أمراً وارد الحدوث في المستقبل.

- تعزيز نشاط المنظمات الدولية والقنصليات لحماية الأشخاص والرعايا المتضررين من جراء الجوائح المحتملة في المستقبل.

الهوامش:

¹ - Sun, Xiaoqian, Sebastian Wandelt, and Anming Zhang. "How did COVID-19 impact air transportation? A first peek through the lens of complex networks." *Journal of Air Transport Management* 89 (2020). ELSEVIER. P1.

² - منظمة التعاون الإسلامي، مركز الأبحاث الإحصائية والاقتصادية والاجتماعية، الآثار الاجتماعية والاقتصادية لجائحة كوفيد - 19 في الدول الأعضاء في منظمة التعاون الإسلامي (الأفاق والتحديات)، ماي 2020، ص 14.

³ - Elias, Bart. *Addressing covid-19 pandemic impacts on civil aviation operations*. No. R46483. 2020. P5.

⁴ - إيكاو، نشره صحيفة، أعداد المسافرين تنخفض بنسبة 60٪ في عام 2020 مع استمرار تأثير الجائحة السلبية على التنقل، مونتريال، 2021/01/15، ص.ص. 1-2.

⁵ - الأمم المتحدة، المجلس الاقتصادي والاجتماعي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، لجنة النقل واللوجستيات، حلقة نقاش: أثر جائحة كوفيد - 19 على النقل في المنطقة العربية، دورة افتراضية 24 نوفمبر و8 ديسمبر، الدورة 21، E/ESCWA/C.5/2020/CRP.1، 2020/10/16، ص.ص. 3-4.

⁶ - *Economic Impact of covid-19 on civil aviation*. Date the site was viewed: 23/04/2021.

<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>.

⁷ - *Losses Reduce but Challenges Continue - Cumulative \$201 Billion Losses for 2020-2022*, 04 October 2021. <https://www.iata.org/en/pressroom/2021-releases/2021-10-04-01>. Date the site was viewed: 23/12/2021.

⁸ - منظمة الطيران المدني الدولي، إرشادات بشأن التدابير الاقتصادية والمالية للتخفيف من حدة تأثير مرض فيروس كورونا على قطاع الطيران، النسخة 1-2، ديسمبر 2020، ص. 1.

⁹ - إيكاو، نشره صحيفة، مرجع سابق، ص.ص. 1-2.

¹⁰ - هبة عبد المنعم، محمد اسماعيل، جمال قاسم، تداعيات أزمة فيروس كورونا المستجد على قطاع الطيران في الدول العربية وسياسات دعم التعافي، موجز سياسات، إصدارات صندوق النقد العربي، العدد 15، جويلية 2020، ص 2.

¹¹ - المرجع نفسه، ص.ص. 1-2.

12 - دويدي خديجة هاجر، بلقاضي طاهر مين، آثار جائحة الفيروس التاجي كوفيد - 19 على التنمية المستدامة من خلال صناعة النقل الجوي في العالم، مجلة العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف1- الجزائر، المجلد 20، العدد الخاص حول الآثار الاقتصادية لجائحة كورونا، سبتمبر 2020، ص. ص 217. 218.

13 - *Losses Reduce but Challenges Continue – Cumulative \$201 Billion Losses for 2020-2022, Ibid.*

14 - *Elias, Bart, Ibid, p6.*

15 - هبة عبد المنعم، محمد اسماعيل، جمال قاسم، مرجع سابق، ص. ص 7. 8.

16 - المرجع نفسه، ص 8.

17 - المرجع نفسه، ص 9.

18 - *Touat, Othmane, and Amel Tebani. "The Corona virus crisis and its implications on the Air transport sector in Algeria a comparative study with some Arab countries." Les cahiers du CREAD 36.3 (2020), p484.*

19 - *Abate, Megersa, Panayotis Christidis, and Alloysius Joko Purwanto. "Government support to airlines in the aftermath of the COVID-19 pandemic." Journal of air transport management 89 (2020). p.p 1. 2.*

20 - *Touat, Othmane, and Amel Tebani. Ibid, p.p490. 491.*

21 - *Elias, Bart, Ibid, p.p12. 13.*

22 - *Touat, Othmane, and Amel Tebani. Ibid, p.p485. 486.*

23 - *Abate, Megersa, Panayotis Christidis, and Alloysius Joko Purwanto. Ibid. p.p 7. 8.*

24 - وكالة الأمم المتحدة للهجرة (IOM)، شعبة بحوث الهجرة، الورقات التحليلية بشأن كوفيد - 19 على الهجرة والمهاجرين (أحدث البحوث والمعلومات والتحليلات بشأن كوفيد - 19 على الهجرة والمهاجرين في بيئة سريعة الحركة)، 2020/03/30، ص. ص 10. 55.

25 - نجية بلخثير، أثر غلق الحدود على أمن المهاجرين خلال أزمة كوفيد 19، مجلة العلوم الإنسانية لجامعة أم البواقي، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي- الجزائر، المجلد 8، العدد 2، جوان 2021، ص 67.

26 - الأمم المتحدة، مفضوية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، منظمة العمل الدولية، آثار جائحة كوفيد - 19 على المهاجرين واللاجئين في المنطقة العربية - ورقة فنية، 16. E/ESCWA/CL2.GPID/2020/TP.16، 2020. ص 10.

27 - لجنة الأمم المتحدة لحماية حقوق جميع العمال المهاجرين وأفراد أسرهم، المقرر الخاص للأمم المتحدة المعني بحقوق الإنسان للمهاجرين، مذكرة إرشادية مشتركة حول آثار وباء كوفيد 19 على حقوق الإنسان للمهاجرين، 2020/05/26، ص 1.

28 - الأمم المتحدة، مفضوية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، مرجع سابق، ص 7.

29 - وكالة الأمم المتحدة للهجرة (IOM)، مرجع سابق، ص 21.

30 - *Içduygu, Ahmet. "Stranded irregular migrant workers during the COVID-19 crisis: The question of repatriation." Research papers series on COVID-19 and its role in the transformation of migration and mobility (2020). p1.*

31 - وكالة الأمم المتحدة للهجرة (IOM)، مرجع سابق، ص 83.

32 - *Içduygu, Ahmet. Ibid, p2.*

- 33 - الأمم المتحدة، مفضوية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، مرجع سابق، ص 5.
- 34 - وكالة الأمم المتحدة للهجرة (IOM)، مرجع سابق، ص 84.
- 35 - Kanwar, Asha, and Alexis Carr. "The impact of COVID-19 on international higher education: New models for the new normal." *Journal of Learning for Development* 7.3 (2020): 326-333. p 326.
- 36 - وكالة الأمم المتحدة للهجرة (IOM)، مرجع سابق، ص 81. 82.
- 37 - وكالة الأمم المتحدة للهجرة (IOM)، مرجع سابق، ص 82. 83.
- 38 - Kanwar, Asha, and Alexis Carr. *Ibid*, p 327.
- 39 - وكالة الأمم المتحدة للهجرة (IOM)، مرجع سابق، ص 82.
- 40 - Baum, Tom, and Nguyen Thi Thanh Hai. "Hospitality, tourism, human rights and the impact of COVID-19." *International Journal of Contemporary Hospitality Management* 32.7 (2020). p2402.
- 41 - منظمة الصحة العالمية، الاعتبارات الخاصة بتنفيذ نهج قائم على المخاطر في مجال السفر الدولي في سياق جائحة كوفيد - 19 : إرشادات مبدئية، 2020/12/16، ص 4.
- 42 - نفس المرجع، ص 5.
- 43 - منظمة الطيران المدني الدولي، فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CRAT)، الإقلاع: دليل السفر الجوي في أثناء أزمة الصحة العمومية الناجمة عن فيروس كورونا (COVID-19)، الطبعة الثالثة، مونتريال، كندا، 2021/03/10، ص 2. A2. A3.
- 44 - منظمة الطيران المدني الدولي، تسيير رحلات الركاب بما في ذلك رحلات العودة إلى الوطن باستخدام ممرات الصحة العامة أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19)، AN 5/28 - 20/97، 2020/09/23، ص 6. B6. B14.
- 45 - نفس المرجع، ص 6. B6.
- 46 - منظمة الصحة العالمية، الاعتبارات الخاصة بتنفيذ نهج قائم على المخاطر في مجال السفر الدولي في سياق جائحة كوفيد - 19 : إرشادات مبدئية، مرجع سابق، ص 8.
- 47 - *Economic Impact of covid-19 on civil aviation. Date the site was viewed: 23/04/2021*
<https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>
- Losses Reduce but Challenges Continue - Cumulative \$201 Billion Losses for 2020-2022, 04 October 2021. <https://www.iata.org/en/pressroom/2021-releases/2021-10-04-01>. Date the site was viewed: 23/12/2021.
- منظمة الصحة العالمية، موجز علمي، الاختبار التشخيصي لمرض كوفيد - 19 في سياق السفر الدولي، 2020/12/16، ص 1.
- 48 - منظمة الطيران المدني الدولي، تسيير رحلات الركاب بما في ذلك رحلات العودة إلى الوطن باستخدام ممرات الصحة العامة أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19)، مرجع سابق، ص 6. B6.
- 49 - منظمة الصحة العالمية، موجز علمي، مرجع سابق، ص 2.
- 50 - منظمة الصحة العالمية، اعتبارات الصحة العمومية التي ينبغي مراعاتها عند استئناف السفر الدولي (نصائح السفر في سياق كوفيد - 19)، 2020/07/30، <https://www.who.int/ar/news-room/articles-detail/public-health-considerations-while-resuming-international-travel>، تاريخ الاطلاع على الموقع، 2022/11/18.
- 51 - منظمة الطيران المدني الدولي، فرقة عمل المجلس لإنعاش قطاع الطيران (CRAT)، مرجع سابق، ص 3. A3.

- 52 - منظمة الصحة العالمية، الاعتبارات الخاصة بتنفيذ نهج قائم على المخاطر في مجال السفر الدولي في سياق جائحة كوفيد - 19 : إرشادات مبدئية، مرجع سابق، ص 8.
- 53 - منظمة الصحة العالمية، اعتبارات الصحة العمومية التي ينبغي مراعاتها عند استئناف السفر الدولي (نصائح السفر في سياق كوفيد - 19)، مرجع سابق.
- 54 - منظمة الصحة العالمية، الاعتبارات الخاصة بتنفيذ نهج قائم على المخاطر في مجال السفر الدولي في سياق جائحة كوفيد - 19 : إرشادات مبدئية، مرجع سابق، ص 8.
- 55 - منظمة الصحة العالمية، اعتبارات الصحة العمومية التي ينبغي مراعاتها عند استئناف السفر الدولي (نصائح السفر في سياق كوفيد - 19)، مرجع سابق.
- 56 - منظمة الصحة العالمية، الاعتبارات الخاصة بتنفيذ نهج قائم على المخاطر في مجال السفر الدولي في سياق جائحة كوفيد - 19 : إرشادات مبدئية، مرجع سابق، ص 9.
- 57 - World Health Organization. *Management of ill travelers at points of entry-international airports, seaports and ground crossings-in the context of CoViD-19 outbreak-Interim Guidance. Technical Report, 16 February, 2020. p.5. 6.*
- 58 - World Health Organization. *Operational considerations for managing COVID-19 cases or outbreaks on board ships: interim guidance, 25 March 2020. P2.*
- 59 - World Health Organization. *Ibid, p 3.*
- 60 - منظمة الطيران المدني الدولي، منح تصاريح سريعا "لرحلات الإعادة للوطن" أثناء فترة انتشار جائحة كوفيد - 19 ، EC 6/3 - 20/55، 2020/04/15، ص 1.
- 61 - منظمة الطيران المدني الدولي، تسيير رحلات الركاب بما في ذلك رحلات العودة إلى الوطن باستخدام ممرات الصحة العامة أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19)، مرجع سابق، ص B2.
- 62 - نفس المرجع، ص B10.
- 63 - نفس المرجع، ص B10.
- 64 - منظمة الطيران المدني الدولي، منح تصاريح سريعا "لرحلات الإعادة للوطن" أثناء فترة انتشار جائحة كوفيد - 19 ، مرجع سابق، ص 1. 2.
- 65 - منظمة الطيران المدني الدولي، تسيير رحلات الركاب بما في ذلك رحلات العودة إلى الوطن باستخدام ممرات الصحة العامة أثناء جائحة فيروس كورونا (COVID-19)، مرجع سابق، ص B10.
- 66 - نفس المرجع، ص B11.
- 67 - وكالة الأمم المتحدة للهجرة (IOM)، مرجع سابق، ص 11.
- 68 - نفس المرجع، ص 10. 12.
- 69 - نفس المرجع، ص 56.

