منظمة الطيران المدني الدولي

ورقة عمل

ATConf/7-WP/161[1]
24/9/26

المؤتمر العالمي السابع للنقل الجوّي

مونتريال، كندا، من ١٦ إلى ٢٠٢٦/١١/٢٠

البند ٣ من جدول الأعمال: تعزيز الأطر التنظيمية والمؤسسية

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

تيسير الانتفاع بخدمات النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة

(مقدّمة من أوروغواي وبدعم من ٢٠ دولة عضواً في لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية [2](LACAC))

الموجز التنفيذي

تناقش ورقة العمل هذه تيسير الانتفاع بخدمات النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة، نظراً لأهميتها للربط الجوي والتسهيلات وجودة الخدمات المقدمة للركاب. كما تعرض المعلومات العامة الأساسية، والإطار القانوني المنطبق، وتقدم مقترحات تهدف إلى تعزيز إجراء الدراسات الرامية لوضع خطوط الأساس، وتعزيز اعتماد تدابير منسقة وتشاركية، وتحديد العوائق وإزالتها تدريجياً على امتداد رحلة السفر بأكملها.

الإجراءات: يُدعى المؤتمر إلى القيام بما يلي:

أ) تشجيع الدول على تعزيز تنفيذ المواثيق الدولية والإقليمية المتعلقة بحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، بما في ذلك "اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة" وبروتوكولها الاختياري؛

ب) تعزيز اعتماد سياسات وإجراءات وتدابير الانتفاع بخدمات النقل الجوي على امتداد سلسلة النقل الجوي بأكملها، بما يشمل إتاحة المعلومات للجميع وإنشاء البنية التحتية الملائمة وتقديم المساعدة العاجلة وتدريب الموظفين وتوحيد الإجراءات؛

ج) تشجيع مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة والمنظمات التي تمثلهم في تصميم السياسات والتدابير المتعلقة بتيسير الانتفاع بخدمات النقل الجوي وتنفيذها وتقييمها؛

د) دعم إجراء الدراسات وجمع البيانات اللازمة لوضع خطوط الأساس، وتحديد العوائق، وتوفير الإرشادات لعملية صنع القرار من جانب الدول ومشغلي المطارات ومشغلي النقل الجوي والأطراف المهتمة الأخرى؛

هـ) دعوة منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) إلى وضع أدوات عملية أو قوائم مراجعة تتيح للدول والقطاع تقييم مستوى الانتفاع بالخدمات في المطارات وخدمات النقل الجوي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط هذه الورقة بالهدفين الاستراتيجيين "التنمية الاقتصادية للنقل الجوي تضمن تحقيق الازدهار الاقتصادي والرفاه المجتمعي للجميع" و"ضمان أن يوفر الطيران للجميع تنقلاً سلساً وميسّراً وموثوقاً"
الآثار المالية:	لا توجد

[1] النسخة باللغة الإسبانية مقدمة من أوروغواي

[2] بليز وبوليفيا (دولة متعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وفنزويلا (جمهورية – البوليفارية).

المراجع:	اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة وبروتوكولها الاختياري الملحق التاسع — "التسهيلات"، باتفاقية الطيران المدني الدولي لعام ١٩٤٤ (اتفاقية شيكاغو) دليل نقل الركاب ذوي الإعاقة جواً (LACAC)

١- المقدمة

١-١ الإعاقة مفهوم ديناميكي متطور، ينشأ عن التفاعل بين الأشخاص ذوي الإعاقات الجسدية أو الحسية أو الذهنية أو النفسية الاجتماعية وبين الحواجز البيئية التي قد تعوق مشاركتهم الكاملة والفعالة والمتكافئة في المجتمع.

١-٢ وعلى الرغم من التقدم المحرز من خلال المواثيق الدولية والسياسات العامة وأنشطة التوعية، لا يزال الأشخاص ذوو الإعاقة يواجهون عوائق تحد من قدرتهم على الانتفاع الفعلي بمختلف مجالات الحياة الاجتماعية والاقتصادية، بما في ذلك النقل الجوي. وقد تتمثل هذه الحواجز في صعوبة الحصول على المعلومات، أو عدم ملاءمة البنية التحتية للمطارات، أو عدم توحيد الإجراءات، أو عدم توافر المساعدة المناسبة، أو غياب الظروف التي تكفل تجربة سفر آمنة وكريمة ومعروفة لهم مسبقاً.

١-٣ وبفضل الزيادة في متوسط العمر المتوقع والتغيرات الديمغرافية، تزداد احتمالات أن يواجه الأفراد، في مرحلة ما من حياتهم، حالةً مؤقتة أو دائمة تحد من حركتهم أو قدرتهم على التواصل أو استقلاليتهم أو تفاعلهم مع محيطهم. ولذلك، ينبغي فهم إمكانية الانتفاع بالخدمات لا باعتبارها تدبيراً موجهاً إلى فئة محددة فحسب، بل شرطاً مسبقاً لنظام نقل جوي أكثر شمولاً وكفاءة وتركيزاً على الإنسان.

١-٤ وفي هذا السياق، ينبغي أن يكون تعزيز المشاركة الكاملة والفعالة للأشخاص ذوي الإعاقة هدفاً مهماً للطيران المدني الإقليمي والعالمي. ويتطلب ذلك التخطيط والتنسيق بين سلطات الطيران المدني والمطارات ومشغلي النقل الجوي والجهات المعنية الأخرى، ووضع سياسات تقدمية للحد من أوجه عدم المساواة وإزالة الحواجز وضمان تيسير الانتفاع بالقدر الملائم من خدمات النقل الجوي.

٢- تيسير الانتفاع بخدمات النقل الجوي والإطار القانوني

٢-١ تترتب على الزيادة في حجم الإعاقة على الصعيد العالمي آثارٌ مباشرة على النقل الجوي. ووفقاً لتقديرات منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي، يعاني نحو ١ ٣٠٠ مليون شخص، أي ١٦ في المائة من سكان العالم (بواقع شخص واحد من كل ستة أشخاص)، من إعاقة بالغة. ولذلك، ينبغي اعتبار تيسير الانتفاع بُعداً أساسياً من أبعاد الربط الجوي والتسهيلات وجودة خدمات الركاب.

٢-٢ وقد يواجه الأشخاص ذوو الإعاقة عملياً عوائق في مراحل مختلفة من رحلة السفر، مثل الحصول على المعلومات أو شراء التذاكر، والتنقل داخل المطار واجتياز الكشف الأمني والصعود إلى الطائرة وأثناء البقاء على متن الطائرة والنزول منها واستلام الأمتعة والتعامل مع خدمات المطالبات. وقد تقلل هذه العوائق من استقلالية الركاب، وتولد حالة من عدم اليقين، وتحد من الممارسة الفعلية لحق الشخص في المساواة في الانتفاع بخدمات النقل.

٢-٣ ومن الناحية القانونية، تُقر المواثيق الدولية والإقليمية المختلفة بحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، ولا سيما اتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة وبروتوكولها الاختياري، المعتمدين في نيويورك عام ٢٠٠٦؛ والملحق التاسع — "التسهيلات" من اتفاقية الطيران المدني الدولي (اتفاقية شيكاغو)، والوثائق الإرشادية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو)؛ ودليل لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC) بشأن نقل الركاب ذوي الإعاقة جواً. وفي أوروغواي، تُعد مجموعة القوانين رقم

١٨٤١٨ الصادرة في نوفمبر ٢٠٠٨، ورقم ١٨٦٥١ الصادرة في فبراير ٢٠١٠، ورقم ١٨٧٧٦ الصادرة في أغسطس ٢٠١١، مواثيقَ هامة تُدرج أحكام القواعد الدولية المذكورة أعلاه في التشريعات الوطنية.

٢-٤ وبحسب هذا الإطار القانوني، ينبغي ألا يُفهم ضمان تيسير الانتفاع بخدمات النقل الجوي باعتباره ممارسة طوعية أو تدبيراً من تدابير خدمة العملاء فحسب، وإنما هو التزام بضمان عدم التمييز وتكافؤ الفرص والمشاركة الكاملة والفعالة للأشخاص ذوي الإعاقة. وبناءً عليه، ينبغي للدول والمطارات ومشغلي النقل الجوي وغيرهم من الجهات المعنية العمل على تحديد العوائق وإزالتها تدريجياً من خلال إجراءات موحدة، وبنية تحتية ملائمة، ومعلومات متاحة للجميع، وتدريب الموظفين، ووضع آليات للتشاور مع الأشخاص ذوي الإعاقة والمنظمات التي تمثلهم.

٣- الخلاصة

٣-١ يمثل تيسير الانتفاع بخدمات النقل الجوي شرطاً ضرورياً لضمان المشاركة الكاملة والفعالة للأشخاص ذوي الإعاقة على قدم المساواة مع الآخرين. وهو عنصر أساسي من عناصر الربط الجوي والتسهيلات وجودة الخدمات.

٣-٢ وتقتضي الزيادة في معدلات الإعاقة على الصعيد العالمي، إلى جانب الشيخوخة والعوامل الاجتماعية والصحية والديمغرافية الأخرى، أن تقوم الدول وقطاع الطيران باعتماد نهج منسق وتعاوني لتحديد العوائق وإزالتها على امتداد رحلة السفر.

٣-٣ وينبغي تعزيز تنفيذ المواثيق الدولية والإقليمية القائمة وتشجيع توحيد الإجراءات وتحسين البنية التحتية والخدمات القائمة وتدريب الموظفين وإشراك الأشخاص ذوي الإعاقة والمنظمات التي تمثلهم في تصميم السياسات والتدابير الخاصة بالانتفاع بخدمات النقل الجوي.

٣-٤ ويتطلب تنفيذ تدابير الانتفاع هذه توفير معلومات موثوقة تتيح فهماً حقيقياً لتجربة السفر الجوي للركاب ذوي الإعاقة. ولهذا الغرض، ينبغي إجراء الدراسات والتحليلات وجمع البيانات لوضع خطوط الأساس وتحديد العوائق التي تحول دون استخدام الأشخاص ذوي الإعاقة للنقل الجوي، حتى تتمكن الدول ومشغلو المطارات ومشغلو النقل الجوي من اتخاذ قرارات قائمة على الأدلة وتوجيه جهودهم نحو تعزيز الشمول والكرامة في الطيران المدني.

— انتهى —