



الجمعية العمومية - الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢ : برامج التسهيلات

تيسير انتفاع الأشخاص ذوي الإعاقة: معالجة التحديات التشغيلية في إطار خطة عمل موحدة

(ورقة مقدمة من الدانمرك نيابة عن الاتحاد الأوروبي ودوله الأعضاء^١، والدول الأعضاء الأخرى
في اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ECAC)^٢، وشاركت في رعايتها أستراليا وكندا واليابان)

حدد قطاع الطيران العالمي تيسير الانتفاع الكامل هدفاً له، إذ ينص قرار منظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو) ١٥-٤١ على "أن صون الكرامة وعدم التمييز من الحقوق العالمية التي تنطبق على جميع الأشخاص، بمن فيهم الأشخاص ذوو الإعاقة وذوو القدرة المحدودة على الحركة الذين يسافرون عن طريق الجو".

ورغم أن قطاع الطيران قد قطع شوطاً كبيراً في تحقيق هذا الطموح على كل من المستوى الوطني والإقليمي والدولي، فلا مجال للتهاون نظراً إلى الاتجاهات الديموغرافية والمجتمعية التي تؤدي إلى زيادة الطلب على خدمات تيسير الانتفاع. إن تلبية هذا الطلب وضمان توفير خدمات مناسبة لجميع الركاب في الوقت المناسب وبطريقة كريمة إنما هو تحدٍ يتطلب من قطاع الطيران اتخاذ إجراءات استراتيجية بالتنسيق مع فئات المستهلكين وذوي الإعاقة.

الإجراء: يُرجى من الجمعية العمومية ما يلي:

- (أ) تعديل القرار ١٥-٤١: تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي "لتضمينه إشارة إلى ضرورة تطوير خدمات تيسير الانتفاع بحيث تلبى مقتضيات المستقبل، من خلال رصد التغيرات المجتمعية والديموغرافية التي تطرأ على احتياجات تيسير الانتفاع والتكيف معها، وذلك على النحو المقترح في المرفق؛
- (ب) تعزيزاً للأهداف المبينة في الفقرة (أ)، تكليف الإيكاو بوضع خطة عمل شاملة واستراتيجية لتلبية الطلب المتزايد على خدمات تيسير الانتفاع. ويمكن أن تشمل هذه الخطة ما يلي:

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وأيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولكسمبورغ ومالطا وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد.

^٢ ألبانيا وأرمينيا والنمسا وأذربيجان وبلجيكا والبوسنة والهرسك وبلغاريا وكرواتيا وقبرص وتشيكيا والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وجورجيا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيسلندا وإيرلندا وإيطاليا ولافتيا وليتوانيا ولوكسمبورج ومالطة وموناكو والجبل الأسود وهولندا ومقدونيا الشمالية والنرويج وبولندا والبرتغال وجمهورية ملدوفا ورومانيا وسان مارينو وصربيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وإسبانيا والسويد وسويسرا وتركيا وأوكرانيا والمملكة المتحدة.

- تحليل دوافع زيادة الطلب على خدمات تيسير الانتفاع؛ - اتخاذ تدابير لمعالجة الثغرات في توفير الخدمات الحالية والمتوقع تقديمها في المستقبل، بالتعاون مع قطاع الطيران ورابطات الدفاع عن المستهلكين، والبحث عن حلول مبتكرة لمواجهة زيادة الطلب على خدمات تيسير الانتفاع؛ - تعزيز مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة (الظاهرة والمستترة) ومحدودي الحركة، بما يتماشى مع إعلان الدوحة (أبريل ٢٠٢٥)، "في عمليات صنع القرار من خلال تعزيز جمع البيانات وتبادلها وتعزيز تدريب الموظفين"؛ - استحداث آليات لتحسين التعامل مع الإخطارات المسبقة بشأن تيسير الانتفاع حتى تتمكن شركات الطيران ومشغلي المطارات من تلبية الطلب بشكل أفضل وتكييف الخدمات المقدمة وفقاً لاحتياجات المسافرين.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان أن يوفر الطيران للجميع تنقلاً سلساً وميسراً وموثوقاً".
الآثار المالية:	ستتفد الأنشطة المشار إليها في هذه الورقة رهناً بتوافر الموارد في الميزانية العادية البرنامج للفترة ٢٠٢٦-٢٠٢٨ و/أو من المساهمات من خارج الميزانية.
المراجع:	الوثيقة Doc 10184: "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية" (في ٢٠٢٢/١٠/٧)

١- المقدمة

١-١ يشكل الأشخاص ذوو الإعاقة والأشخاص ذوو القدرة المحدودة على الحركة نسبة كبيرة ومتنامية من سكان العالم، مما يؤدي إلى زيادة الطلب والضغط على خدمات تيسير الانتفاع في المطارات وعلى متن الطائرات. ووفقاً لبيانات منظمة الصحة العالمية، فإن ١٦ في المائة من سكان العالم، أي ١,٣ مليار شخص، يعانون إعاقة ما. وتشهد مناطق كثيرة في العالم تزايد نسبة الأشخاص ذوي الإعاقة ومحدودي الحركة، بما يتناسب مع الزيادة الإجمالية للمسافرين بالطيران، أو يزيد عليها بدرجة طفيفة. وينجم عن هذا الوضع تزايد الاحتياجات وطلبات ملحة على خدمات تيسير الانتفاع في المطارات وعلى متن الطائرات، على الرغم من عدم وجود إحصاءات محددة على المستوى العالمي لدى القطاع، مما يجعل من الصعب تحديد الأثر. ينبغي تلبية احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة ومحدودي الحركة وتمكينهم من الانتفاع بوسائل النقل الجوي. وقد اعترفت الإيكاو بهذا التحدي باعتباره مشكلة طويلة الأجل، وحددت هدفاً استراتيجياً في إطار "الخطة الاستراتيجية للإيكاو ٢٠٢٦-٢٠٥٠: التنقل السلس والميسر والموثوق".

٢-١ تزايد الطلب على خدمات تيسير الانتفاع يتباين من دولة لأخرى، وينجم عن عوامل مختلفة تشمل (على سبيل المثال لا الحصر) شيخوخة السكان، وزيادة الاعتراف بالإعاقات الخفية، وزيادة انتشار الحالات التي يمكن أن تحد من التنقل، وانتعاش السفر في مرحلة ما بعد فيروس كورونا. وفي حين أن هناك أمثلة عديدة على الممارسات الجيدة في مواجهة تحديات زيادة الطلب على خدمات تيسير الانتفاع، فإن الطريق لا يزال طويلاً لتحقيق هدف توفير نظام نقل جوي شامل للجميع وضمان

ملاءمته في المستقبل. وهذه الورقة تدعو إلى إعداد خطة عمل مؤيدة ببيانات قاطعة لمعالجة الثغرات الحالية والمستقبلية في تقديم الخدمات للأشخاص ذوي الإعاقة ومحدودي الحركة.

٢- التحديات التي تواجه خدمات تيسير الانتفاع

١-٢ الاتجاهات المجتمعية والديموغرافية، ومنها شيخوخة السكان، وزيادة الاعتراف بالإعاقات الخفية وانتشار الحالات التي يمكن أن تحد من التنقل، تساهم كلها في زيادة عدد الركاب الذين يحتاجون إلى المساعدة. وتقترب هذه الاتجاهات بتزايد رقمنة السفر، مما قد يؤثر على عدد متزايد من المسافرين، ومنهم أشخاص لديهم احتياجات خاصة. وتزايد أعداد طلبات المساعدة لا يتطلب موارد كافية فحسب لتوفير الإدارة اليومية لهذه الطلبات، بل يتطلب أيضاً مستويات أعلى من التخطيط التنظيمي واتخاذ قرارات استراتيجية، كما أنه يقتضي من قطاع الطيران والدول استثمار قدر أكبر من الوقت والموارد في أنشطة مثل التدريب والرصد ومراقبة الجودة. وتتبع هذه الاتجاهات بشكل أشمل من خلال جمع البيانات وتحليل آثارها على المساعدة في النقل الجوي وتيسير الانتفاع به، يمكن من فهم الاحتياجات التشغيلية للقطاع فهماً أفضل، وتحديد أهداف للقطاع تتعلق بتيسير الانتفاع على المدى الطويل.

٢-٢ إضافة إلى صعوبة تلبية الطلب المتزايد على المساعدة، ثمة وعي متزايد بضرورة أن يوفر مشغلو المطارات وشركات الطيران المساعدة الملائمة لتلبية هذا الطلب، بالطريقة الأفضل للراكب (بمعنى آخر تسهيل رحلته بأفضل طريقة ممكنة). ونتيجة لهذين العاملين، يُمارس ضغط متزايد على قطاع الطيران لتعزيز وعي المسافرين ذوي الإعاقة ومحدودي الحركة بمدى أهمية طلب المساعدة مسبقاً، عند شراء تذكرة الطيران، سواء كان ذلك من خلال المواقع الإلكترونية لشركات الطيران أو وكالات السفر ومنظمي الرحلات السياحية. وعلى الرغم من أن تقديم هذا الإخطار المسبق غير ممكن دائماً لأسباب مختلفة، فينبغي تشجيعه لتحسين الكفاءة التشغيلية. ويقع على عاتق كل من المسافرين والمطارات ومشغلي شركات الطيران المسؤولية عن ضمان أن تلبية الخدمات المقدمة احتياجاتهم على أفضل وجه وفي الوقت المناسب.

٣-٢ مع تزايد جهود التثقيف والتوعية بشأن الإعاقات المختلفة، بدعم من المنظمات والجمعيات المتخصصة التي أنشئت للدفاع عن مساواة جميع أفراد المجتمع في الحقوق والمعاملة، أصبح هناك تفهم متنامٍ بأن تباين قدرات الأشخاص يؤدي إلى تباين مستويات المساعدة والتواصل اللازمين. وقد قطع قطاع النقل الجوي شوطاً طويلاً في تحسين تيسير الانتفاع. فأصبح متاحاً للأشخاص المصابين بالتوحد مثلاً مشاريع مخصصة لهم، مثل إمكانية الوصول مبكراً إلى المطارات للتأقلم مع البيئة والمحاكاة المبكرة للرحلة (مثل المشروع الإيطالي "التوحد - السفر عبر المطار وعلى متن الطائرة"). وعلى نفس المنوال تُتاح غرف تنبيه الحواس في المطارات للأشخاص الذين يعانون أنواعاً مختلفة من الإعاقات الخفية. وتهدف هذه التدابير إلى تعزيز الاستقلالية وتحسين تجربة السفر بشكل عام للمسافرين محدودي الحركة. ولكن ثمة أساليب مبتكرة أخرى مفيدة أيضاً، سواء كانت بأدوات رقمية أو أدوات أخرى أو من خلال تدابير الكفاءة، لضمان تقديم النوع المناسب من المساعدة. قد يكون من الصعب تطبيق حلول مبتكرة وأساليب أو تقنيات جديدة، مثل الكراسي المتحركة الآلية، ولذلك فمن المفيد في هذا الصدد الاستفادة من تبادل الخبرات على المستويين الوطني والدولي. وقد تثير هذه الحلول أيضاً مشاكل تتعلق بالموارد، مثل التدريب أو إدارة التغيير، وتسفر عن احتياجات اقتصادية لأغراض الكفاءة التشغيلية.

٢-٤ أدت الأساليب المبتكرة والرقمنة إلى تحسين الكفاءة والتواءم بشكل كبير في قطاع الطيران. فالعمليات الآلية، مثل الحجز عبر الإنترنت وتسجيل الركاب بالخدمة الذاتية وتسليم الحقائب وإجراءات الصعود إلى الطائرة، تؤدي إلى تبسيط العمليات، مما يفضي إلى تقليل وقت الانتظار وتحسين تجربة الركاب بشكل عام. بيد أن هذه التطورات يمكن أن تسفر أيضاً عن صعوبات جديدة لبعض المسافرين. فغالباً ما يحد التحول نحو الحلول الرقمية من التفاعل البشري المباشر، وهو ما يمكن أن يشكل عائقاً للأفراد الذين يحتاجون إلى قدر أكبر من المساعدة أو للأشخاص غير المتمرسين على استخدام التكنولوجيا. علاوة على ذلك، كثيراً ما تُبلغ معلومات السفر المهمة للغاية، مثل التغييرات الخاصة بالرحلات أو بإلغاءها، بصيغ رقمية مكتوبة قد لا تكون دائماً في متناول الركاب ذوي الإعاقات البصرية أو الإدراكية. لذا، فمن الأهمية بمكان ضمان أن تكون الحلول الرقمية شاملة وبديهية وتكملها بدائل يسهل الوصول إليها للحلولة دون أن تتحول التكنولوجيا إلى عائق بدلاً من أن تكون عاملاً ميسراً في السفر الجوي.

٢-٥ ثمة مشكلة أخرى متنامية في قطاع الطيران تتمثل في تصميم خدمات المساعدة بحيث تلبى الاحتياجات المتزايدة للمسافرين الذين لا يعانون بالضرورة من إعاقة أو ضعف في الحركة، وإنما لديهم احتياجات نابعة عن ظروف تتفرد بها بيئة المطار - مثل عدم الدراية بعمليات وإجراءات المطارات، أو الحاجز اللغوي، أو الفجوة الرقمية، أو ربما القلق من التنقل في أماكن غالباً ما تكون واسعة وتبعث على الرهبة. ويشير بعض المشغلين الجويين أيضاً إلى استخدام نظام المساعدة بشكل غير لائق كوسيلة لتجنب طوابير الانتظار. ولعل من المفيد فهم ما يمكن تقديمه لجميع الركاب لخدمتهم بشكل أفضل، وبما يحقق التكامل مع خدمات المساعدة المقدمة للمسافرين محدودي الإعاقة، ولا ينتقص منها. لا يوجد في الوقت الحالي نهج دولي منسق لتحليل الدوافع وراء طلبات المساعدة، ولا خطة عمل شاملة تكفل تلبية احتياجات جميع الركاب. وإجراء فحص منظم على مستوى الإيكافو يمكن أن يوفر الوضوح اللازم، ويسهم في التأكد من أن تظل إمكانية الوصول ناجعة وعادلة، مع الحفاظ على جودة المساعدة المقدمة للمحتاجين.

٣- المناقشة

٣-١ التحدي المتمثل في تزايد الطلب على خدمات تيسير الانتقال يؤثر على الأطراف المعنية في جميع مجالات الطيران. وللدول دور في ضمان أن يقدم قطاع الطيران خدمات مناسبة وذات جودة للأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص محدودي الحركة. إلا أن تزايد الطلب على هذه الخدمات والضغوط التشغيلية التي يواجهها قطاع الطيران تجعل التعاون أمراً لازماً لتحقيق هذا الهدف. وينبغي للدول أن تعمل بشكل وثيق مع الأطراف المعنية في قطاع الطيران وفئات المستهلكين لوضع حلول عملية للتحديات التشغيلية (مثل مبادرة "نقرة واحدة") في الوقت الحالي، مع وضع المستقبل نصب الأعين. وفي هذا الصدد، يمكن للدول أن تشجع التعاون الفعال من خلال الآليات القائمة على المستوى الوطني، مثل المجالس الوطنية للإعاقة في مجال الطيران، وتطوير التعاون بين مختلف الأطراف المعنية من خلال نشر اللجان الوطنية لتيسير النقل الجوي بشكل فعال. ولكن ينبغي أيضاً بذل الجهود على المستوى العالمي لتحديد أفضل الممارسات وضمان تلبية احتياجات المسافرين الدوليين بشكل أفضل - بمستوى الخدمة المتوقع وبشكل متسق.

٣-٢ نظراً إلى تعدد التحديات المطروحة، لا بد من اتباع نهج استراتيجي منسق بين الأطراف المعنية لتقييم تأثير هذه التحديات وإعداد حلول مستدامة تركز على ضرورات المستقبل. وعلى الدول أن تكفل إتاحة النقل الجوي للجميع، وعلى مشغلي

المطارات وشركات الطيران تقديم المساعدة لتلبية احتياجات المسافرين، كما يحسن بالمسافرين معرفة حقوقهم ومسؤولياتهم. وينبغي أن يتمشى النهج الاستراتيجي لتيسير الانتفاع للجميع مع الاتجاهات الناشئة، وأن يحافظ على معايير السلامة، ويحقق التوازن بين الأهداف التشغيلية وأهداف الاستدامة، ويكفل استمرار تطوير تدابير تيسير الانتفاع بما يتمشى مع تزايد الطلب. وتعزيز التعاون والتخطيط الاستباقي سيمكّن قطاع الطيران من تعزيز تيسير الانتفاع مع الحفاظ على الكفاءة وجودة الخدمة لجميع الركاب.

٤- الخلاصة

٤-١ يؤكد تزايد عدد الأشخاص ذوي الإعاقة ومحدودي الحركة، إلى جانب الاتجاهات العالمية مثل شيخوخة السكان، على ضرورة استحداث نهج استباقي ومستدام لتيسير الانتفاع بالسفر الجوي. ومع استمرار تزايد الطلب لهذه الأسباب، وربما لأسباب أخرى، يلزم ضمان أن تظل الخدمات فعالة ومتاحة لمن هم في أمس الحاجة إليها.

٤-٢ ولا يكفي معالجة التحديات الواحد تلو الآخر أو معالجة اتجاه واحد فقط، إنما ينبغي بالأحرى النظر فيها في إطار خطة عمل واحدة وشاملة. وينبغي أن تشمل هذه الخطة نهجاً مبتكرة ومختلفة تركز أولاً وقبل كل شيء على اتخاذ تدابير تضمن أن تلبي الخدمات المقدمة للأشخاص ذوي الإعاقة ومحدودي الحركة احتياجاتهم الفعلية، بل وتعزز أيضاً تيسير الانتفاع بشكل عام في قطاع الطيران.

المرفق

تعديلات مقترحة على قرار الإيكاو ١٥-٤١

القرار ١٥-٤١ - ٢٤-xx - تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي

لما كان الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة يشكلون نسبة كبيرة ومتنامية من سكان العالم؛

ولما كانت اتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة ببروتوكولها الاختياري تعزز وتحمي وتكفل لجميع الأشخاص ذوي الإعاقة التمتع الكامل والمتساوي بجميع حقوق الإنسان والحريات الأساسية، بما في ذلك حرية التنقل وحرية الاختيار؛

وإذ تذكر الجمعية العمومية باستراتيجية الأمم المتحدة لإدماج منظور الإعاقة، التي توفر الأساس للتقدم المستدام والتحويلي في إدماج منظور الإعاقة من خلال جميع ركائز عمل الأمم المتحدة؛

وإذ تشير إلى أن قرار الأمم المتحدة A/RES/76/154 الذي اعتمدته الجمعية العامة في ٢٠٢١/١٢/١٦ قد اعترف "بأهمية تسهيلات الوصول التي تتيح للأشخاص ذوي الإعاقة الاستفادة من جميع جوانب الحياة والحاجة إلى تحديد ممارسات التحيز والعرقلة والتثبيط التي تحد من وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى البيئة المحيطة ووسائل النقل والمعلومات والاتصالات"؛

وإذ تلاحظ بقلق أنه على الرغم من هذه المواثيق والتعهدات، لا يزال الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة يواجهون عوائق تحول دون مشاركتهم كأعضاء متساوين في المجتمع، بما في ذلك العوائق التي تحول دون حرية تنقلهم؛

وإذ تقر بأنه يتعين على مجتمع الطيران تلبية طلب الأعداد المتزايدة في قطاع الطيران من الأشخاص ذوي الإعاقات المرئية وغير المرئية، وكذلك الأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة وكبار السن، وبأن تطور الاتجاهات المجتمعية يعيد صياغة طبيعة احتياجات تيسير الانتفاع ومدى انتشارها؛

وإذ تسلم بأهمية عمل الحكومات وقطاع الطيران معاً لدعم احتياجات السفر للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة مع إعطاء الأولوية للسلامة في جميع الظروف؛

وإذ تؤكد على أن التنوع والاندماج الاجتماعي مفهومان ضروريان للنمو المستدام للطيران المدني الدولي؛

وإذ تسلم بالدور الجوهري لخدمات النقل الجوي وضرورة توفير المساواة في سبل الانتفاع بهذه الخدمات لجميع الركاب؛

وإذ تقر أيضاً بأن الرقمنة والابتكار يهيئان فرصاً مستحدثة، ويطرحان أيضاً تحديات جديدة، للأشخاص ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة وكبار السن من السكان؛

وإذ تعيد التأكيد على القواعد القياسية والتوصيات الدولية ذات الصلة بهذا الموضوع الواردة في الملحق التاسع - التسهيلات وكذلك الإجراءات والمبادئ الواردة في "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة" Doc 9984؛

فإن الجمعية العمومية:

١- **تقرر** أنّ صون الكرامة وعدم التمييز من الحقوق العالمية التي تنطبق على جميع الأشخاص، بمن فيهم الأشخاص ذوو الإعاقة وذوو القدرة المحدودة على الحركة الذين يسافرون عن طريق الجو؛

٢- **وتطلب** من المجلس ما يلي:

(أ) أن يضمن أن تواصل الإيكاو الاضطلاع بدورها القيادي في مجال الاستدامة، بما في ذلك ضرورات الاستدامة الاجتماعية المتمثلة في الإدماج وتيسير سبل الوصول؛

(ب) أن يضع استراتيجية وبرنامج عمل فعالين بشأن تمكين تيسير انتقاع الركاب ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة، يتضمنان أنشطة لمراقبة أثر التغييرات المجتمعية والديمقراطية على قطاع الطيران، وتقييم أثر ذلك على تقديم خدمات تيسير الانتقاع بهدف تطويع هذه الخدمات لتلائم ضرورات المستقبل، من أجل الوصول إلى نظام نقل جوي يتكامل بمراعاة الإعاقة، بالتعاون مع جميع أصحاب المصلحة؛

(ج) أن يتأكد من أن القواعد الأساسية والتوصيات الدولية الواردة في "الملحق التاسع -/التسهيلات" تُقرّ بالطابع الأساسي للخدمات التي يسهل الانتقاع بها من جانب الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة، وتدعم استمرار تطوير هذه الخدمات بما يتماشى مع تطور احتياجات تيسير الانتقاع؛

٣- **وتحث** الدول الأعضاء على إعطاء الأولوية للإدماج وتمكين الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة من الانتقاع بخدمات النقل الجوي؛

٤- **وتشجع** جميع الدول الأعضاء على السعي إلى تحقيق الاتساق، إلى أقصى حد ممكن، في لوائحها وقواعدها وإجراءاتها المتعلقة بتيسير سبل الوصول إلى النقل الجوي، والعمل بشكل وثيق مع المجموعات المعنية بالإعاقة وجميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة؛

٥- **وتشجع** الدول الأعضاء على التأكد من أن قطاع النقل يقوم بتنسيق نهجه مع الصناعة والمجتمع المدني من أجل تقديم خدمات متكاملة يسهل الوصول إليها للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة، من خلال العمل عن كثب مع المجموعات المعنية بالإعاقة وجميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة؛

٦- **وتشجع** الدول الأعضاء على دعم أنشطة الإيكاو بالموارد المالية والعينية على السواء لضمان التنفيذ الناجح للتدابير المتفق عليها لتيسير النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة وذوي القدرة المحدودة على الحركة.