



الجمعية العمومية — الدورة الثانية والأربعون

اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٢: برامج التسهيلات

مراعاة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة في النقل الجوي وضمانها

(ورقة مقدمة من الأوروغواي بدعم من الدول الـ ١٩ الأعضاء في
لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (LACAC)^٢)

الموجز التنفيذي	
تعرض ورقة العمل هذه تقريراً موجزاً يهدف إلى تعريف الإعاقة ويقدم نهجاً تنظيمياً مصحوباً بلمحة إحصائية عامة لتوفير فهم أعمق للوضع الراهن. الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى القيام بما يلي: (أ) أن تشجع كل الجهات المعنية على تعديل أطرها التنظيمية بإدراج اتفاقية الأمم المتحدة بشأن حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة وبروتوكولها الاختياري ضمن قواعدها أو الانضمام إليها؛ (ب) أن تعزز المشاركة المتزايدة للأشخاص ذوي الإعاقة في قطاع الطيران؛ (ج) وأن تدعم عمليات اتخاذ القرار على مستوى الدول ومشغلي المطارات وشركات الطيران وتشجعها من أجل توفير التجهيزات وسبل الراحة التي تضمن استفادة الأشخاص ذوي الإعاقة من النقل الجوي بشكل فعال.	
الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بكل الأهداف الاستراتيجية لمنظمة الطيران المدني الدولي (الإيكاو).
الآثار المالية:	
المراجع:	اتفاقية الأمم المتحدة بشأن حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة وبروتوكولها الاختياري الوثيقة Doc 9984 – "دليل بشأن إتاحة وسائل النقل الجوي للأشخاص ذوي الإعاقة" القرار ٢٠-٢١ الصادر عن لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية الملحق التاسع – "التسهيلات"

^١ النسخة الإسبانية مقدمة من أوروغواي.

^٢ بليز وبوليفيا (دولة بوليفيا متعددة القوميات) وشيلي وكولومبيا وكوستا ريكا وكوبا وجمهورية الدومينيكان والإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وهندوراس وجمايكا والمكسيك ونيكاراغوا وباراغواي والبيرو والأوروغواي وفينزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية).

١- المقدمة

١-١ تُعتبر الإعاقة مفهوماً متطوراً ينجم عن التفاعل بين الأشخاص ذوي القصور والحواجز السلوكية والبيئية التي تحول دون مشاركتهم الكاملة والفعّالة في المجتمع على أساس متكافئ مع الآخرين.

٢-١ وبالرغم من تعدّد الصكوك والمشاريع، لا يزال الأشخاص ذوو الإعاقة يواجهون الحواجز التي تعرقل مشاركتهم على قدم المساواة في المجتمع، فيما تستمرّ الانتهاكات التي تطال حقوقهم الإنسانية في مختلف أنحاء العالم.

٣-١ ومن بين الشواغل يبرز شاغل أساسي يتمثل في محنة الأشخاص ذوي الإعاقة الذين يتعرضون لشتى أنواع التمييز الجسيم على أساس العرق أو اللون أو الجنس أو اللغة أو الدين أو الرأي السياسي أو المختلف أو الأصول الوطنية والإثنية والاجتماعية أو إذا كانوا من السكان الأصليين أو بسبب الملكية أو مكان الولادة أو العمر أو أي وضع آخر. في هذا السياق، غالباً ما تواجه النساء والفتيات ذوات الإعاقة خطراً أكبر بالتعرض للعنف أو الإصابة أو الإساءة أو الإهمال أو المعاملة المُهملة أو السيئة أو الاستغلال سواء داخل المنزل أو خارجه.

٤-١ وتبرز الحاجة إلى إدراج المنظور المتعلق بنوع الجنس في كلّ الجهود الآيلة إلى دعم الأشخاص ذوي الإعاقة لتمكينهم من التمتع بكامل حقوقهم الإنسانية وحرياتهم الأساسية، خصوصاً بالنظر إلى الواقع المثبت بأن أغلبية الأشخاص ذوي الإعاقة يعيشون في ظروف هشة وأنه من الضروري التخفيف من الأثر السلبي للفقر عليهم.

٥-١ وبحسب تقارير البنك الدولي، يواجه ١٥٪ من سكّان العالم، أي ما يقارب مليار شخص، شكلاً من أشكال الإعاقة. وتجدر الإشارة إلى أنّه عند النظر إلى الأشخاص ذوي الإعاقة كمجموعة، نرى أنهم أكثر عرضة بدرجة ملحوظة لأن يجدوا أنفسهم في حالات اجتماعية واقتصادية ضارة مقارنةً بالأشخاص غير ذوي الإعاقة.

٦-١ وتشمل الحواجز التي تحول دون الدمج الاجتماعي والاقتصادي الكامل للأشخاص ذوي الإعاقة البيئات الحسّية ووسائل النقل غير المتاحة لهم وعدم توافر الأجهزة والتكنولوجيات المساعدة، بالإضافة إلى وسائل الاتصال غير المكيفة والثغرات في تقديم الخدمات والأفكار المسبقة التمييزية والوصمة المجتمعية.

٢- الأهداف

١-٢ تهدف ورقة العمل هذه إلى إنكاء الوعي لدى الدول ومشغلي المطارات وشركات الطيران بشأن أهمية الامتثال للاتفاقات الدولية المصممة للتخفيف من المعوّقات الناجمة عن الإعاقة.

٢-٢ كما تهدف إلى ضمان اطلاع كل الجهات المعنية من شركات الطيران ومشغلي المطارات وهيئات الطيران على اتفاقية الأمم المتحدة بشأن حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة التي تنص على الدمج الشامل لهم في المجتمع وتسلط الضوء على أهمية العمل الدولي لحماية حقوقهم.

٣-٢ وتسعى إلى التوعية بحقيقة أننا جميعاً سوف نختبر إعاقةً جزئية أو كلية في مرحلة من حياتنا نتيجةً لارتفاع متوسط العمر بشكل أساسي.

٤-٢ بالإضافة إلى ذلك، يتعين على المطارات وشركات الطيران والمنظمات العاملة في قطاع السياحة أن تنتظر في الفرص المتوافرة عبر سوق جاذب يتألف من أشخاص ذوي درجات مختلفة من الإعاقة يحق لهم أن يكونوا موضع تقدير غير أنهم في الوقت نفسه يخشون تجاهل احتياجاتهم عند سفرهم.

٢-٥ كما يتعين على قطاع الطيران المدني الإقليمي والدولي أن يضع نصب عينيه هدفاً أنياً يتمثل في تعزيز مشاركة الأشخاص ذوي الإعاقة، وهو هدف لا يمكن بلوغه إلا عبر التخطيط المناسب والدعم من خلال سياسات ترمي إلى معالجة أوجه عدم المساواة شيئاً فشيئاً.

٣- التخفيف من تبعات الإعاقة عبر الإدماج والامتثال

٣-١ تشير التحليلات الإحصائية إلى الوقائع المهمة التالية:

التحليل الإحصائي

الأوروغواي (المعهد الوطني للإحصاء)			
السنة	٢٠٠٤	٢٠٠٦	حالياً
عدد الأشخاص ذوي الإعاقة	٢١٠ ٤٠٠	٢٩٧ ٧١٨	٥١٧ ٧٧١
النسبة من التعداد السكاني	٧,٦	٩,٢	١٦
معدل الارتفاع	١	١	١,٥
عالمياً (منظمة الصحة العالمية)			
السنة	١٩٧٠	٢٠٢٣	
عدد الأشخاص ذوي الإعاقة	٣٦٩ ٠٠٠ ٠٠٠	١ ٠٠٠ ٠٠٠ ٠٠٠	
النسبة من التعداد السكاني	١٠	١٥	
معدل الارتفاع السنوي	٠,٥	١	

٣-٢ من بين القواعد التي تعالج مسألة حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة بشكل شامل نجد اتفاقية الأمم المتحدة بشأن حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة وبروتوكولها الاختياري (نيويورك، ٢٠٠٦) والملحق التاسع - "التسهيلات" من اتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤) والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

٣-٣ وفي حالة الأوروغواي، تشكل القوانين رقم ١٨٤١٨ (نوفمبر ٢٠٠٨) ورقم ١٨٦٥١ (فبراير ٢٠١٠) ورقم ١٨٧٧٦ (أغسطس ٢٠١١) الصكوك التشريعية التي دمجت القواعد الدولية وحوّلتها إلى قوانين محلية قابلة للإنفاذ.

٣-٤ وتركز كل القواعد الآتفة الذكر على المبادئ التالية:

أ) احترام الكرامة المتأصلة للإنسان والاستقلالية الفردية بما يشمل حرية الأشخاص في اتخاذ القرارات التي تخصّهم واستقلال الأفراد؛

ب) عدم التمييز؛

ج) المشاركة والإدماج بشكل كامل وفعال في المجتمع؛

د) احترام الاختلاف وقبول الأشخاص ذوي الإعاقة باعتبارهم جزءاً من التنوع والحالة الإنسانية؛

هـ) تكافؤ الفرص؛

و) الإتاحة؛

ز) المساواة بين الرجل والمرأة؛

ح) واحترام القدرات المتطورة للأطفال ذوي الإعاقة وحقهم في صون هويتهم.

٥-٣

فيما يلي تفصيل لبعض المسارات المحتملة من أجل تحقيق هذه الأهداف:

- أ) زيادة فرص الأشخاص ذوي الإعاقة في الوصول إلى مناصب إداري، وذلك عبر تحديد الحاجز والتحديات التي تعيق تقدمهم في قطاع الطيران؛
- ب) تعزيز فرص العمل المدفوع الأجر المتاحة لهم سواء عبر الوظائف الرسمية عالية الجودة أو من خلال تطوير المشاريع الريادية والشركات؛
- ج) ضمان المسارات التعليمية المفتوحة والمدمجة والفرص المتساوية في التدريب المهني؛
- د) الشجيع الممنهج لاضطلاع الأشخاص ذوي الإعاقة بأدوار في قطاع الطيران ودعم نجاحهم؛
- هـ) نشر المبادئ المستخلصة من القواعد الآنف الذكر والبرامج الدولية والإقليمية المعنية برعاية الأشخاص ذوي الإعاقة وضمان الامتثال الكامل لتلك الأحكام؛
- و) جمع البيانات وتحليل الإحصائيات بشأن الأشخاص ذوي الإعاقة، على أن تُصنّف بحسب نوع الجنس والعمر والمستويات الاجتماعية والاقتصادية والثقافية؛
- ز) رفع مستوى التعاون بين الإيكاو واتحاد النقل الجوي الدولي (الأياتا) والمجلس الدولي للمطارات (ACI) والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) والدول الأعضاء في مجال الأنشطة والفعاليات المتعلقة بالإعاقة؛
- ح) اتخاذ التدابير الكفيلة بضمان الاستفادة القصوى من البرامج التدريبية والمنح الدراسية والرعاية والبرامج المماثلة من أجل تعزيز فرص تطوير مهارات الأشخاص ذوي الإعاقة في قطاع الطيران على المستويين الوطني والدولي من خلال التعاون بين الإيكاو والدول والمنظمات الدولية والشركاء في صناعة الطيران.

٤- نظرة لحل مسألة الشعور بالخوف من السفر

- ١-٤ ينبغي أن يتلقى الأشخاص ذوو الإعاقة مساعدة خاصة تضمن حصولهم على نفس الخدمات المقدمة للجمهور، على أن توفر تلك المساعدة بطريقة تصون كرامة الإنسان.
- ٢-٤ يجب تسهيل وصول جميع الأشخاص ذوي الإعاقة إلى مختلف الخدمات طوال مدة رحلتهم من لحظة وصولهم إلى مطار المغادرة وحتى مغادرتهم مطار الوجهة.
- ٣-٤ يجب أن يحصل الأشخاص ذوو الإعاقة على المعلومات الضرورية بصيغة ميسرة، كما يجب أن تزودهم شركات الطيران والمطارات والجهات المشغلة للخدمات الأرضية بالمساعدة التي يحتاجون إليها خلال رحلتهم.
- ٤-٤ ينبغي وضع أحكام تُعنى بالحاجة إلى إنشاء برامج تدريب للموظفين على مساعدة الأشخاص ذوي الإعاقة وتنسيقها.
- ٥-٤ يجب اتخاذ الخطوات اللازمة للتأكد من تكييف تجهيزات المطارات وخدماتها بما يلبي احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة.
- ٦-٤ ينبغي توفير مركبات مجهزة بمساعد أو بمعدات مناسبة أخرى لتسهيل حركة الأشخاص ذوي الإعاقة بين الطائرة ومبنى المحطة النهائية.

٧-٤ يجب تزويد الأشخاص ذوي القصور السمعي أو البصري بالمعلومات المتعلقة بالخدمات المتاحة لرحلتهم بصيغة ميسرة.

٨-٤ يجب توفير تجهيزات مواقف مناسبة للأشخاص ذوي الاحتياجات الحركية، كما يجب اتخاذ التدابير الملائمة لتسهيل تنقلهم بين مناطق المواقف ومباني المحطات النهائية.

٥- الخلاصة

١-٥ تشجيع كل الجهات المعنية على تعزيز مراعاة الأشخاص ذوي الإعاقة في قطاع الطيران من خلال دعم البرامج بواسطة الإيكاو والامتثال لالتزاماتها بموجب الاتفاقيات الدولية والقواعد الإقليمية والمحلية.

٢-٥ تعزيز كل الوسائل الكفيلة بجذب الأشخاص ذوي الإعاقة بوصفهم ركاباً وسياحاً ومستخدمين آخرين ضمن صناعة الطيران بمعناها الأوسع، وذلك بهدف الامتثال للأحكام الأنفة الذكر بما يضمن بالفعل نفسه ممارسة هؤلاء الأشخاص حقوقهم بحرية وعلى نطاق واسع.

٣-٥ دعم إجراء دراسات وتشجيعها على المستوى الإقليمي بشكل هادف من أجل قياس الحد الأدنى لمراعاة احتياجات الأشخاص ذوي الإعاقة، وذلك تمهيداً لوضع استراتيجية رامية إلى تنفيذ تحسينات مخصصة تأخذ في الاعتبار الواقع المحلي ودون الإقليمي بما يعزز إتاحة خدمات النقل الجوي لهؤلاء الأشخاص على نحو مستدام.

— انتهى —