



الجمعية العمومية — الدورة الحادية والأربعون اللجنة التنفيذية

البند رقم ١٣: برامج التسهيلات

إتاحة وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى خدمات النقل الجوي: تيسير السفر بكرامة للجميع

(ورقة مقدّمة من جمهورية التشيك نيابةً عن الاتحاد الأوروبي والدول الأعضاء فيه^١، والدول الأخرى الأعضاء في اللجنة الأوروبية للطيران المدني^٢، وكندا والمجلس الدولي للمطارات واتحاد النقل الجوي الدولي)

الموجز التنفيذي

يشكل الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة نسبة كبيرة ومرتفعة من سكان العالم. ويمثل التوجه نحو المزيد من الإدماج الاجتماعي جزءاً لا يتجزأ من برنامج العمل العالمي للاستدامة، وبات يحظى، على نحو متزايد، بالأولوية في إطار العمل الاستراتيجي للأمم المتحدة، بما في ذلك قرار الجمعية العامة الأخير، الذي يؤكد على الحاجة إلى تحديد وإزالة العقبات والحواجز التي تحد من وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى مرافق النقل، من بين أمور أخرى. ولذلك، فإن اصطلاح الإيكاو بدور قيادي هو أمر ضروري ومُلح على حد سواء لتوفير الأساس الذي تتخذ الدول الإجراءات بناءً عليه والتأكيد على أن تيسير الوصول لخدمات النقل الجوي تمثل أولوية في فترة الثلاث سنوات القادمة في إطار جدول أعمال الإيكاو في عمومه.

الإجراء: تُدعى الجمعية العمومية إلى اعتماد قرار جديد بشأن تيسير وصول الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص ذوي القدرة المحدودة على الحركة إلى النقل الجوي، كما يعترف القرار بالحاجة إلى أن تضطلع الإيكاو بدور قيادي وأن ينهض قطاع النقل الجوي بتيسير سبل وصول الركاب ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة إلى النقل الجوي.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي "الأمن والتسهيلات".
الآثار المالية:	
المراجع:	

^١ النمسا وبلجيكا وبلغاريا وكرواتيا وقبرص والتشيك والدانمرك وإستونيا وفنلندا وفرنسا وألمانيا واليونان وهنغاريا وإيرلندا وإيطاليا ولاتفيا وليتوانيا ولكسمبورج ومالطة وهولندا وبولندا والبرتغال ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا واسبانيا والسويد.

^٢ ألبانيا وأرمينيا وأذربيجان والبوسنة والهرسك وجورجيا وآيسلندا وموناكو ومونتينيغرو وجمهورية مقدونيا الشمالية والنرويج وجمهورية ملدوفا وسان مارينو وصربيا وسويسرا وتركيا وأوكرانيا.

١- المقدمة

١-١ يشكل الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة نسبة كبيرة ومنتامية من سكان العالم (١,٢ مليار شخص، يمثلون أكثر من ١٥٪ من سكان العالم). ولئن اختلفت التعريفات، فإن الأشخاص ذوي الإعاقة، وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لحقوق الأشخاص ذوي الإعاقة، يشملون أولئك الذين يعانون من إعاقات جسدية أو عقلية أو ذهنية أو حسية طويلة الأمد، والتي قد تعوقهم، عند الاصطدام بعراقيل متعددة، عن المشاركة الكاملة والفعالة في المجتمع على قدم المساواة مع الآخرين. ومن المحتمل أن يقرر العديد من هؤلاء الأشخاص عدم السفر جواً، أو التقليل من مرات سفرهم، بسبب العوائق التي قد يواجهونها أثناء رحلاتهم.

٢-١ وبالمثل، فإن السكان في أجزاء كثيرة من العالم يتقدمون في العمر. وتشير التقديرات إلى أنه بحلول عام ٢٠٥٠، سيتضاعف عدد الأشخاص الذين تبلغ أعمارهم ٦٠ عاماً فأكثر مقارنة بعام ٢٠٢٠ (ليصل العدد إلى ٢,١ مليار) بينما سيتضاعف عدد الأشخاص الذين تزيد أعمارهم عن ٨٠ عاماً ثلاث مرات مقارنة بعام ٢٠٢٠ (ليصل العدد إلى ٤٢٦ مليوناً)^٣. ولا تقتصر هذه الظاهرة على البلدان ذات الدخل المرتفع: فبحلول عام ٢٠٥٠، سيعيش ثلثا سكان العالم الذين تزيد أعمارهم عن ٦٠ عاماً في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل^٤.

٣-١ وفي جميع أنحاء المجتمع، كان لمرض فيروس كورونا تأثير مضاعف على الأشخاص ذوي الإعاقة وعلى كبار السن أيضاً: فقد أدت الجائحة إلى تعميق عدم المساواة الموجود أصلاً، وكشفت عن مدى الإقصاء، وسلطت الضوء على ضرورة العمل على إدماج منظور الإعاقة^٥.

٤-١ وإذا كانت الرقمنة والابتكار يهيئان فرصاً جديدة، فإنهما يطرحان أيضاً تحديات جديدة للأشخاص ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة. وتعد الكراسي المتحركة المستقلة والإشارات الصوتية والأجهزة المساعدة وجولات الواقع الافتراضي في المطارات للأشخاص أمثلة على الحلول التي يمكن أن تساهم في تهيئة رحلات أفضل للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة. ومع ذلك، قد يؤدي الاعتماد المتزايد على الحلول الرقمية، مثل الهواتف المحمولة والإجراءات البيومترية، إلى خلق "فجوة رقمية" حيث تُبسط إجراءات السفر بالنسبة لكثيرين ولكنها تظل أكثر صعوبة بالنسبة لآخرين.

٥-١ ويمثل التوجه نحو المزيد من الإدماج الاجتماعي جزءاً لا يتجزأ من برنامج العمل العالمي للاستدامة. وتؤكد الأهداف ٤ و ٨ و ١٠ و ١١ و ١٧ من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة جميعها على أهمية إدماج منظور الإعاقة. وتشير الغاية ١١-٢ من خطة التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠^٦ على وجه التحديد إلى النقل، بهدف "توفير إمكانية وصول الجميع إلى نظم نقل مأمونة وميسورة التكلفة ويسهل الوصول إليها ومستدامة، [...] مع إيلاء اهتمام خاص لاحتياجات الأشخاص الذين يعيشون في ظل ظروف هشة والنساء والأطفال والأشخاص ذوي الإعاقة وكبار السن".

٦-١ ويُقر إطار اتفاقية الأمم المتحدة بأن إتاحة الوصول وحرية التنقل والتقل الشخصي هي حقوق رئيسية للأشخاص ذوي الإعاقة وأن احترام هذه الحقوق يقع على عاتق مجموعة واسعة من مختلف الجهات المعنية. وقد صادقت على الاتفاقية ١٨٤ دولة.

٧-١ وداخل منظومة الأمم المتحدة، أطلقت في عام ٢٠١٩ استراتيجية طموحة لإدماج منظور الإعاقة^٧ لتوفير "الأساس لإحراز تقدم مستدام وتحويلي في إدماج منظور الإعاقة من خلال جميع ركائز عمل الأمم المتحدة". ومن خلال هذه

^٣ المصدر: صفحة الشيخوخة والصحة، منظمة الصحة العالمية: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/ageing-and-health>

^٤ المصدر: صحيفة الوقائع، <https://www.who.int>، منظمة الصحة العالمية، ٢٠٢٠/١٠/٤

^٥ المصدر: Policy Brief: A Disability-Inclusive Response to COVID-19, United Nations, May 2020 (https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/sg_policy_brief_on_persons_with_disabilities_final.pdf)

^٦ المصدر: TRANSFORMING OUR WORLD: THE 2030 AGENDA FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT sustainabledevelopment.un.org A/RES/70/1

^٧ المصدر: Disability Inclusion Strategy, United Nations, 2019 [UN Disability Inclusion Strategy english.pdf](https://www.un.org/development/desa/enablement/strategy/Disability%20Inclusion%20Strategy%20english.pdf)

الاستراتيجية، تلتزم منظومة الأمم المتحدة بتضمين حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة في عملها، خارجياً وداخلياً.

٨-١ وتشمل الاستدامة الاعتبارات البيئية والاجتماعية والاقتصادية. وهناك المزيد والمزيد من المنظمات، بما في ذلك تلك العاملة في قطاع الطيران، التي تتبنى التنوع والشمول وتجعله جزءاً من استراتيجياتها، مما يؤثر إيجاباً على العملاء والمستخدمين والموظفين.

٢- آخر المستجدات

١-٢ في الجمعية العمومية الأخيرة، طلب "البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال بالتسهيلات" (قرار الجمعية العمومية ٤٠-١٦) من المجلس "وضع برنامج عمل بشأن تمكين استفادة الركاب ذوي الإعاقة من نظام النقل الجوي المخصص لذوي الإعاقة".

٢-٢ واعتمد مجلس الإيكاو، خلال دورته ٢٢٥، التعديل رقم ٢٩ على الملحق التاسع - التسهيلات. ويشمل التعديل رقم ٢٩، من بين أمور أخرى، الارتقاء بخمس توصيات بشأن تسهيل نقل الأشخاص ذوي الإعاقة إلى مرتبة القواعد القياسية. وتتعلق الأحكام الجديدة بإتاحة إمكانية وصول الأشخاص ذوي الإعاقات السمعية والبصرية للمعلومات المتعلقة بخدمات الرحلات، والحق الأساسي للمسافرين المعاقين في الحصول على المساعدة، وتخصيص أماكن لصف السيارات والترجل منها بحيث يستفيد منها الأشخاص من ذوي الإعاقة عند مباني الركاب في المطارات. وأصبح التعديل على الملحق التاسع ساري المفعول في يوليو ٢٠٢٢.

٣-٢ وبالإضافة إلى ذلك، صدّق الاجتماع الثاني عشر لفريق خبراء التسهيلات على أن تخضع أحكام الملحق التاسع المتعلقة بتيسير سبل الوصول تخضع شاملة لتقديمها إلى الاجتماع الثالث عشر لفريق خبراء التسهيلات.

٤-٢ وتم الانتهاء من دراسة استقصائية للدول للإبلاغ عن مستوى تنفيذ أحكام الملحق التاسع المتعلقة بتسهيلات نقل الأشخاص ذوي الإعاقة. وستسهل النتائج وضع مجموعة من اللوائح والقوانين والسياسات المتعلقة بحق الانتفاع بالخدمات في مجال الطيران.

٣- الإقرار بأهمية الإدماج وصون الكرامة وعدم التمييز في النقل الجوي

١-٣ سلّمت الجمعية العامة للأمم المتحدة في قرارها [A/RES/76/154](#) الذي اعتمده في ١٦/١٢/٢٠٢١ بـ"أهمية 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".

٢-٣ وينبغي اعتماد قرار مماثل في مجال الطيران المدني الدولي. وينبغي أن يتمتع الأشخاص ذوو الإعاقة بالمشاركة الكاملة والفعالة في النقل الجوي، على قدم المساواة مع الآخرين وفي جميع الظروف، ولذلك فإن اصطلاح الإيكاو بدور قيادي هو أمر ضروري ومُلحّ على حد سواء لتوفير الأساس الذي تتخذ الدول الإجراءات بناءً عليه والتأكيد على أن تيسير سبل الوصول يمثل أولوية في فترة الثلاث سنوات القادمة كجزء من خطة عمل الاستدامة الاجتماعية عموماً.

٣-٣ ومن الضروري أيضاً للدول ولإيكاو أن تعترف بكون هذه الخدمات أساسية بطبيعتها، وأن تتيح لجميع الركاب فرصاً متساوية للوصول إلى النقل الجوي، بغض النظر عن الظروف، بما في ذلك حالات الطوارئ والأزمات الصحية. وينبغي أن تنظر الإيكاو في تنقيح قواعدها القياسية وتوصياتها الدولية وفقاً لذلك.

٤-٣ والجمعية العمومية مدعوة لاعتماد قرار بشأن إتاحة وصول الأشخاص ذوي الإعاقة إلى النقل الجوي، وهو القرار الوارد في المرفق.

المرفق

قرار

القرار ٤١-... - تيسير الانتفاع بخدمات الطيران المدني الدولي

لما كان الأشخاص ذوو الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة يشكلون نسبة كبيرة ومنتامية 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 اعتمده الجمعية العامة في ١٦/١٢/٢٠٢١ قد اعترف بأهمية تسهيلات الوصول التي تتيح للأشخاص ذوي الإعاقة الاستفادة من جميع جوانب الحياة [...] والحاجة إلى تحديد ممارسات التحيز والعرقلة والتشبيط 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 من الأشخاص ذوي الإعاقات المرئية وغير المرئية، وكذلك الأشخاص الذين يعانون من محدودية الحركة وكبار السن؛ وإذ تسلّم 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 تسلّم 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:

(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 الركاب ذوي الإعاقة والقدرة المحدودة على الحركة من الانتفاع بخدمات النقل الجوي ضمن نظام يتكامل بمراعاة الإعاقة؛

ج) أن يتأكد من أن القواعد الأساسية والتوصيات الدولية الواردة في "الملحق التاسع - التسهيلات" تُقر بالطابع الأساسي للخدمات التي يسهل الانتفاع بها من جانب الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة؛

٣ - وتحث الدول الأعضاء على إعطاء الأولوية للإدماج وتمكين الأشخاص ذوي الإعاقة والأشخاص الذين يعانون من نقص في القدرة على الحركة من الانتفاع 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؛

٥ - وتشجع الدول الأعضاء على التأكد من أن قطاع النقل يقوم بتنسيق نهجه 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؛

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.

— انتهى —