Международная организация гражданской авиации

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

РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

СЕДЬМАЯ ВСЕМИРНАЯ АВИАТРАНСПОРТНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ (ATCONF/7)

Монреаль, Штаб-квартира, 16–20 ноября 2026 года

Пункт 3 повестки дня. Укрепление нормативной и институциональной базы
3.3 Укрепление механизмов планирования действий в чрезвычайных ситуациях и защиты прав потребителей в целях обеспечения устойчивости авиационной системы

ДОСТУПНОСТЬ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННЫМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ

(Представлено Уругваем при поддержке 20 государств – членов ЛАКГА[2])

КРАТКАЯ СПРАВКА

В данном рабочем документе рассматривается вопрос доступности воздушного транспорта для людей с ограниченными возможностями в свете ее значения для авиационной связности, упрощения формальностей и качества обслуживания пассажиров. В документе также представлены общая справочная информация, применимая нормативная основа и предложения, имеющие целью содействие проведению исследований по определению базовых показателей, расширение практики применения скоординированных мер с участием всех заинтересованных сторон, а также выявление и постепенное устранение сложностей на всех этапах поездки.

Действия: Конференции предлагается:

a) призвать государства активизировать усилия по осуществлению международных и региональных инструментов по правам лиц с ограниченными возможностями, включая *Конвенцию о правах инвалидов* и Факультативный протокол к ней.

b) содействовать внедрению политики, процедур и мер в области доступности на всех этапах цепочки воздушных перевозок, в том числе обеспечению доступности информации, надлежащей инфраструктуры и своевременной помощи, обучению персонала и гармонизации процедур;

c) содействовать участию лиц с ограниченными возможностями и их организаций в разработке, реализации и оценке политики и мер, касающихся доступности в сфере воздушного транспорта;

d) содействовать проведению исследований и сбору данных, позволяющих определить базовые показатели, выявить препятствия и служить ориентиром при принятии решений государствами, эксплуатантами аэропортов, авиаперевозчиками и другими заинтересованными сторонами;

[1] Версия на испанском языке предоставлена Уругваем.

[2] Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Чили, Эквадор и Ямайка.

e) просить Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) разработать практические инструменты или контрольные перечни, позволяющие государствам и представителям отрасли оценить уровень доступности в аэропортах и при оказании услуг воздушного транспорта.	
Стратегические цели	Данный рабочий документ связан со стратегическими целями *"Экономическое развитие воздушного транспорта обеспечивает экономическое процветание и социальное благополучие для всех"* и *"Авиация обеспечивает беспрепятственную, доступную и надежную мобильность для всех"*
Финансовые последствия	Неприменимо
Справочный материал	Конвенция о правах инвалидов и Факультативный протокол к ней Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года (Чикагской конвенции) Руководство по воздушным перевозкам пассажиров с ограниченными возможностями (ЛАКГА)

1. **ВВЕДЕНИЕ**

1.1 Инвалидность – это динамичное и меняющееся понятие, отражающее взаимодействие людей, имеющих физические, сенсорные, интеллектуальные или психосоциальные ограничения, с барьерами в окружающей среде, которые могут препятствовать их полноценному, эффективному и равноправному участию в жизни общества.

1.2 Несмотря на успехи, достигнутые благодаря международным инструментам, государственной политике и мероприятиям по повышению осведомленности, люди с ограниченными возможностями по-прежнему сталкиваются с барьерами, лимитирующими их эффективный доступ к различным сферам социально-экономической жизни, в том числе к воздушному транспорту. В этом секторе такие барьеры могут иметь вид сложностей с доступом к информации, неадекватной инфраструктуры аэропортов, негармонизированных процедур, отсутствия надлежащей помощи или отсутствия среды, обеспечивающей безопасные, достойные и предсказуемые условия во время поездки.

1.3 Ввиду увеличения продолжительности жизни и демографических изменений вероятность того, что в какой-то момент жизни человек столкнется с временным или постоянным ограничением подвижности, коммуникации, самостоятельности или способности взаимодействовать с окружающим миром, становится все выше. Поэтому доступность следует рассматривать не только как меру, направленную на конкретную группу населения, но и как необходимое условие для создания более инклюзивной, эффективной и ориентированной на человека системы воздушного транспорта.

1.4 В этом контексте содействие полноценному и эффективному участию людей с ограниченными возможностями должно стать одной из важных целей гражданской авиации на региональном и глобальном уровнях. Это требует планирования, координации действий между ведомствами гражданской авиации, аэропортами, авиаперевозчиками и другими заинтересованными сторонами, а также проведения прогрессивной политики, направленной на сокращение неравенства, устранение барьеров и обеспечение надлежащей доступности воздушного транспорта.

2. ДОСТУПНОСТЬ В СФЕРЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА И НОРМАТИВНАЯ БАЗА

2.1 Масштабы распространенности инвалидности во всем мире имеют для воздушного транспорта прямые последствия. По оценкам Всемирной организации здравоохранения и Всемирного банка, около 1300 млн человек, или 16 % населения мира (т. е. каждый шестой человек), имеет значительные ограничения возможностей здоровья. По этой причине доступность следует рассматривать как структурный аспект связности сети воздушного транспорта, упрощения формальностей и качества обслуживания пассажиров.

2.2 На практике люди с ограниченными возможностями могут сталкиваться с препятствиями на различных этапах поездки, например на этапах доступа к информации или покупки билетов, при передвижении по территории аэропорта, прохождении контроля безопасности, посадке, во время полета, при высадке, получении багажа и обращении в службу представления претензий. Эти препятствия могут снижать степень самостоятельности пассажиров, вызывать неопределенность и ограничивать эффективное осуществление права человека на равный доступ к транспорту.

2.3 С юридической точки зрения права людей с ограниченными возможностями закреплены в различных международных и региональных документах, в частности в Конвенции о правах инвалидов и Факультативном протоколе к ней, принятых в Нью-Йорке в 2006 году; Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* к *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции); инструктивных материалах Международной организации гражданской авиации (ИКАО); а также в Руководстве по воздушным перевозкам пассажиров с ограниченными возможностями Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА). В Уругвае Законы № 18418 (ноябрь 2008 года), № 18651 (февраль 2010 года) и № 18776 (август 2011 года) являются профильными нормативными актами, посредством которых положения вышеуказанных международных стандартов включаются в наше внутреннее законодательство.

2.4 Наличие этой правовой основы позволяет утверждать, что доступность в сфере воздушного транспорта должна рассматриваться не просто как добровольная практика или мера обслуживания клиентов, а как обязанность, связанная с недискриминацией, равными возможностями и полноценным и эффективным участием лиц с инвалидностью. Таким образом, государства, аэропорты, эксплуатанты и другие заинтересованные стороны должны прилагать усилия по выявлению и постепенному устранению барьеров посредством внедрения гармонизированных процедур, создания надлежащей инфраструктуры, обеспечения доступности информации, профессиональной подготовки персонала и механизмов консультаций с инвалидами и организациями, представляющими их интересы.

3. ВЫВОД

3.1 Доступность воздушного транспорта является необходимым условием для обеспечения полноценного и эффективного участия людей с ограниченными возможностями на равных условиях. Она является важнейшим компонентом связности сети воздушного транспорта, упрощения формальностей и качества обслуживания.

3.2 Масштабы проблемы инвалидности во всем мире наряду со старением населения и другими социальными, медицинскими и демографическими факторами требуют от государств и авиационной отрасли применения скоординированного и основанного на сотрудничестве подхода в целях выявления и устранения барьеров на всех этапах поездки.

3.3 В этом контексте следует усилить применение существующих международных и региональных инструментов, содействовать гармонизации процедур, улучшить имеющуюся инфраструктуру и услуги, обучить персонал и обеспечить участие лиц с инвалидностью и представляющих их организаций в разработке политики и мер по обеспечению доступности.

3.4 Для реализации мер по обеспечению доступности необходима достоверная информация, позволяющая получить реальное представление об опыте воздушных поездок пассажиров с ограниченными возможностями. С этой целью необходимо проводить исследования и анализ, а также собирать данные для определения базовых показателей и выявления барьеров, препятствующих доступу инвалидов к воздушному транспорту, чтобы государства, операторы аэропортов и авиаперевозчики могли принимать решения на основе фактических данных и направлять свои усилия на повышение инклюзивности и обеспечение достойных условий в сфере гражданской авиации.

— КОНЕЦ —