



大会 — 第 42 届会议

执行委员会

议程项目 12：促进计划

提高航空业的可及性

（由国际航空发展、创新和可持续发展合作伙伴（iPADIS）主办）

执行摘要

本文件是根据大会第 A41-15 号决议编写的，国际民用航空无障碍通行并强调改善残疾人和行动不便者的无障碍环境是国际航空界的社会和商业优先事项。它还强调了 iPADIS 制定和实施的三管齐下的“人人无障碍航空旅行”战略，该战略包括 (i) 航空旅行和旅游业的无障碍评估和促进（ACCEPT）计划，(ii) 无障碍示范政策和指南（MPGA）出版物和 (iii) 技术和培训支持（TTS）计划，为各国和利益攸关方提供有针对性的援助。

该文件支持 A42-WP/15 号文件中提出的优先事项，国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明并支持确保航空业为所有人提供可靠、负担得起和无缝的出行的承诺，详见决议草案 A42/xx 附件 E：关于民航组织持续便利化政策的综合声明。在这方面，该文件强调了国家、行业利益攸关方和民间社会之间密切协调、与代表残疾人和行动不便者利益的组织互动以及制定标准化培训计划的重要性。

行动：请大会：

- 注意到本工作文件的内容和 iPADIS 无障碍航空运输三管齐下的战略；
- 强调各国、行业利益攸关方和民间社会之间密切协调的重要性，与代表残疾人和行动不便者利益的组织进行互动，以及制定标准化培训方案。
- 使所有利益攸关方能够保持无障碍的最高标准，支持开发和实施必要的工具和培训，并通过其技术援助方案促进地方能力建设；和
- 通过本文件 A42-WP/15 第 3 段所提议的决议草案 A42-WP/15 “关于民航组织持续便利化政策的综合说明”，即对 A42-WP/15 号文件附件 E 第 9 段的修正。

战略目标：	该工作文件与“航空业为所有人提供可靠、负担得起和无缝的出行”的战略目标相关联。
-------	---

¹ 中文，阿拉伯文，英文，法文，俄文和西班牙文版由国际航空发展、创新和可持续发展合作伙伴提供。

财务影响:	无
参考文件:	A42-WP/15, 国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明 第 10184 号文件, 现行大会决议 (截至 2022 年 10 月 7 日) 附件 9 — 便利, 第 17 版 第 9984 号文件, 《残疾人使用航空运输手册》 《联合国残疾人权利公约》

1. 引言

1.1 《联合国残疾人权利公约》要求各国确保残疾人与其他乘客平等地获得交通工具。国际民航组织第 A41-15 号决议: 国际民用航空无障碍通行强调航空运输服务的包容性和可及性的重要性。世界卫生组织估计, 目前有 13 亿人 (约占世界人口的 16%) 正在经历某种形式的残疾。再加上人口老龄化的加剧, 提高负担能力成为国际航空界紧迫的社会和商业优先事项之一。

1.2 国际民航组织正在带头最近收紧附件 9 — 便利化无障碍条例, 以及国际民航组织便利化股成立国际民用航空无障碍工作组 (WGAA), 以协助制定残疾和行动不便乘客无障碍的综合战略和工作方案。iPADIS 支持这些努力, 并承诺向国际民航组织提供民间社会的关切和建议, 以制定有效和包容的无障碍战略。

1.3 iPADIS 支持 A42-WP/15 号文件, 国际民航组织关于简化手续的持续政策的综合声明所载附件 9 工作方案的拟议优先事项和 2026-2028 三年期预期成果, 以及决议草案 A42/xx 附件 E 中所载的《人人享有安全、无障碍和无缝出行的全球承诺: 国际民航组织与便利化有关的持续政策的综合声明》。

2. 公众参与是确保航空无障碍的一个因素

2.1 尽管有现有的无障碍指南 (附件 9, 文件 9984, 《残疾人使用航空运输手册》), 但挑战仍然存在。监管的可变性、基础设施差距以及缺乏统一的运营和培训标准继续为残疾乘客在航空旅行旅程的每个阶段 (从预订到下机再到到达目的地) 制造障碍。

2.2 就其本身而言, iPADIS 根据利益相关者的积极参与、公众咨询和课程开发, 制定并实施了三管齐下的“人人负担得起的航空旅行”战略, 其中包括: (i) 航空旅行和旅游的无障碍评估和推广 (ACCEPT) 计划, 以协助监管机构和旅行和旅游组织确定差距和系统性挑战, 在支持创建有效、尊重和包容的流程来处理残疾人的同时, (ii) 无障碍示范政策和指南 (MPGA) 出版物, 这是一个强大的资源, 包括对国际条约、行业标准、最佳实践和社区意见的独特收集和分析, 以及 (iii) 技术和学习支持 (TTS) 计划, 为各州和利益相关者提供有针对性的帮助制定和实施无障碍计划。

2.3 迫切需要多边合作和民间社会的积极参与, 以建立协调的系统, 以满足有形和无形残疾人的多样化需求。虽然技术发展为更多定制解决方案开辟了新的可能性, 这些解决方案可以根据所有旅客的需求和愿望进行定制, 但强制性培训仍然是必要的, 以使员工在整个乘客旅程中掌握知识、能力和敏感性。

2.4 目前，由于法律框架的差异和社区的持续参与，培训在很大程度上仍然是自愿的，并且应用不均衡，这限制了世界各区域客运服务的一致性。如果没有标准化的课程，服务提供商就没有共同的效率基线水平，乘客就无法期望在整个旅程中得到一致和有尊严的待遇。例如，国际民航组织批准的培训证书必须证明受训者对无障碍最佳实践有成熟的了解，这符合国际民航组织附件 9 标准和建议措施（SARP）和国际民航组织专注于物理和数字无障碍的战略，结合不断发展的标准和技术。

2.5 iPADIS 认为，国际民航组织应将高级别承诺转化为一致的、可衡量的行动。通过赞同和支持共同制定社区驱动的方案，国际民航组织及其成员国将加强对包容性航空运输、能力建设和可持续便利化的承诺，充分实现《无障碍战略》和《多哈宣言》的承诺。

—————

附录

对 A42/XX 决议草案的拟议修订 载于 A42-WP/15 号文件附录 E

9. 敦促会员国和民航组织通过确保有形和无形残疾者参与决策过程、确保多边合作和民间社会参与、促进数据收集和共享以及促进标准化，优先为有形和无形残疾人提供航空运输服务并使其无障碍培训人员，包括建立一个考虑到残疾人利益的航空运输系统；

— 完 —