



大会 — 第 42 届会议
执行委员会

议程项目12：简化手续方案

在航空运输中关注和确保残疾人的权利

(由乌拉圭提交，拉丁美洲民用航空委员会 (LACAC)19个成员国²支持)

执行摘要

本工作文件提供了一份总结报告，试图对“残疾”进行定义，并提出监管方法和统计概况，以供更好地了解实际情况。

行动：请大会：

- a) 鼓励所有利害攸关方调整其监管框架，将《残疾人权利公约》及其《任择议定书》纳入其规则或加入这两项文书；
- b) 支持加强残疾人在航空业的参与；和
- c) 支持并鼓励各国、机场运营人和航空公司做出决策，提供有利于残疾人有效融入这一交通方式的设施和便利条件。

战略目标：	本工作文件涉及国际民航组织的所有战略目标。
财务影响：	
参考文件：	《残疾人权利公约》及其《任择议定书》 Doc 9984号文件：《为残疾人提供航空运输便利的手册》 LACAC第A20—21号决议 附件9 — 《简化手续》

¹ 西班牙文本由乌拉圭提供。

² 伯利兹、多民族玻利维亚国、智利、哥伦比亚、哥斯达黎加、古巴、多米尼加共和国、厄瓜多尔、萨尔瓦多、危地马拉、洪都拉斯、牙买加、墨西哥、尼加拉瓜、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国。

1. 引言

1.1 “残疾”是一个不断发展的概念，源于残障人士与阻碍其在与他人平等的基础上充分有效参与社会的态度和环境障碍之间的相互作用。

1.2 尽管已制定了各种文书和承诺，但残疾人在作为平等的社会成员参与社会生活时仍然面临障碍，其人权继续在世界各地受到侵犯。

1.3 由于种族、肤色、性别、语言、宗教、政治或其他观点、国籍、族裔、土著身份或社会出身、财产、出生、年龄或其他身份受到多重或严重歧视的残疾人的处境尤其令人关切。在这方面，残疾妇女和女童在家庭内外往往面临更大的暴力、伤害或虐待、忽视或疏忽对待、恶劣对待或剥削风险。

1.4 所有促使残疾人充分享有人权和基本自由的努力都有必要纳入性别视角，尤其是考虑到事实证明，大多数残疾人是在弱势情况中生活，并有必要减轻贫穷对残疾人的负面影响。

1.5 根据世界银行的报告，全球 15%的人口，即 10 亿人，有某种形式的残疾。残疾人作为一个群体，平均而言比非残疾人更容易遭遇不利的社会经济后果。

1.6 残疾人充分融入社会和经济时遇到的障碍包括：物质环境和交通障碍、辅助设备和技术欠缺、沟通方式不适合、服务提供方面的差距以及社会中的歧视性偏见和污名化。

2. 目标

2.1 本工作文件旨在使各国、机场运营人和航空公司更加认识到，必须遵守各项旨在减轻残疾带来的不利影响的国际协定。

2.2 确保所有航空公司利益攸关方、机场运营人和航空当局都认识到，《联合国残疾人权利公约》是要促使残疾人全面融入社会，并强调国际发展在保护残疾人权利方面的重要性。

2.3 提高人们对以下事实的认识：我们所有人都会在人生的某个阶段变成部分或完全残疾，这在很大程度上是人类预期寿命的延长造成的。

2.4 机场和航空公司以及从事旅游业的组织应考虑到，由于存在一个由不同程度残疾的人士组成的行动受限者市场，也带来了机遇，这些人有权受到重视，但又担心在旅行时被人忽视。

2.5 促进残疾人的参与就其本身而言应成为地区和全球民用航空业的一项紧迫目标，这一目标只有通过旨在逐步解决不平等问题适当规划和政策支持才能实现。

3. 通过包容和遵规减轻残疾带来的影响

3.1 统计分析揭示了以下重要事实：

统计分析

乌拉圭 (国家统计局)			
年度	2004 年	2006 年	目前
残疾人数目	210 400	297 718	517 771
占人口百分比	7.6	9.2	16
增长率	1	1	1.5
全世界 (世卫组织)			
年度	1970 年	2023 年	
残疾人数目	369 000 000	1 000 000 000	
占人口百分比	10	15	
年增长率	0.5	1	

3.2 在全面保障残疾人权利的规则中，最为突出的是《残疾人权利公约》及其《任择议定书》（纽约，2006 年）和《国际民用航空公约》（芝加哥，1944 年）的附件 9—《简化手续》以及国际民用航空组织（ICAO）颁布的国际标准和建议措施（SARPs）。

3.3 就乌拉圭而言，18418 号法案（2008 年 11 月）、18651 号法案（2010 年 2 月）和 18776 号法案（2011 年 8 月）是将国际标准纳入国内法并使其具有法律效力的立法文书。

3.4 所有上述规则都集中于以下原则：

- a) 尊重固有尊严、个人自主权，包括个人自主做决定的自由，以及个人的独立性；
- b) 不歧视；
- c) 充分有效地参与和融入社会；
- d) 尊重差异，将残疾人作为多样性和人类状况的一部分予以接纳；
- e) 机会平等；
- f) 无障碍；
- g) 男女之间平等；和
- h) 尊重残疾儿童不断发展的能力及其保持自我身份认同的权利。

3.5 实现这些目标的一些可能途径详细如下：

- a) 识别阻碍残疾人在航空业取得进展的障碍和偏见，从而增加他们获得管理职位的机会；
- b) 通过高质量的正规就业或创业和企业发展来增加残疾人获得有偿工作的机会；
- c) 确保开放、无隔离的教育路径和平等的职业培训机会；
- d) 系统地鼓励残疾人在航空业发挥作用，并促使他们取得成功；
- e) 传播上述规则以及关爱残疾人的国际和地区方案所产生的原则，并确保充分遵守这些规定；

- f) 收集并分析按性别、年龄以及社会经济和文化水平分列的残疾人统计数据；
- g) 加强国际民航组织、国际航空运输协会（IATA）、国际机场理事会（ACI）、空中交通管制员协会国际联合会（IFATCA）、航空公司驾驶员协会国际联合会（IFALPA）和成员国之间在与残疾问题有关的活动和场合中的合作；
- h) 采取措施，优化利用实习、奖学金、赞助和类似方案，通过国际民航组织、各国、国际组织和航空业伙伴之间的合作，在国家层面增强残疾人在航空业的技能发展机会。

4. 解决旅行恐惧问题方面的展望

4.1 残疾人应获得特殊协助，应确保向其提供与一般公众相同的服务。应以尊重个人尊严的方式提供这些协助。

4.2 必须协助残疾人在从抵达出发机场直至离开目的地机场的整个旅程获得所有服务。

4.3 必须以无障碍形式向残疾人士提供必要的信息，航空公司、机场和地面服务运营人必须能够为他们提供旅途中所需协助。

4.4 应规定必须制定和协调关于协助残疾人的工作人员培训方案。

4.5 必须采取必要措施，确保机场设施和服务适合残疾人的需求。

4.6 应提供配备升降机或其他适当设备的车辆，方便残疾人往返于飞机和航站楼之间。

4.7 必须以无障碍形式向有听力或视力障碍的人士提供信息，使其了解可为其飞行提供的服务。

4.8 必须为行动不便的人士提供适当的停车设施，并采取适当措施方便他们在停车场和航站楼之间往返。

5. 结论

5.1 鼓励所有利害攸关方通过国际民航组织推广相关方案，履行其在国际公约下的义务，遵守地区和地方规则，从而促进航空业对残疾人的包容。

5.2 在整个航空业促进一切吸引残疾人成为旅客、游客和其他航空运输使用者的手段，从而遵守上述规定，同时确保残疾人能够自由、广泛地行使其权利。

5.3 支持和鼓励开展地区性和定向研究，衡量包容残疾人方面的基准，以制定符合当地或次地区实际情况的改进战略，扶助残疾人，实现对他们的可持续包容。