



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

#### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

#### Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей

#### ДОСТУПНОСТЬ ДЛЯ ЛЮДЕЙ С ИНВАЛИДНОСТЬЮ: ДОСТОЙНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ДЛЯ ВСЕХ

(Представлено Чехией от имени Европейского союза и его государств-членов<sup>1</sup>, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>2</sup>, Канады, Международного совета аэропортов и Международной ассоциации воздушного транспорта)

#### КРАТКАЯ СПРАВКА

Инвалиды и лица с ограниченной подвижностью составляют значительную и растущую часть населения мира. Достижение большей социальной включенности является неотъемлемой частью глобальной повестки дня в области устойчивости и все чаще включается в число приоритетов стратегической рамочной программы ООН. В частности, в недавней резолюции Генеральной Ассамблеи подчеркивается необходимость выявления и устранения препятствий и барьеров, которые ограничивают доступ инвалидов к транспорту. Необходимо, чтобы ИКАО безотлагательно взяла на себя ведущую роль в этом вопросе, чтобы создать основу для принятия государствами соответствующих мер и подтвердить, что доступность является одним из приоритетов на следующий трехлетний период, будучи частью более обширной повестки дня ИКАО.

**Действия:** Ассамблее предлагается принять новую резолюцию о доступности воздушного транспорта для инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью, в которой признается необходимость того, чтобы ИКАО взяла на себя ведущую роль в этом вопросе и чтобы авиатранспортный сектор повышал доступность воздушного транспорта для пассажиров с инвалидностью и ограниченной подвижностью.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей".
<i>Финансовые последствия</i>	
<i>Справочный материал</i>	

<sup>1</sup> Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

<sup>2</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Инвалиды и лица с ограниченной подвижностью составляют значительную и растущую часть населения мира (1,2 млрд человек, т. е. более 15 % населения планеты). Хотя определения могут различаться, согласно Конвенции Организации Объединенных Наций (ООН) о правах инвалидов, к инвалидам относятся лица с устойчивыми физическими, психическими, интеллектуальными или сенсорными нарушениями, которые при взаимодействии с различными барьерами могут мешать их полному и эффективному участию в жизни общества наравне с другими. Вероятно, что многие из таких пассажиров будут отказываться от авиаперелетов или меньше путешествовать из-за барьеров, с которыми они могут столкнуться во время поездки.

1.2 Кроме того, во многих частях мира происходит старение населения. Согласно оценкам, к 2050 году число людей в возрасте 60 лет и старше удвоится по сравнению с 2020 годом (достигнув 2,1 млрд), а число людей старше 80 лет утроится по сравнению с 2020 годом (достигнув 426 млн)<sup>3</sup>. Это явление наблюдается не только в странах с высоким уровнем дохода: к 2050 году две трети мирового населения старше 60 лет будут проживать в странах с низким и средним уровнем дохода<sup>4</sup>.

1.3 В обществе в целом COVID-19 оказал непропорционально сильное воздействие на инвалидов и пожилых людей: пандемия углубила существовавшее ранее неравенство, обнажив масштабы изоляции и продемонстрировав крайнюю необходимость работы по обеспечению включенности инвалидов<sup>5</sup>.

1.4 Для инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью цифровизация и инновации создают как новые возможности, так и новые проблемы. В число примеров решений, которые могут сделать путешествия людей с особыми потребностями более удобными, входят автономные инвалидные коляски, маяки, вспомогательные устройства и виртуальные туры по аэропортам. Однако растущая зависимость от цифровых решений, таких как мобильные телефоны и биометрические процедуры, может привести к появлению "цифрового разрыва", когда для многих поездки упрощаются, но для некоторых – усложняются.

1.5 Достижение большей социальной включенности является неотъемлемой частью глобальной повестки дня в области устойчивости. Цели ООН в области устойчивого развития № 4, 8, 10, 11 и 17 свидетельствуют о важности обеспечения включенности инвалидов. Цель 11.2 Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года<sup>6</sup> касается транспорта и призвана "обеспечить, чтобы все могли пользоваться безопасными, недорогими, доступными и экологически устойчивыми транспортными системами [...], уделяя особое внимание нуждам тех, кто находится в уязвимом положении, женщин, детей, инвалидов и пожилых лиц".

1.6 В Конвенции ООН о правах инвалидов признается, что доступность, свобода передвижения и индивидуальная мобильность входят в число основных прав инвалидов и что соблюдение этих прав предполагает участие широкого круга различных заинтересованных сторон. Эта конвенция была ратифицирована 184 государствами.

---

<sup>3</sup> Источник: веб-страница "Старение и здоровье", Всемирная организация здравоохранения ([ссылка](#))

<sup>4</sup> Источник: информационный бюллетень "[Старение и здоровье](#)", Всемирная организация здравоохранения, 4 октября 2021 года ([who.int](#))

<sup>5</sup> Источник: аналитическая записка "Принятие мер реагирования на COVID-19 с учетом потребностей инвалидов", Организация Объединенных Наций, май 2020 года ([ссылка](#))

<sup>6</sup> Источник: "Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года", [sustainabledevelopment.un.org, A/RES/70/1](#)

1.7 Что касается системы ООН, то в 2019 году началась реализация масштабной Стратегии по инклюзии людей с инвалидностью<sup>7</sup>, которая лежит в основе "устойчивого и преобразующего прогресса в деле учета вопроса интеграции инвалидов в рамках всех компонентов работы Организации Объединенных Наций". С помощью этой стратегии система ООН обязуется обеспечивать учет прав инвалидов в своей работе, осуществляемой как вне Организации, так и внутри нее.

1.8 Понятие устойчивости включает в себя как экологические, так и социально-экономические аспекты. Все больше организаций, в том числе в авиационной отрасли, начинают уделять внимание многообразию и включенности и учитывать их в своих корпоративных стратегиях, что положительно сказывается на клиентах, пользователях и персонале.

## 2. ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ

2.1 На последней сессии Ассамблеи в Сводном заявлении о постоянной политике в области упрощения формальностей (резолюция A40-16 Ассамблеи) к Совету была обращена просьба "подготовить программу работы по обеспечению доступности воздушного транспорта для пассажиров с ограниченными возможностями в целях создания авиатранспортной системы, учитывающей потребности пассажиров с ограниченными возможностями".

2.2 В ходе своей 225-й сессии Совет ИКАО принял поправку 29 к Приложению 9 "*Упрощение формальностей*". Поправка 29 предусматривает, в частности, придание статуса международных стандартов пяти видам рекомендуемой практики в области упрощения формальностей при перевозке лиц с ограниченными возможностями. Новые положения касаются доступности информации об обслуживании в ходе полета для пассажиров с дефектами слуха и зрения, базового права пассажиров с ограниченными возможностями на получение помощи, а также создания специально отведенных мест для стоянки транспортных средств и высадки лиц с ограниченными возможностями в зданиях аэровокзалов. Поправка к Приложению 9 вступила в силу в июле 2022 года.

2.3 На 12-м совещании Группы экспертов по упрощению формальностей было также одобрено проведение комплексного анализа положений Приложения 9, касающихся доступности. Результаты этого анализа должны быть представлены на 13-м совещании Группы экспертов по упрощению формальностей.

2.4 Был проведен опрос государств в целях получения информации о степени выполнения положений Приложения 9, касающихся упрощения перевозки лиц с ограниченными возможностями. Его результаты будут учтены при подготовке сборника законодательства, правил и политики, касающихся доступности авиационных услуг.

## 3. ПРИЗНАНИЕ ВАЖНОСТИ ВКЛЮЧЕННОСТИ, УВАЖЕНИЯ И НЕДИСКРИМИНАЦИИ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

3.1 В [резолуции A/RES/76/154](#), принятой 16 декабря 2021 года, Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций признала "важность обеспечения инвалидам доступной среды во всех аспектах жизни [...] и необходимость выявления и устранения предрассудков,

---

<sup>7</sup> Источник: Стратегия по инклюзии людей с инвалидностью, Организация Объединенных Наций, 2019 год ([ссылка](#))

дискриминации, препятствий и барьеров, которые ограничивают доступ инвалидов к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи".

3.2 В сфере международной гражданской авиации следует принять аналогичную резолюцию. Люди с инвалидностью должны полноценным и эффективным образом пользоваться услугами воздушных перевозок наравне с другими и при любых обстоятельствах. Необходимо, чтобы ИКАО безотлагательно взяла на себя ведущую роль в этом вопросе, чтобы создать основу для принятия государствами соответствующих мер и подтвердить, что доступность является одним из приоритетов на следующий трехлетний период, будучи частью более обширной повестки дня в области социальной устойчивости.

3.3 Кроме того, необходимо, чтобы государства и ИКАО признали принципиальную важность таких услуг и обеспечили равный доступ к воздушному транспорту для всех пассажиров вне зависимости от обстоятельств, в том числе в чрезвычайных ситуациях и в условиях кризисов в области здравоохранения. ИКАО следует рассмотреть вопрос о соответствующем пересмотре своих SARPS.

3.4 Ассамблее предлагается принять резолюцию о доступности воздушного транспорта для людей с инвалидностью, которая приводится в добавлении.

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ

## РЕЗОЛЮЦИЯ

### Резолюция A41/xx. Доступность международной гражданской авиации

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что инвалиды и лица с ограниченной подвижностью составляют значительную и растущую часть населения мира,

*принимая во внимание,* что Конвенция Организации Объединенных Наций (ООН) о правах инвалидов и Факультативный протокол к ней предусматривают поощрение, защиту и обеспечение полного и равного осуществления всеми инвалидами всех прав человека и основных свобод, включая свободу передвижения и свободу выбора,

*ссылаясь* на Стратегию ООН по инклюзии людей с инвалидностью, которая лежит в основе устойчивого и преобразующего прогресса в деле учета вопроса интеграции инвалидов в рамках всех компонентов работы Организации Объединенных Наций,

*напоминая,* что в резолюции ООН A/RES/76/154, принятой Генеральной Ассамблеей в 2021 году, признается важность обеспечения инвалидам доступной среды во всех аспектах жизни и необходимость выявления и устранения предрассудков, дискриминации, препятствий и барьеров, которые ограничивают доступ инвалидов к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи,

*с обеспокоенностью отмечая,* что, несмотря на существование этих документов и обязательств, инвалиды и лица с ограниченной подвижностью продолжают сталкиваться с препятствиями на пути их равноправного участия в жизни общества, в том числе с препятствиями для их свободного передвижения,

*признавая,* что авиационному сообществу необходимо удовлетворять потребности растущего числа людей с видимой и невидимой инвалидностью, а также лиц с ограниченной подвижностью и стареющего населения,

*признавая* важность совместной работы правительств и отрасли в целях содействия удовлетворению потребностей инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью в передвижении с уделением приоритетного внимания безопасности при любых обстоятельствах,

*подтверждая,* что многообразие и социальная включенность крайне необходимы для устойчивого роста международной гражданской авиации,

*признавая* принципиальную важность услуг воздушного транспорта и необходимость предоставления равного доступа к таким услугам для всех пассажиров,

*признавая также*, что цифровизация и инновации создают как новые возможности, так и новые проблемы для инвалидов, лиц с ограниченной подвижностью и стареющего населения,

*вновь обращая внимание* на соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику, содержащиеся в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*", а также на процедуры и принципы, содержащиеся в документе Doc 9984 "*Руководство по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов*",

1. *постановляет*, что достоинство и недискриминация являются универсальными правами, которые применимы ко всем людям, включая инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью, путешествующих воздушным транспортом;

2. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО неизменно играла ведущую роль в вопросах устойчивости, в том числе включенности и доступности как неотъемлемых условий социальной устойчивости;
- b) разработать эффективную стратегию и программу работы по обеспечению доступности для пассажиров с инвалидностью и ограниченной подвижностью в целях создания авиатранспортной системы, учитывающей потребности пассажиров с инвалидностью;
- c) обеспечить, чтобы в SARPS Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" признавалась принципиальная важность доступных услуг для инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью;

3. *настоятельно призывает* государства-члены уделять приоритетное внимание включенности и доступности услуг воздушного транспорта для инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью;

4. *рекомендует* всем государствам-членам работать над достижением единообразия своих правил, стандартов и процедур, касающихся доступности воздушного транспорта, в максимально возможной степени и в тесном сотрудничестве с группами, представляющими интересы инвалидов;

5. *рекомендует* государствам-членам обеспечить, чтобы транспортный сектор координировал свой подход к предоставлению доступных услуг на всех этапах инвалидам и лицам с ограниченной подвижностью в тесном сотрудничестве с группами, представляющими интересы инвалидов;

6. *рекомендует* государствам-членам поддерживать деятельность ИКАО ресурсами, как финансовыми, так и в натуральной форме, для обеспечения успешной реализации согласованных мер по содействию предоставлению услуг воздушного транспорта инвалидам и лицам с ограниченной подвижностью.