



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ — 41-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей

СТРАТЕГИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДОСТУПНОСТИ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ

(Представлено Бразилией)

КРАТКАЯ СПРАВКА

С момента принятия Организацией Объединенных Наций Конвенции о правах инвалидов (КПИ) в 2006 году проблематика инвалидности стала восприниматься как часть государственной политики в области прав человека, поскольку представители этой группы населения вследствие ограниченности их физических, сенсорных и психосоциальных возможностей сталкиваются с неравенством в доступе к медицинским услугам, занятости, образованию, транспорту или участию в политической жизни. С тех пор стало уделяться больше внимания способам борьбы с дискриминацией, повышения доступности, содействия интеграции и обеспечения уважения к инвалидам.

В сфере транспорта задачу обеспечения доступности по всей цепочке перевозок можно решить с помощью определения базовых приоритетов путем консультаций с инвалидами и поставщиками обслуживания; внедрения элементов доступной среды в рамках проектов планового технического обслуживания и усовершенствования; и разработки недорогих решений по усовершенствованию на основе универсальных проектов, которые обеспечат ощутимые преимущества для широкого круга пассажиров. Кроме того, необходимо организовать подготовку для работников транспортной сферы. Важно также дать рекомендации поставщикам обслуживания, отвечающим за оказание помощи путешественникам с инвалидностью, по предоставлению пассажирам предсказуемого, приятного и достойного сервиса на протяжении всего путешествия и содействовать гораздо более широкому пониманию существующих в отрасли процессов в соответствии с ключевыми применимыми нормами и правилами.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) просить Группу экспертов по упрощению формальностей рассмотреть методы обеспечения доступности, особенно в контексте сложностей, вызванных пандемией COVID-19;
- b) рекомендовать пересмотр документа Дос 9984 "*Руководство по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов*" в целях внедрения целостного и практического подхода к обеспечению доступности воздушного транспорта, который будет содействовать принятию согласованных мер всеми государствами-членами.

<i>Стратегические цели</i>	Данный рабочий документ связан со стратегической целью "Авиационная безопасность и упрощение формальностей"
<i>Финансовые последствия</i>	Отсутствуют
<i>Справочный материал</i>	Приложение 9 " <i>Упрощение формальностей</i> " (издание пятнадцатое, октябрь 2017 года) ¹ Конвенция ООН о правах инвалидов ²

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В мире насчитывается более одного миллиарда человек с инвалидностью, и такие глобальные тенденции, как старение населения и повсеместный рост числа проблем, связанных с хроническими заболеваниями, свидетельствуют о том, что распространенность инвалидности увеличивается. Во всем мире инвалиды сталкиваются с низким качеством медицинского обслуживания и ограниченным доступом к образованию, а также более низкой степенью вовлеченности в экономическую деятельность и более высоким уровнем нищеты по сравнению с людьми, не имеющими инвалидности.

1.2 Инвалидность – это одно из состояний здоровья человека, и практически каждый из нас на определенном этапе жизни столкнется с временной или постоянной инвалидностью, а те, кто доживет до более преклонного возраста, будут испытывать все большие функциональные трудности. Инвалидность – это комплексное явление, и для устранения неудобств, обусловливаемых этим состоянием, требуются те или иные разносторонние и системные меры – в зависимости от ситуации.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1 С момента принятия Организацией Объединенных Наций Конвенции о правах инвалидов (КПИ) в 2006 году проблематика инвалидности стала восприниматься как часть государственной политики в области прав человека, поскольку представители этой группы населения вследствие ограниченности их физических, сенсорных и психосоциальных возможностей сталкиваются с неравенством в доступе к медицинским услугам, занятости, образованию, транспорту или участию в политической жизни. С тех пор стало уделяться больше внимания способам борьбы с дискриминацией, повышения доступности, содействия интеграции и обеспечения уважения к инвалидам.

2.2 Инвалидов не следует считать недееспособными, поскольку они обладают навыками и принимают участие в различных сферах социальной жизни, таких как спорт, технологии, политика и образование. Будь то в сфере общественных услуг или в повседневной жизни, важно иметь представление о том, как взаимодействовать с инвалидами, обеспечивая им естественное обслуживание и признавая их в качестве граждан, у которых есть права и обязанности.

2.3 Доступность является важнейшим условием, обеспечение которого должно быть гарантировано инвалидам. Признание и уважение особого положения инвалидов являются первым шагом на пути к устранению мировоззренческих барьеров, закрепленных в стратегиях, которые в подавляющем большинстве случаев содержат дискриминирующие и исключают установки и

¹ https://www.icao.int/WACAF/Documents/Meetings/2018/FAL-IMPLEMENTATION/an09_cons.pdf

² <https://www.ohchr.org/ru/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>

концепции. Изменение отношения – это та проблема, которую необходимо решить, чтобы добиться эффективной интеграции всех людей. В дополнение к изменению отношения, некоторые архитектурно-конструктивные решения могли бы способствовать физической доступности объектов и формированию условий для обеспечения равенства и доступа.

2.4 В сфере транспорта задачу обеспечения доступности по всей цепочке перевозок можно решить с помощью определения базовых приоритетов путем консультаций с инвалидами и поставщиками обслуживания; внедрения элементов доступной среды в рамках проектов планового технического обслуживания и усовершенствования; и разработки недорогих решений по усовершенствованию на основе универсальных проектов, которые обеспечат ощутимые преимущества для широкого круга пассажиров. Кроме того, необходимо организовать подготовку для работников транспортной сферы.

2.5 Договаривающимся государствам следует проводить государственную политику, способствующую развитию авиационного сектора, а также привлечению инвестиций в развитие инфраструктуры аэропортов и гражданского аэронавигационного обслуживания в целях укрепления роли воздушного транспорта как важнейшего инструмента национальной интеграции. Таким образом, воздушный транспорт следует рассматривать как средство интеграции недоступных районов, которым могут воспользоваться все граждане, включая тех, кому для этого требуется помощь.

2.6 Все люди должны иметь возможность безопасно и независимо путешествовать, и в этих целях необходимо внедрить методы, процедуры и инструменты выявления и устранения барьеров, с которыми сталкиваются инвалиды, с тем чтобы оказать аэропортам, авиакомпаниям и профильным специалистам содействие в понимании, изучении и удовлетворении потребностей всех пассажиров.

2.7 Таким образом, важно организовать подготовку для поставщиков обслуживания, отвечающих за оказание помощи путешественникам с инвалидностью, по предоставлению пассажирам предсказуемого, приятного и достойного сервиса на протяжении всего путешествия и содействовать гораздо более широкому пониманию существующих в отрасли процессов в соответствии с ключевыми применимыми нормами и правилами.

2.8 В целом, основная цель, предлагаемая в настоящем рабочем документе, заключается в улучшении впечатлений от авиаперелетов для всех пассажиров и повышении стандартов и качества оказания соответствующего обслуживания, с тем чтобы еще более значительная доля населения могла пользоваться преимуществами воздушного транспорта на справедливой и равной основе благодаря устранению архитектурно-конструктивных, мировоззренческих и коммуникативных барьеров, преодолению неравенства и формированию положительного отношения к поездкам.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

3.1 В этой связи государствам настоятельно рекомендуется:

- a) принять к сведению опыт и инициативы государств-членов, в частности Бразилии, по внедрению методов обеспечения доступности для инвалидов;
- b) признать, что согласованный подход к работе по обеспечению доступности способствует достижению Целей ООН в области устойчивого развития.

3.2 Ассамблее предлагается:

- c) просить Группу экспертов по упрощению формальностей рассмотреть методы обеспечения доступности, особенно в контексте сложностей, вызванных пандемией COVID-19;
- d) рекомендовать пересмотр документа Дос 9984 "*Руководство по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов*" в целях внедрения целостного и практичного подхода к обеспечению доступности воздушного транспорта, который будет содействовать принятию согласованных мер всеми государствами-членами.

— КОНЕЦ —