

“如果很多人不理解、不知晓导盲犬相关政策，我们可能很多地方都去不了。当我们带着导盲犬出行时，就只剩下在马路上走路的权利了。”近日，合肥首只导盲犬遭公交车和出租车拒载的新闻登上微博热搜。等待7年才申领到导盲犬，新闻的当事人吕付却遭遇“被拒”的尴尬，增加出行便利的好事反而变成“烦恼”。

针对此次事件，合肥市交通运输局相关负责人也回应，主要是因为他们对相关规定的宣传还不够深入，公交企业对驾驶员的培训教育还不到位。

记者了解到，虽然很多法律法规已经对导盲犬亮了“绿灯”，但不少视障者现实中使用导盲犬时并不顺利。同时，年轻视障者和正常人一样，有强烈的出行和社交需求，当需求无法得到尊重和保障，他们感到头疼不已，甚至觉得出行“被歧视”。

“你是我的眼”

“我平时胆子小，不敢用盲杖，单元楼里的电梯都没怎么碰过，导盲犬就好像我的一双眼睛。”吕付患有先天性视网膜脱落，8岁时就已经完全失明。2008年，她“看”了一部讲述导盲犬故事的电影《导盲犬小Q》，被电影中的小Q所打动，便萌生了想要申领导盲犬的念头。

2012年，吕付在中国导盲犬大连培训基地报名申领导盲犬。这是我国内地第一家在导盲犬的繁育、培训、应用等方面提供专业性指导的公益机构。

据该基地资深培训导员王鑫介绍，一只导盲犬的训练成本达20万元，训练时间需要一年半以上，经过单项考核、专项考核、综合考核以及安全考核等后，犬只淘汰率达到70%至80%。达标的导盲犬都是没有攻击性的品种，且三代都没有攻击人的记录，所以，正常情况下，不会出现导盲犬惊扰、攻击他人的情况。如果导盲犬长期不出门，不仅技能会下降，信心、身体素质也会下降。

“携带导盲犬出入公共场合需要带什么，每个地方和场所的规定不同，一般需要使用者的残疾证，以及导盲犬的工作证、毕业证等。同时，导盲犬出门要穿戴好工作服、导盲鞍。”王鑫说。

经过7年漫长而焦灼的等待，今年3月，吕付得到了导盲犬的使用名额。她随即乘飞机前往大连，在基地与导盲犬艾薇磨合训练了6周后，带着全家期盼已久的新伙伴回到了合肥。

“磨合训练包括理论和实践两部分，比如鞍具、链子的使用，配合行走姿势，以及上公交车找座位等细节。”吕付说，训练和考核结果如果不合格，视障者是带不走导盲犬的。

艾薇是一只香槟色的拉布拉多犬，经过近两年的训练，成了一只合格的导盲犬，智商相当于七八岁儿童，可服役5到7年。

“导盲犬给我的生活带来了新希望，很多事不用麻烦家人了，他们可以安心忙自己的工作。”吕付介绍，路上出现障碍物，艾薇会停下来，用身体挡住自己的脚步以示提醒。基本的指令它都能听懂，也会判断主人说话的语气，十分省心。

“很多盲道没办法走，会有树坑等



莫让方便变“困境”： 带导盲犬出行何时能畅通无阻

障碍物，导盲犬是我可以放心依赖的伙伴。”平时，吕付带艾薇出门，会给她穿上工作服，佩戴导盲鞍以及护具，导盲犬证和自己的残疾证等也随身携带，不过有的司机却不看这些证件，直接拒绝她上车。

“别人的偏见成为另一种‘不便’”

在江苏泰州，30岁的视障者门球运动员张魏已经记不得自己就导盲犬可以出入公共场所的事情解释了多少遍。

“2016年1月，我刚申领到导盲犬，每天都会出门，每到一个新的地方，我都会提前做好准备，少则解释15分钟，有时甚至要‘耗上’半小时左右的时间，偶尔还会和对方争论一番，后来也就慢慢习惯了。”张魏说。

有次坐地铁，工作人员让张魏和导盲犬进入，但是进站以后，她又被保安请了出来，她只好又请工作人员查阅相关文件，花费了20多分钟才坐上地铁。

张魏回忆，自己带着导盲犬坐长途大巴比较“痛苦”，虽然每次都上车成功，但总会碰到各种各样的麻烦。有一次坐车回家，司机看到导盲犬，并不打算让它上车，车上几位乘客也起哄：“这么大的狗，上车了我很害怕。”张魏一时手足无措，不知该怎么办。

后来，司机只得征求同车其他乘客意见，问大家愿不愿意跟导盲犬同行。“好在多数人表示理解，还有几位乘客善意地摸了摸导盲犬，这才化解了一场尴尬。”张魏回忆道。

“虽然结果是好的，但过程多少让人感觉有点不愉快，有时候折腾来折腾去，浪费出行时间和办事效率。”张魏说，原本以为导盲犬陪伴出门让出行变得方便，但很多人的偏见却成为另一种“不便”。

“导盲犬能陪伴我的孩子，也给家庭带来了很多方便。”在张魏看来，相关政策在慢慢完善，她希望政府能多采取一些措施，线上线下多宣传，让公众知晓导盲犬和相关政策法规，这样能免去不少麻烦。

“不想每次都通过投诉来解决问题”

4月中旬发生的一件事情，让北京的年轻视障者徐漠溪（化名）至今都很生气。

当天，徐漠溪带着导盲犬呆萌乘公交车去盲文图书馆，“当时前面没有人排队，呆萌带着我上车，刚要抬腿，司机立马关上了车门，我本能向后退了一步，直接退到了马路牙子上。”徐漠溪回忆。

司机什么也没说就把车开走了。后面又来了一辆车，司机直接说，狗不能带上车。徐漠溪解释，自己牵的是导盲犬，按照规定可以上车。

“如果你的狗能上车，前面那一辆车你怎么不坐啊？”司机反问道。这时，车站管理员也过来拽着徐漠溪的胳膊，不让她上车。

“我经历过多次被拒载的情况，每次都让管理员给领导打电话，最终他们允许我上车。”

这次也是一样，经过确认后，徐漠溪成功上了车。到了第三站，上来了很多人，安检人员大喊：“车上有狗，咬着人我可不负责啊！”

这引起了一小阵骚动，有乘客嘀咕：“怎么让狗上车啊？”当安检员第二次强调导盲犬会咬人的时候，徐漠溪坐不住了，她向安检人员和乘客解释：“导盲犬没有攻击性，你作为工作人员，说话要负责。”

下车后，徐漠溪进行了投诉。“每次投诉完以后，车队都会打电话做回访。很多时候对方会口头承诺，要对司机惩罚并且教育，有的人态度倒是很好。”徐漠溪说。

有时候，她甚至觉得自己人身安全不能得到保障。“如果心理不够强大，抗压能力不强，真有可能会崩溃……”

“有一年冬天，我打车一个多小时，才碰到一个愿意带导盲犬的司机。还有的地铁线路要求导盲犬戴嘴套，其实戴嘴套不利于导盲犬工作。不想每次都通过投诉来解决问题。”徐漠溪表示，自己每天上下班、逛街、买东西、送孩子上学等都需要导盲犬，她甚至一度怀疑，公共场合拒绝导盲犬的行为，是对残障人士的“软歧视”。

相关法规细则亟待出台

记者了解到，许多国家成立了导盲犬协会。在一些国家和地区，免费使用导盲犬是视障者享有的一项社会福利。美国、英国、日本、澳大利亚、新西兰等国家的合格导盲犬数量远远超过中国，在这些国家，导盲犬地位

很高，可以出入任何公共场所。据不完全统计，至少有30个国家通过立法保障视障者使用导盲犬的权利。此外，日本、新西兰等国家导盲犬的训练费用基本由社会募捐而来。

据不完全统计，中国目前的视障人士超过1700万人，全国导盲犬的数量不到200只。

“在中国，导盲犬十分稀少，很多人在生活中没见过导盲犬，公共场合的工作人员会对导盲犬产生疑惑，这是正常现象。”安徽大学社会与政治学院副教授王云飞认为，政府部门应该负起责任，引导社会各界对视障人群的出行多一些理解和尊重。同时，很多盲道等辅助设施被占用等问题也需要解决。

对于有人反映出租车拒载导盲犬的问题，安徽徽商律师事务所律师胡亚榴表示，2012年新修改的《安徽省出租汽车客运管理办法》对导盲犬是否能乘车没有给出明确规定，这就给了出租车拒载的可能。对此，法律方面应该作进一步明确，便于实践操作与执行。

合肥市交通运输局相关负责人认为，导盲犬对出租汽车司机们来说，也是新生事物。“我们倡导驾驶员为残疾人乘客提供协助的同时，也在考虑修订完善行业服务规范，进一步明确导盲犬乘坐出租车的相关规定。”

记者了解到，国内法律规定了视障者使用导盲犬的权利，但并没有细化便于操作执行的相关规定。同时，铁路、民航、公交、地铁等部门相关规定也各有不同，每个地方也有不同的法律规定。

胡亚榴指出：按照常理，住宿、旅游、餐厅等交际场所应当都属于公共场所，出于对残疾人保护的立法宗旨，公共场所应作开放性解释，即无明确法律规定禁止，导盲犬就可以进入。

她建议，视障者在公共场合受到不公正待遇时，首先，可以向残疾人组织投诉，残疾人组织有权要求有关部门或者单位进行查处；其次，可以依法向仲裁机构申请仲裁，或者依法向人民法院提起诉讼；对有经济困难或者其他原因确需法律援助或者司法救助的残疾人，当地法律援助机构或者人民法院应当给予帮助，依法为其提供法律援助或司法救助。

摘自《中国青年报》