

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 342.4:656.1

© Кобзева Е. И.

— кандидат юридических наук,
доцент кафедры «Теория права и природоресурсное
право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

© Мамина О. И.

— кандидат юридических наук,
доцент кафедры «Теория права и природоресурсное
право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Обеспечение прав инвалидов при перевозке железнодорожным транспортом

Аннотация. Одним из самых приоритетных направлений внутригосударственной политики является защита прав инвалидов. Со стороны государства социальная защита инвалидов заключается в создании всех необходимых условий, дающих возможность инвалидам вести полноценный образ жизни, обеспечении доступа инвалидов к общественному транспорту, приспособлении стандартных транспортных средств для возможности применения их инвалидами. В 2008 г. Российская Федерация подписала и в 2012 г. ратифицировала [Конвенцию о правах инвалидов 2006 г.](#), что является показателем готовности страны к формированию условий, направленных на соблюдение международных стандартов экономических, социальных, юридических и других прав инвалидов. Подписание данной конвенции утвердило основополагающие принципы, которыми должно руководствоваться государство в отношении инвалидов. В статье рассмотрены вопросы, касающиеся особенностей перевозки инвалидов железнодорожным транспортом, проанализировано законодательство, регулирующее данный вопрос, а также выделены проблемы в данной сфере, требующие разрешения

Ключевые слова: реализация прав, инвалиды, маломобильные пассажиры, железнодорожный транспорт, доступная транспортная среда.

© Kobzeva E.

— candidate of legal sciences, associate professor «Theory of Law and Natural Resource Law» of Law Institute of the Russian University of Transport

© Mamina O.

— candidate of legal sciences, associate professor «Theory of Law and Natural Resource Law» of Law Institute of the Russian University of Transport

Ensuring the rights of persons with disabilities in the carriage by rail

Abstract. Protection of the rights of persons with disabilities is one of the highest priorities of domestic policy. On the part of the state, the social protection of disabled persons consists in creating all necessary conditions that enable disabled persons to lead a full life, ensure access of disabled persons to public transport, and adapt standard vehicles for the use of their disabled. In 2008, the Russian Federation signed in 2012. ratified the Convention on the rights of persons with disabilities in 2006, which is an indicator of the country's readiness to create conditions aimed at compliance with international standards of economic, social, legal and other rights of persons with disabilities. The signing of this Convention has established the fundamental principles that should guide the state in relation to persons with disabilities. The article deals with issues relating to the peculiarities of transportation of disabled people by rail, analyzes the legislation governing this issue, and highlights the problems in this area that require resolution

Keywords: realization of rights, disabled people, low-mobility passengers, railway transport, accessible transport environment

Согласно [Конвенции о правах инвалидов 2006 г.](#) государства-участники должны принимать надлежащие меры для обеспечения инвалидам наравне с другими гражданами доступа к физическому окружению, транспорту, информации и связи, а также другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым населению. Эти меры, которые включают выявление и устранение препятствий и барьеров, мешающих доступности, должны распространяться в частности:

- на здания, дороги, транспорт и другие объекты, включая школы, жилые дома, медицинские организации и рабочие места;
- на информационные, коммуникационные и другие службы,

включая электронные и экстренные службы.

Согласно представленной статистике в Российской Федерации в настоящее время насчитывается около 13 млн инвалидов, что составляет около 8,8% населения страны, и более 40 млн маломобильных граждан — 27,4% населения.

Общая численность инвалидов по группам инвалидности*
(на 1 января года)

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015** | 2016 | 2017 | 2018*** |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Всего инвалидов, тыс. человек | 13 209 | 13 189 | 13 082 | 12 946 | 12 924 | 12 751 | 12 261 | 12 111 |
| в том числе: | | | | | | | | |
| I группы | 1540 | 1515 | 1496 | 1451 | 1355 | 1283 | 1309 | 1466 |
| II группы | 7306 | 7076 | 6833 | 6595 | 6472 | 6250 | 5921 | 5552 |
| III группы | 3822 | 4038 | 4185 | 4320 | 4492 | 4601 | 4395 | 4442 |
| дети-инвалиды | 541 | 560 | 568 | 580 | 605 | 617 | 636 | 651 |
| Общая численность инвалидов, приходящаяся на 1000 человек населения | 92,5 | 92,2 | 91,3 | 90,1 | 88,4 | 87,0 | 83,5 | 82,5 |

* В общую численность инвалидов включаются лица, состоящие на учете и получающие пенсию в системе Пенсионного фонда РФ, Минобороны, МВД, ФСБ, ФСИН, Минюста России.

** С 2015 г. с учетом численности инвалидов по Крымскому федеральному округу, представленной в 2015 г. по данным формы № 1-ЕДВ, с 2016 г. — по данным формы № 94 (ПЕНСИИ).

*** Приведены данные из федеральной государственной информационной системы «Федеральный реестр инвалидов».

Данная информация позволяет сделать вывод, что одной из главных задач государства и организаций пассажирского транспорта является обеспечение права инвалидов на доступ к объектам и услугам транспорта и на получение «ситуационной помощи».

Сегодня для реализации данных прав инвалидов в сфере перевозки железнодорожным транспортом утверждены правила перевозки пассажиров-инвалидов в поездах дальнего следования. Они регламентируются распоряжением ОАО «Российские железные дороги» от 11 марта 2014 г. № 622р «Об утверждении и вводе в действие технологии резервирования мест и организации перевозки пассажиров на местах для инвалидов в поездах дальнего следования». Согласно данным правилам маломобильным пассажирам могут быть предоставлены следующие услуги в рамках оказания «ситуационной помощи»:

— организация встречи маломобильного пассажира на территории

вокзального комплекса;

- организация сопровождения пассажира от/до транспортного средства;

- сопровождение ко всем функциональным зонам вокзального комплекса: привокзальная территория, здание вокзала, включая кассовые залы, залы ожидания, туалетные комнаты, камеры хранения, медпункты и иные санитарно-бытовые помещения и помещения обслуживания, пассажирские платформы, выходы и переходы на них;

- оказание помощи при получении предоставляемых на вокзале услуг (оформление проездных документов, пользование камерой хранения и т.д.);

- предоставление места на вокзале для временного пребывания пассажира на период ожидания транспортного средства;

- оказание услуг по перемещению багажа;

- оказание помощи при посадке (высадке) в поезда дальнего следования.

Для организации перевозки пассажиров, которые используют для передвижения кресла-коляски, в поездах предусматриваются вагоны с указанными местами. При отсутствии в поезде вагона со специализированными местами, оборудованными для проезда инвалидов, такой вагон может быть включен в состав поезда по заявке пассажира, поданной через билетную кассу или Центр содействия мобильности ОАО «РЖД» по телефону.

Заявки рассматриваются индивидуально исходя из технических возможностей. Сбор за резервирование таких мест не взимается. По результатам рассмотрения заявки работники ОАО «РЖД» должны проинформировать пассажира о возможных вариантах организации поездки, а также согласовать срок и место оформления билета.

На данный момент на российских железных дорогах курсирует 444 вагона со специальными купе, в которых предусмотрено все, чтобы облегчить путешествие людей, имеющих проблемы со здоровьем.

В связи с тем что обеспечение безопасности на транспорте является одной из стратегически важнейших социально-экономических и демографических задач Российской Федерации и в последнее время приобретает особую актуальность, ОАО «РЖД» уделила особое внимание вопросу безопасности при перевозке данной категории пассажиров в специализированных вагонах.

Вход в вагон оборудован подъемником, с помощью которого посадка пассажира в кресле-коляске может быть осуществлена как с высокой, так и с низкой платформы.

Двухместное купе значительно шире стандартного. Оно оснащено специальными вспомогательными ремнями, позволяющими пассажиру без посторонней помощи пересечь в кресло, а та же дополнительными ремнями безопасности. Спальная полка устанавливается в любое

удобное для пассажира положение.

Увеличенная ширина дверных проемов и коридора позволяет пассажиру в кресле-коляске свободно передвигаться. Низко расположенные выключатели, розетки, кнопки вызова проводника снабжены табличками с рельефным текстом для чтения пальцами и специальным звуковым устройством, сообщаящим необходимую информацию. Автоматизированная система связи позволяет вызвать проводника.

Туалетная комната больше, также имеет существенные отличия от стандартной. В ней установлены дополнительные поручни для обеспечения безопасности пассажира, световое и звуковое табло для пассажиров, имеющих проблемы со зрением или слухом.

Для перемещения маломобильных пассажиров в пределах вагона, оборудованного подъемником и купе для инвалидов, при проезде в вагоне более одного пассажира с ограниченными возможностями к самостоятельному передвижению предлагаются кресла-коляски «Старт».

Тем не менее существуют и серьезные проблемы, которые требуют скорейшего решения. Так 25 июня 2017 г. эксперты Общероссийского народного фронта при встрече с представителями Минтранса России обсудили проблемы слабой доступности транспортной инфраструктуры для инвалидов. Председатель Всероссийского общества инвалидов, депутат Госдумы Михаил Терентьев рассказал о том, что инвалиды лишены возможности купить электронный билет на поезд. В РЖД это объясняют опасениями, что через Интернет льготные проездные документы смогут приобрести и те, кто на них не имеет права. В результате инвалиды вынуждены ехать на вокзал с кучей документов и терять на все это массу времени и сил, это сопряжено с дополнительными расходами.

Участники встречи обратили внимание представителей Минтранса России на то, что до сих пор лишь небольшое число поездов имеют специальные вагоны для инвалидов-колясочников. Отдельная проблема — поезда южного направления, и в частности те, что идут в Крым. Полуостров становится центром реабилитации инвалидов, однако при этом вообще не имеет приспособленных под их нужды вагонов. «Надо изучить вопрос, как сделать все железнодорожные вагоны доступными, взяв в качестве примера то, как приспособили к запросам инвалидов самолеты», — отметил начальник управления Всероссийского общества инвалидов Сергей Детенышев.

Таким образом, в настоящее время одной из приоритетных задач государства и организаций пассажирского транспорта является задача снизить, а в ближайшей перспективе и полностью ликвидировать все барьеры, которые мешают инвалидам пользоваться услугами транспорта.