

## **ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

---

УДК 347.44

**Андрианова Валерия Валерьевна,**

кандидат юридических наук, доцент,

Московский государственный гуманитарно-экономический университет

**Кобзева Екатерина Ивановна,**

кандидат юридических наук, доцент,

Российский университет транспорта (МИИТ)

**Ушакова Екатерина Владимировна,**

кандидат юридических наук, доцент,

Российская таможенная академия,

вице-президент Московской коллегии адвокатов «Виктория»

### **Гражданско-правовая и административная регламентация применения транспортной среды для инвалидов**

**Аннотация.** В статье обоснована важность обеспечения доступной среды для инвалидов и маломобильных групп населения. Представлены результаты анализа соответствия параметров объектов транспортной инфраструктуры рекомендуемым значениям по критерию доступности. Рассмотрен порядок, процедура и условия обеспечения доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи. Дается обоснование того, как федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления, а также организации независимо от их организационно-правовых форм обеспечивают инвалидам, включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников, такие условия, как беспрепятственный доступ к объектам транспортной инфраструктуры и предоставляемым услугам, безограниченное пользование железнодорожным, автомобильным и городским наземным электрическим транспортом в городском, пригородном, междугородном сообщении, возможность самостоятельного передвижения по территории, на которой расположены объекты транспортной инфраструктуры, вход в такие объекты и выход из них, посадки в транспортное средство и высадки из него, в том числе с использованием кресла-коляски, сопровождение

инвалидов со стойкими расстройствами функции зрения и самостоятельного передвижения и оказание им помощи на объектах транспортной инфраструктуры. Дается анализ норм об административной ответственности (ст. 9.13 КоАП РФ) за неисполнение требований по обеспечению доступности для инвалидов зданий, строений и прилегающей к ней территории.

**Ключевые слова:** доступная среда; инвалиды; транспортная инфраструктура; управление транспортным средством; социальная защита инвалидов.

**Vareriya V. Andrianova,**

Candidate of Law, associate professor,  
Moscow State University of Humanities and Economics

**Ekaterina Iv. Kobzeva,**

Candidate of Law, associate professor,  
Russian University of Transport (RUT MIIT)

**Ekaterina V. Ushakova,**

Candidate of Law, associate professor,  
Russian Customs Academy,  
Vice-President of the Moscow Bar Association “Victoriya”

### **Civil legal and administrative regulation of the use of the transport environment for disabled people**

**Abstract.** The current paper has substantiated the importance of providing an accessible environment for disabled people and people with limited mobility. The current paper has presented the results of an analysis of the compliance of the parameters of transport infrastructure objects with the recommended values according to the accessibility criterion. There has been considered the order, procedure, and conditions for ensuring accessibility of transport infrastructure facilities and services provided for disabled people, as well as providing them with the necessary assistance. There has been given a justification for how federal government bodies, government bodies of constituent entities of the Russian Federation and local governments, as well as organizations, regardless of their organizational and legal forms, provide disabled people including people who use wheelchairs and guide dogs, with such conditions as unobstructed access to transport infrastructure facilities and services provided, unlimited use of railway, road and city ground electric transport in urban, suburban, intercity traffic, the ability to independently move around the territory where transport infrastructure facilities are located,

entering and exiting such facilities, boarding into and out of a vehicle, including using a wheelchair, accompanying disabled people with persistent visual impairments and independent movement disorders and providing them with assistance at transport infrastructure facilities. There has been given an analysis of the norms on administrative liability (Article 9.13 of the Administrative Code of the Russian Federation) for failure to comply with the requirements to ensure accessibility for disabled people in buildings, structures, and the adjacent territory.

**Keywords:** accessible environment; disabled people; transport infrastructure; driving; social protection of disabled people.

---

Важнейшим методом правового регулирования обеспечения инвалидов равными с другими гражданами возможностями участия в жизни общества является формирование доступной среды жизнедеятельности. С экономической точки зрения выгодно, чтобы среда была доступна для всех, больше людей смогут социализироваться, работать, платить налоги и тратить средства на товары и услуги. Работа по созданию безбарьерной среды жизнедеятельности, а также содействие интеграции инвалидов в общество проводится в соответствии с Конвенцией ООН о правах инвалидов, ратифицированной Российской Федерацией в 2012 г. По оценкам ООН количество городских жителей с инвалидностью к 2050 г. составит 940 млн человек, почти 15% городского населения, каждый шестой житель города. В связи с чем необходимо развитие городов с учетом инклюзивности и доступности. Федеральный закон от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» предусматривает создание необходимых условий для беспрепятственного доступа инвалидов к объектам инфраструктуры. Государственная программа «Доступная среда» (утверждена постановлением Правительства РФ от 29 марта 2019 г. № 363) поставила своей целью создание условий для беспрепятственного доступа инвалидов к объектам инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры.

Наглядной иллюстрацией сложившейся в настоящее время правовой картины являются нормы ст. 15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации», где федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления в сфере установленных полномочий, а также организации независимо от их организационно-правовых форм обеспечивают инвалидам, включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников следующие условия: 1) беспрепятственный доступ к объектам транспортной инфраструктуры и предоставляемым услугам; 2) беспрепятственное пользование железнодорожным, автомобильным и городским наземным электрическим транспортом в

городском, пригородном, междугородном сообщении, воздушным, водным транспортом, средствами связи и информации, включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации; 3) возможность самостоятельного передвижения по территории, на которой расположены объекты транспортной инфраструктуры, входа в такие объекты и выхода из них, посадки в транспортное средство и высадки из него, в том числе с использованием кресла-коляски; 4) сопровождение инвалидов со стойкими расстройствами функции зрения и самостоятельного передвижения и оказание им помощи на объектах транспортной инфраструктуры; 5) надлежащее размещение оборудования и носителей информации, необходимых для обеспечения беспрепятственного доступа инвалидов к объектам транспортной инфраструктуры и к услугам с учетом ограничений их жизнедеятельности; 6) дублирование необходимой для инвалидов звуковой и зрительной информации, а также надписей, знаков и иной текстовой и графической информации знаками, выполненными рельефно-точечным шрифтом Брайля, допуск сурдопереводчика и тифлосурдопереводчика; 7) допуск на объекты транспортной инфраструктуры собаки-проводника при наличии документа, подтверждающего ее специальное обучение (и выдаваемого по форме и в определенном порядке); 8) оказание работниками организаций, предоставляющих услуги населению, помощи инвалидам в преодолении барьеров, мешающих получению ими услуг наравне с другими лицами.

Порядок, процедура и условия обеспечения доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи устанавливаются федеральными органами исполнительной власти. Они осуществляют функции по выработке и реализации государственной политики, а также нормативно-правовому регулированию среды инвалидов. Если нет возможности приспособить объекты транспортной инфраструктуры к потребностям инвалидов, то собственникам объектов необходимо провести реконструкцию или капитальный ремонт с учетом согласования с общественной организацией инвалидов мер для доступа к месту пребывания. В настоящее время предприятия, которые занимаются изготовлением транспортных средств для инвалидов, и организации, которые занимаются транспортным обслуживанием населения (независимо от их организационно-правовых форм), создают специальные инженерные конструкции, которые путем оборудования общественных мест — вокзалов, аэропортов и других объектов транспортной инфраструктуры специальными приспособлениями и устройствами создают благоприятную среду для жизнедеятельности инвалидов.

Приказом Минтранса России от 20 сентября 2021 г. № 321 утвержден Порядок обеспечения условий доступности для пассажиров из числа

инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также оказания им при этом необходимой помощи. В соответствии с п. 1 указанного Порядка обеспечение условий доступности для пассажиров из числа инвалидов автовокзалов, автостанций и услуг перевозки пассажиров и багажа осуществляется владельцами автовокзалов, автостанций и оказывающими такие услуги организациями, индивидуальными предпринимателями соответственно. Для пассажиров — инвалидов обеспечивается специальная посадка и высадка в средства транспорта, в том числе путем использования устройств, которые предназначены для пассажиров-инвалидов, которые в свою очередь не способны самостоятельно передвигаться. Специальные устройства создаются для лиц с инвалидностью, которые лишены самостоятельной возможности передвигаться. Данные транспортные средства оснащаются специализированными надписями, текстовой и графической информацией, которая выполняется крупным шрифтом, а также путем использования и применения рельефно-точечного шрифта Брайля. В документе отражено, что следует создать условия для обеспечения доступности для пассажиров-инвалидов на автобусных вокзалах, автостанциях. В данном случае следует руководствоваться нормами гражданского законодательства, где заключаются договоры перевозки.

Оказание услуг в области транспорта является в современных жизненных реалиях частью нашей повседневной жизни, где граждане, пользуясь такими услугами, должны быть четко осведомлены о защите своих прав. С развитием в каждом правовом государстве социальной среды необходимо создание транспортной инфраструктуры, где существуют четкие, регламентированные правила перевозки пассажиров. Гражданский кодекс Российской Федерации закрепил определенные правоотношения в сфере перевозки пассажиров, а также лиц с инвалидностью, где регулирование данных правоотношений невозможно без учета специального законодательства.

Правоотношения по поводу оказания услуг инвалидам регулируются гл. 1 Закона РФ «О защите прав потребителей». В ней предусмотрены общие положения, касающиеся качества оказываемых услуг и их соответствия требованиям доступности и безопасности; предоставления необходимой информации об оказываемых услугах и исполнителе; ответственности за ненадлежащую информацию; возмещения причиненного потребителю имущественного и морального вреда; недействительности условий договоров. Транспортными уставами и кодексами традиционно регулировались взаимоотношения между перевозчиками и пассажирами. Основное понятие договора перевозки, виды, права и обязанности сторон, ответственность за нарушение условий содержатся в гл. 40 Гражданского кодекса РФ. Правила перевозки конкретными видами транспорта определяются соответствующими транспортными актами и иными

издаваемыми наряду с ними законами согласно ст. 784 Кодекса. Так, органы местного самоуправления принимают и издают нормы и правила в сфере регулирования транспортных отношений, к ним могут относиться правила пользования общественным транспортом, к числу которого относят: автобусы, троллейбусы, электробусы, паромы, трамваи и т.д.

Статья 7 Закона РФ «О защите прав потребителей» закрепляет право потребителя, в том числе с инвалидностью, на безопасность предоставляемой услуги, право на то, чтобы в процессе ее оказания не был причинен вред здоровью, жизни или имуществу гражданина, получающему такую услугу. Поверхность, по которой передвигаются пешеходы, должна быть ровной, однородной и одноуровневой на протяжении всего пути, съезды с тротуаров должны быть оборудованы при перепадах высот. Доступная среда не должна создавать препятствия на пути движения пешеходов: неудобных переходов через перекрестки, тротуаров с перепадами высоты, столбиков, клумб и фонарей; решетки, люки и ливневки должны быть вне движения пешеходов с инвалидностью, а при невозможности должны располагаться перпендикулярно движению, на уровне тротуара, шириной решетки не более 13 мм, чтобы в них не проваливались трости и колеса инвалидных колясок.

Постановлением Правительства от 29 декабря 2014 г. № 1604 утвержден Перечень медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством. Так, лица, страдающие психическим заболеванием, не могут получить право на управление. К числу психических расстройств относятся: расстройство настроения, включающее в себя аффективные расстройства, шизотипические расстройства и бредовые расстройства, невротические, связанные со стрессом, и соматоформные расстройства. Также не получают право на управление транспортным средством инвалиды по зрению и лица, страдающие эпилепсией.

В современном мире в эпоху развитого индустриального общества следует описать критерии управления новым видом средства передвижения — электросамокатами, степень управления которым в мегаполисах получила огромный размах, привела к росту городской мобильности. Так, с 1 марта 2023 г. в Правила дорожного движения внесены новые нормы управления электросамокатами, к примеру, скорость вождения должна быть не более 25 км/ч.

Статья 9.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) предусматривает ответственность за уклонение от исполнения требований к обеспечению доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг. Норма активно применяется органами Ространснадзора, что подтверждается судебной практикой. Так, постановлением от 24 сентября 2021 г. № 4/21-СВ старшего инспектора

Волжского линейного отдела Центрального управления государственного речного надзора Ространснадзора генеральный директор ООО «Кама» К. Д. Галкин привлечен к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного ст. 9.13 КоАП РФ. Из постановления следует, что 26 августа 2021 г. в г. Ярославле, р. Волга, 519,5 км, пассажирский причал ОАО «Ярославский речной порт», при проверке судна теплохода «Иван Кулибин» было установлено, что Галкин К. Д., являясь генеральным директором ООО «Кама» (судовладелец), не выполнил требования законодательства при организации доступности услуг для инвалидов: 1) не обеспечил пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности во временное пользование креслом-коляской; 2) не обеспечил дублирование звуковой и зрительной информации и иной графической информации знаками, выполненными рельефно-точечным шрифтом Брайля, чем нарушены требования п. 85, 87 Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утвержденных приказом Минтранса России от 5 мая 2012 г. № 140 [постановление Ярославского областного суда от 22 марта 2022 г.].

В другом случае, постановлением государственного инспектора отдела АТиАДН Восточно-Сибирского МУГАДН ООО «Пассажирская транспортная компания» привлечено к административной ответственности по ст. 9.13 КоАП РФ. Решением судьи Благовещенского городского суда от 17 июня 2020 г. указанное постановление оставлено без изменения. Должностными лицами Восточно-Сибирского МУГАДН определено, что ООО «Пассажирская транспортная компания», проводя перевозку пассажиров транспортном категории М2 (автобусом) по постоянному муниципальному маршруту № 7 г. Благовещенска: 1) не обеспечено оснащение транспортного средства надписями; 2) не обеспечены посадка в транспорт и высадка из него, включая применение специализированных подъемных устройств для пассажиров-инвалидов; 3) в автобусе нет сведений о доступности транспорта для пассажиров-инвалидов. Таким образом, выводы о наличии события административного правонарушения и виновности ООО «Пассажирская транспортная компания» в его совершении подтверждались различными доказательствами, к числу которых относятся: протокол об административном правонарушении, акт итогов планового осмотра в ходе проведения рейдовых мероприятий, обследования пассажирского транспорта, свидетельство о регистрации т/с, путевой лист, а также карта маршрута регулярных перевозок. При этом в качестве отягчающего административную ответственность обстоятельства государственным инспектором признано повторное совершение юридическим лицом однородного административного правонарушения [постановление Благовещенского городского суда Амурской области от 9 июля 2020 г.].

Транспортной инфраструктурой пользуется практически каждый гражданин, в связи с чем очевидным является построение эффективной, доступной и безопасной среды, которая в свою очередь позволит развить тот или иной регион и в целом скажется благоприятно на экономике всей страны. Помимо того, качественная транспортная инфраструктура благоприятно скажется на общественной жизни.

Итак, в настоящее время есть потребность в едином транспортном законодательстве. Россия — огромная страна, которая нуждается в качественном и эффективном управлении транспортными потоками не только с точки зрения финансирования, но и с законодательной точки зрения. Впрочем, без совершенствования имеющегося законодательства в данной сфере будет сложно что-то улучшить либо изменить.

С увеличением числа граждан с ограниченными возможностями увеличилось количество проблем и трудностей, с которыми они ежедневно сталкиваются в процессе своей жизнедеятельности. Острой проблемой является то, что транспортная инфраструктура в России не адаптирована для лиц с инвалидностью, в связи с чем они ежедневно вынуждены сталкиваться с различными трудностями при перемещении. Решение подобных проблем должно подкрепляться научным анализом и практическим опытом. Таким образом, к решению проблем необходимо подходить комплексно, учитывая международный опыт.

Лица, получившие инвалидность в результате защиты государственных интересов Российской Федерации, должны быть занесены в специальную базу данных, где данные лица должны получать льготы на заправку топливом и техническое обслуживание транспортного средства. Транспортные средства инвалидов также заносятся в специальную базу данных, что будет защищать их право собственности на управление транспортным средством. Возможно и создание базы данных для гарантийного и внепланового ремонта транспортного средства инвалида. Российская Федерация должна создать базы данных для лиц с инвалидностью с помощью технологии блокчейн для тех, кто имеет право на управление транспортным средством, и отдельно базы данных для лиц, которые не могут в настоящий момент получить право на вождение транспортным средством. Следует предусмотреть административно-правовой механизм внесения поправок в базы данных в связи с изменением состояния здоровья инвалидов.