

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВА НА ІНДИВІДУАЛЬНУ МОБІЛЬНІСТЬ ОСІБ З
ІНВАЛІДНІСТЮ: ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

Шифр «220VV398»

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ПОНЯТТЯ «БЕЗБАР'ЄРНОСТІ» СЕРЕДОВИЩА У КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВА ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ НА ІНДИВІДУАЛЬНУ МОБІЛЬНІСТЬ	5
РОЗДІЛ 2. ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОСТУПУ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ ДО ОБ'ЄКТІВ ФІЗИЧНОГО ОТОЧЕННЯ ТА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ	10
РОЗДІЛ 3. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВА ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ НА ІНДИВІДУАЛЬНУ МОБІЛЬНІСТЬ В УКРАЇНІ	21
ВИСНОВКИ.....	28
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	31

ВСТУП

Повноцінна реалізація прав осіб з інвалідністю та їх належне включення до усіх сфер суспільного життя є важливим показником цивілізованості суспільства, розвиненості його моральних засад та правової культури. Наша держава відповідно до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю 2006 року [1] взяла на себе обов'язок забезпечити таким особам право на індивідуальну мобільність, гідний безперешкодний доступ до фізичного оточення та транспортної інфраструктури. На жаль, можемо стверджувати, що в Україні лише деякі з тих людей, чия інвалідність зумовлює обмеження фізичних можливостей, мають змогу активно брати участь у громадському житті, навчатися за обраним фахом в університеті, відвідувати культурні, мистецькі або інші заходи тощо. Недоступність для таких громадян транспортної інфраструктури виступає однією з основних складових проблеми, оскільки створює перепони мобільності, перетворюючи переміщення навіть на невеликі відстані на фізичне і психологічне випробування, або й взагалі роблячи його неможливим. При цьому в низці країн ситуація є значно кращою, вжито організаційних, технічних і законодавчих заходів, які дозволяють забезпечити особам з інвалідністю можливості індивідуальної мобільності на рівні з іншими членами суспільства. З огляду на це, вивчення зарубіжного досвіду в цій сфері є **актуальним** і може слугувати підґрунтям для вдосконалення вітчизняного законодавства.

Питання захисту прав осіб з інвалідністю як на національному, так і на міжнародному рівні привертають значну увагу українських вчених-юристів (Ю. Богінська, В. Костюк, Р. Павлюков, О. Паровишник, С. Слабко, Є. Соболю, О. Ткачук та інші). Однак, забезпечення права осіб з інвалідністю на індивідуальну мобільність у працях указаних та інших авторів розглядається лише побіжно, або ж взагалі не вивчається. Тією чи іншою мірою, правових аспектів проблеми торкаються вчені в галузі містобудування та архітектури (В. Гавриков, В. Івасенко, Т. Литвиненко, О. Попова, К. Сафронов),

досліджуючи, в тому числі, нормативні вимоги до засобів формування безбар'єрного архітектурного та вулично-дорожнього середовища. Проте такі дослідження стосуються лише нормативно-технічних аспектів, а не всього комплексу юридичних гарантій та стандартів права осіб з інвалідністю на індивідуальну мобільність. Відтак, джерельною базою цієї роботи стали переважно норми вітчизняного та зарубіжного законодавства, документи міжнародних організацій, статистичні дані. Для оцінки ситуації в Україні і в зарубіжних країнах авторка зверталася до публікацій в ЗМІ та матеріалів, розроблених неурядовими організаціями.

Метою роботи є встановлення підходів до забезпечення права осіб з інвалідністю на індивідуальну мобільність у зарубіжних країнах, формування рекомендацій щодо збільшення можливостей для його реалізації і підвищення ефективності захисту цього права в Україні.

Для досягнення зазначеної мети передбачається виконання наступних **завдань**: 1) встановити зміст поняття індивідуальної мобільності осіб з інвалідністю; 2) дослідити юридичні вимоги до безбар'єрності фізичного середовища, його доступності для осіб з обмеженими можливостями; 3) проаналізувати зарубіжний досвід забезпечення доступу осіб з інвалідністю до об'єктів фізичного оточення та транспортної інфраструктури; 4) з'ясувати сучасний стан і проблеми забезпечення права осіб з інвалідністю на індивідуальну мобільність в Україні; 5) визначити напрямки вдосконалення національного законодавства в досліджуваній сфері.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини у сфері реалізації особами з інвалідністю права на індивідуальну мобільність. **Предметом** дослідження є забезпечення права на індивідуальну мобільність осіб з інвалідністю в зарубіжних державах та в Україні.

Методологічну основу дослідження складає сукупність методів, які в комплексі використовувалися для досягнення мети роботи. Основним методом дослідження став порівняльно-правовий (компаративістський) метод, що використовувався для порівняння підходів та вимог різних держав щодо

доступності об'єктів середовища та транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю. Аналітичний і логічний методи дозволили здійснити відбір та аналіз інформації за темою дослідження, встановити зміст ключових понять. При тлумаченні норм права використовувалися формально-юридичний, системний методи пізнання, дедукція та індукція.

Структура роботи обумовлена її метою та завданнями. Робота складається із вступу, 3-х розділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи складає 35 сторінок, з них – 30 основного тексту, список використаних джерел (42 найменування) на 5 сторінках.

РОЗДІЛ 1. ПОНЯТТЯ «БЕЗБАР'ЄРІСТЬ» СЕРЕДОВИЩА У КОНТЕКСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВА ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ НА ІНДИВІДУАЛЬНУ МОБІЛЬНІСТЬ

Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю 2006 року [1], яка набрала чинності для України у 2010 році, відображає підхід, відповідно до якого «інвалідність» слід розглядати крізь призму не стільки індивідуальних порушень тієї чи іншої людини, а через зосередження уваги більшою мірою на тих бар'єрах, що заважають особам брати активну участь у житті суспільства. Конвенцією було змінено підхід до сприйняття осіб з обмеженими можливостями: від медичної моделі, згідно з якою, власне, фізичне порушення викликає обмеження, до соціальної моделі. Остання передбачає, що проблема інвалідності полягає не в індивідуальних обмеженнях, а у неспроможності суспільства надавати відповідні послуги особам з обмеженими можливостями, гарантувати реалізацію та врахування повною мірою їхніх потреб у суспільстві.

Відповідно до положень ст. 20 Конвенції, Україна, як і інші держави-учасниці, взяла на себе зобов'язання вживати ефективних заходів для забезпечення індивідуальної мобільності осіб з інвалідністю шляхом полегшення доступності якісних мобільних засобів та пристроїв, включаючи

надання цих засобів за доступними цінами, заохочення організацій, що реалізують виробництво засобів пересування, інших допоміжних технологій, а також навчання осіб з інвалідністю та спеціалістів, які працюють із ними. У ст. 26, що присвячена абілітації та реабілітації, також зауважується, що держави зобов'язані заохочувати розвиток навчання спеціалістів та персоналу, а також поширення знань про використання і наявність пристроїв та технологій, що призначені для осіб з інвалідністю.

Конвенція, таким чином, розглядає право на індивідуальну мобільність, закріплене ст. 20, як таке, що відіграє ключову роль у визнанні важливості принципу доступності у механізмі захисту прав осіб з інвалідністю. Індивідуальна мобільність – це питання справедливості для осіб з обмеженими фізичними можливостями, оскільки мобільні засоби – протези, інвалідні візки, ортези тощо – полегшують доступ для таких осіб до соціального життя, освіти, роботи, підвищують їх самостійність та розширюють участь у житті суспільства.

Отже, кожна держава, що є учасницею Конвенції, зобов'язана надати можливість особам з інвалідністю бути соціально-мобільними, тобто мати доступ до всіх суспільних інститутів (освіта, робота, шлюб, релігія, політика тощо). В цьому аспекті соціальну мобільність можемо розглядати як можливість особи рухатися в межах соціальних прошарків. Проте, соціальна мобільність осіб з інвалідністю нерозривно пов'язана з їх фізичною мобільністю, в розумінні ст. 20 Конвенції. Остання ж забезпечується шляхом створення доступного, безбар'єрного середовища.

Таким чином, можемо визначити індивідуальну мобільність осіб з інвалідністю як здатність таких осіб самостійно переміщуватися у просторі у вибраний ними зручний час та спосіб, не потребуючи при цьому допомоги сторонніх осіб. У контексті забезпечення права на індивідуальну мобільність осіб з інвалідністю необхідно оцінювати обидва її аспекти: як фізичну мобільність, так і соціальну. Значущою умовою мобільності виступає формування доступного середовища та забезпечення необхідними засобами

зв'язку та комунікації. Саме тому від створення безбар'єрного середовища залежить ступінь свободи осіб з інвалідністю та їх всебічної соціальної інтеграції, а, відповідно, залежить і якість їхнього життя.

Поняття «безбар'єрного середовища» вперше виникає в країнах Європи після Другої світової війни на фоні загального зміцнення поваги до прав людини, усвідомлення їх як найважливішої цінності. Постановка проблеми включення осіб з інвалідністю до життєдіяльності суспільства була зумовлена значною кількістю людей, які отримали каліцтва під час військових дій, та усвідомленням суспільством і державою власної відповідальності перед ними.

Безбар'єрне середовище (або ж доступне середовище, універсальне середовище) – це сукупність вимог та умов до дизайну міст, інфраструктури об'єктів та транспорту, що надають змогу всім особам, включаючи осіб з інвалідністю, користуватися навколишнім простором, не залежачи від чиєї-небудь допомоги, вільно рухатися, використовувати побудовані споруди. Навколишній простір, таким чином, означає будівлі, дороги, парки та інші громадські місця, послуги та способи реалізації транспортування, доступність товарів щоденного вжитку тощо.

Безбар'єрне середовище можна розглядати як реально забезпечені фізичні умови, за яких люди з інвалідністю можуть, на рівні з іншими особами, брати участь у різних сферах суспільних відносин, навчатися за обраним фахом, отримати кваліфіковану роботу, подорожувати, самореалізуватися як особистість і вести повноцінне життя, почувуючи себе гідними. Безбар'єрне середовище може бути сформовано за умов врахування низки принципів, з числа яких рівність, повага до фізичних (психологічних) особливостей осіб, доступність, безпечність та зручність використання інфраструктури.

Можна виділити два види бар'єрів, що позбавляють осіб з інвалідністю можливості на повноцінну участь в суспільному житті. По-перше, це фізичні бар'єри – недоступність проходів, турнікетів, сходинок, відсутність доступних входів та виходів до організацій та установ різного типу, об'єктів транспортної інфраструктури. Відповідні перешкоди можливо усунути за допомогою

дотримання будівельних та дизайнерських стандартів шляхом встановлення пандусів, спусків між окремими ділянками доріг, звукових або рельєфних показників для осіб з вадами зору тощо. Другу категорію перешкод можемо визначити як «ціннісні бар'єри» – тобто недостатній рівень культури, толерантного та недискримінаційного ставлення до осіб з інвалідністю з боку інших членів суспільства, незабезпечення рівного поводження, однакової реалізації та захисту прав осіб з інвалідністю у порівнянні з громадянами, в яких відсутні фізичні (психічні) вади здоров'я.

В законодавстві України хоча й наявні окремі норми, спрямовані на полегшення доступності середовища, поняття «безбар'єрності», так само, як і «індивідуальної мобільності осіб з інвалідністю», які дозволили б системно врегулювати і забезпечити максимальну самостійність осіб з інвалідністю, відсутні.

Нормативну концепцію безбар'єрності знаходимо в праві Європейського Союзу, а саме, в Директиві (ЄС) 2019/882 Європейського парламенту та ради від 17 квітня 2019 року щодо вимог щодо доступності товарів та послуг [2], яка більш відома під назвою «Європейський акт про доступність» (The European Accessibility Act). У цьому Акті поняття безбар'єрності середовища розкривається саме через призму доступності. Департамент Європейської Комісії з питань прав громадян та конституційних питань визначає її як широку концепцію, яка включає в себе запобігання та усунення перешкод, що створюють проблеми для осіб з обмеженими можливостями у використанні продуктів, послуг та інфраструктури [3].

Поняття доступності фізичного оточення також визначено і в робочих документах ООН. Так, Департамент з економічних та соціальних питань (DESA) Секретаріату ООН розглядає доступність середовища як глобальне суспільне благо, яке охоплює все населення, та спрямоване на забезпечення рівності можливостей для людей з інвалідністю порівняно з іншими особами [4]. Доступність у цьому розумінні стосується створення продуктів, пристроїв, служб або середовищ таким чином, щоб їх могли використовувати

люди з обмеженими можливостями. Зазначена концепція покликана забезпечувати як «прямий доступ», так і «непрямий», який передбачає використання допоміжних технологій. Базовим є принцип, відповідно до якого «жодна частина забудованого середовища не повинна бути збудована таким чином, щоб вона виключала доступ певних груп осіб на підставі їх інвалідності або вад здоров'я». Люди з обмеженими можливостями повинні мати змогу без допомоги дістатися, в'їхати, перейти до будь-якого об'єкта та скористатися усіма спорудами, не відчуючи, що себе певним «об'єктом благодійності» [4].

Термін «доступність» може, між іншим, використовуватися в аспекті «мобільності». Остання означає здатність рухатися або пересуватися. Таким чином, «доступність» стосується не лише вимог щодо проектування будівель та споруд, але й системи транспортних засобів. Доступність та мобільність необхідно розглядати як комплексний принцип, який гарантує усім людям, в тому числі з обмеженими можливостями, змогу пересуватися або ж займатися діяльністю у потрібному місці [3, с. 576].

Доступність також тісно пов'язана з універсальним дизайном, останній означає, що вироби та будівлі повинні бути доступними та зручними для всіх, включаючи людей з обмеженими можливостями. Проте, універсальний дизайн відрізняється від доступного дизайну. Доступний дизайн означає, що вироби та будівлі є доступними й зручними для людей з обмеженими можливостями. Доступні конструкції мають тенденцію надавати доступ до окремих приміщень для людей з інвалідністю, наприклад, пандус або вбиральня, доступна для інвалідних візків. Доступний дизайн часто має медичний або досить специфічний вигляд. Неестетичність часто призводить до «відмови від технологій» з боку споживача або негативного ставлення до з боку власників будівель або дизайнерів [6]. Універсальний дизайн, з іншого боку, пропонує одне рішення, яке може надати доступ як для людей з обмеженими можливостями, так і для решти населення. Більше того, універсальний дизайн приділяє увагу потребам людей похилого віку і молодих, жінок та чоловіків,

ліворуких та інших осіб. В останні роки зростає інтерес саме до універсального дизайну як альтернативи доступному дизайну.

Зрозуміло, що створення безбар'єрного середовища вимагає значних затрат та організаційних зусиль. Більше того, воно має здійснюватися на науковій основі, аби, з одного боку, повністю врахувати потреби різних категорій людей, а з іншого – не покладати зайвих обтяжень на бізнес, мінімізувати витрати бюджетів. Відтак, необхідним є створення чіткої законодавчої моделі забезпечення права осіб з інвалідністю на індивідуальну мобільність та стандартів безбар'єрного середовища. Очевидним є те, що безбар'єрне (доступне, універсальне середовище) означає відсутність не лише фізичних, технічних та технологічних обмежень для осіб з інвалідністю, але й також соціальних та юридичних перепон.

РОЗДІЛ 2. ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДОСТУПУ ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ ДО ОБ'ЄКТІВ ФІЗИЧНОГО ОТОЧЕННЯ ТА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

В різних країнах наявні законодавчі положення, які закріплюють вимоги щодо фізичної доступності об'єктів навколишнього середовища та транспортної інфраструктури. У світі накопичено значний досвід реалізації організаційних, технічних і законодавчих заходів, які дозволяють забезпечити права осіб з інвалідністю на рівні з іншими членами суспільства. З огляду на це, вивчення зарубіжного досвіду в цій сфері представляє значний інтерес і може слугувати підґрунтям для вдосконалення вітчизняного законодавства.

США підписали Конвенцію ООН про права осіб з інвалідністю, проте не ратифікували документ. У той же час, національне законодавство США в галузі забезпечення прав осіб з обмеженими можливості є досить розвиненою. Ще у 1990 році було прийнято Закон про американців з інвалідністю – The Americans

With Disabilities Act (далі – ADA), спрямований на недопущення дискримінації таких осіб. Закон закріплює їхні громадянські права та забезпечує однакові можливості в усіх сферах суспільного життя, включаючи перевезення та доступ до всіх публічних громадських та приватних місць [7]. У багатьох штатах США також існують свої закони про інвалідність, які передбачають вимоги щодо доступності середовища.

Відповідно до ADA нове будівництво державного та приватного бізнесу, як правило, повинно бути доступним. Вже існуючий приватний бізнес зобов'язаний підвищити доступність своїх об'єктів при здійсненні будь-яких ремонтів чи реконструкцій пропорційно до вартості цих робіт. Створено спеціальний орган – Раду доступу (United States Access Board – незалежна агенція США з питань доступності та усунення бар'єрів для осіб з обмеженими можливостями) як федеральну структуру, що сприяє рівності для людей з інвалідністю завдяки розробці настанов та стандартів доступності для штучного середовища, транспорту, зв'язку, медичного діагностичного обладнання та інформаційних технологій [8].

Окрім цього, існує мережа JAN (The Job Accommodation Network), що є провідним джерелом безкоштовних, експертних та конфіденційних рекомендацій стосовно розміщення на робочому місці згідно з вимогами ADA та питань працевлаштування осіб з інвалідністю. JAN допомагає людям з обмеженими можливостями підвищити свою конкурентоспроможність на ринку праці, а роботодавцям надає консультації з приводу того, як можна скористатися здібностями і вміннями, які має людина з інвалідністю. Така допомога доступна в телефонному і онлайн режимі [9].

Питанням перевезення присвячено окремий розділ ADA, яким прописано наступні вимоги: громадський транспорт, що надається органами державної влади чи влади на місцях (автобусні та залізничні пасажирські перевезення, в тому числі метро та приміські рейси) має бути доступним для людей з обмеженими можливостями. Аналогічні правила встановлені й щодо надання послуг перевезення приватними компаніями (послуги таксі, міжміських

автобусних компаній, інших транспортних операторів, які забезпечують трансфери до аеропортів, перевезення, що пропонуються готелями, тощо). Таким чином, як державні, так і приватні компанії зобов'язані вносити зміни до звичних способів їх діяльності, встановлювати мінімальні стандарти доступності для людей з обмеженими можливостями.

Інформація, що стосується правил відповідних перевезень, знаходиться у відкритому доступі, оприлюднюється Міністерством транспорту США та Федеральною транспортною адміністрацією (ФТА). Відділ з громадянських прав ФТА несе відповідальність за незабезпечення надання послуг громадських перевезень, підвищення якості соціального життя для всіх американців, включаючи вразливі категорії.

Вважаємо за необхідне зупинитися на одному з листів ФТА – «Вимоги щодо бар'єрів для легкорейкового транспорту» від 15 вересня 2015 року [10], який типово демонструє регуляторні підходи публічної адміністрації США в досліджуваній сфері. Поняттям «легкорейковий транспорт» (Light Rail Transit) охоплюється міський чи приміський рейковий електротранспорт, який має менші, ніж залізниця чи метрополітен, габарити і пасажиромісткість (швидкісні трамваї, легкі електропоїзди). Листом, який спирається на положення ADA та прийнятими на його основі правилами Міністерства транспорту США, роз'яснюються вимоги щодо забезпечення доступності пристроїв легкорейкових систем для пасажирів, в тому числі з обмеженими можливостями (сліпих, зі слабким зором тощо). У документі розглядаються особливості наявної різниці у рівнях між платформами та механізмами посадки пасажирів, які, проте, повинні запобігати виходу людей за межі платформ станцій та їх потенційному падінню. Незважаючи на відсутність легального закріплення поняття «висоти платформи», закріплено, що рівень платформи повинен відповідати рівню підлоги входу до транспортного засобу. Зазначене положення націлене також на реалізацію доступності транспорту для максимальної кількості людей.

Встановлюється вимога забезпечення зменшення небезпеки у відсіках між двома та більше вагонами рухомого складу. Недотримання розглянутих вимог несе фізичний ризик для осіб, що користуються послугами перевезення, тим більше, для людей з обмеженими фізичними можливостями [10].

ADA вимагає надання вказівок Радою доступу, що доповнювали б чинні стандарти доступності дизайну, архітектури, автотранспортних засобів, залізничних пасажирських вагонів з огляду на потреби такої категорії осіб. Окрім іншого, ADA передбачено вимогу щодо реконструкції та переобладнання приміщень державних установ та організацій, а також комерційних об'єктів. Після 1992 року такі роботи повинні бути реалізовані таким чином, аби забезпечити, наскільки це можливо, доступність об'єктів до використання особами з обмеженими можливостями, включаючи осіб, що використовують інвалідні візки. Також документ встановлює необхідність проведення будівельних змін задля забезпечення зручності використання шляхів доступу до вбиральнь, телефонів та питних фонтанів.

Окремо необхідно зупинитися на забезпеченні доступності публічних місць (магазини, місця відпочинку, державні та приватні установи та організації) шляхом надання можливості особам з інвалідністю використовувати сервісних тварин (переважно собак, проте, це можуть бути й мініатюрні коні, свині, інші види тварин). Сервісним у розумінні ADA є будь-який собака, що є підготовленим та виконує завдання в інтересах особи з інвалідністю, в тому числі з фізичними, сенсорними, психічними, інтелектуальними або іншими психічними розладами.

Завдання, які виконує сервісна тварина, є безпосередньо пов'язаними з інвалідністю особи (надання допомоги особам, які є сліпими або мають слабкий зір; попередження осіб з вадами слуху про наявність людей або звуків; забезпечення рятування; надання фізичної допомоги та допомоги особам з обмеженою мобільністю (наприклад, утримання або перетягування інвалідного візка). Відповідно до положень ADA, органи влади, підприємства та некомерційні організації, що обслуговують громадськість, повинні дозволяти

сервісним тваринам супроводжувати людей з обмеженими можливостями у всіх закладах. Не зобов'язані надавати такий доступ лише релігійні організації.

Схожа практика склалась і в сфері захисту прав осіб з обмеженими можливостями у Великій Британії. Фундаментальним в цьому аспекті є Закон про дискримінацію за ознакою інвалідності 1995 року (Disability Discrimination Act – DDA), який створює комплексну систему протидії дискримінації осіб з інвалідністю, в тому числі, і шляхом створення доступного середовища для таких людей [11]. Положеннями DDA передбачено правила доступності таких видів громадського транспорту як таксі, залізниця, транспортні засоби громадського обслуговування тощо, встановлено вимоги стосовно забезпечення перевізниками відповідності транспортних засобів нормативам щодо розміру дверного отвору, площі підлоги салону, встановлення запобіжних пристроїв з метою реалізації безпечного та комфортного перевезення осіб з інвалідністю. Передбачається відповідальність перевізника за порушення зазначених норм.

Закон зобов'язує залізничних перевізників надавати можливість особам з інвалідністю безпечно та без необґрунтованих труднощів підніматися на відповідні транспортні засоби та виходити з них (в тому числі, на візках). Встановлені положення щодо відповідності обладнання транспорту, площі підлоги та туалетних приміщень потребам такої категорії осіб (наприклад, достатність площі для розміщення візків) та вимога надання допомоги цим особам.

Законодавчими положеннями передбачено, що Департамент регіонального розвитку реалізує свої повноваження в сфері забезпечення доступності залізничних транспортних засобів таким чином, щоб до 1 січня 2020 року кожен із останніх відповідав вимогам DDA в розглянутому контексті [11]. З метою виконання DDA також було прийнято низку уточнюючих правил, наприклад, Регламент про дискримінацію осіб з інвалідністю на транспорті (Disability Discrimination (Transport Vehicles) Regulations) від 2005 року, який уточнює вимоги до окремих видів транспортних засобів у розумінні DDA [12].

Так, особи з інвалідністю, що має наслідком обмеження фізичних можливостей, у Великій Британії мають змогу користуватися громадським транспортом, в тому числі, послугами «від дверей до дверей» або ж перевезеннями до торгових центрів. У випадку неможливості дитини добиратися до школи є змога подати заявку, на підставі якої органи місцевої влади повинні забезпечити надання такого транспортного засобу, який відповідав би потребам мобільності.

Показовим є і ставлення до осіб з інвалідністю в суспільствах США та Великої Британії: громади максимально ефективно намагаються включати таких осіб до всіх сфер життєдіяльності, заохочують їх долати всі фізичні бар'єри та обмеження. Таке ставлення сформувалося не одразу. Наприклад, у США протягом років активісти працювали над зміною законів, організовували публічні заходи, підвищували поінформованість населення, подавали позови про оскарження дискримінаційних норм, поки врешті не досягли того рівня уваги до прав осіб з інвалідністю з боку держави і суспільства, який існує сьогодні [13]. Тому роль громадськості є надзвичайно важливою.

В Австралії в 1992 році було прийнято Закон про дискримінацію на підставі інвалідності, який містить численні положення щодо доступності, зокрема, вимоги щодо недискримінаційного поводження, наприклад шляхом забезпечення надання послуг у спосіб, доступний як для інших осіб, так і для осіб з інвалідністю [14]. У Південній Африці Закон про заохочення рівності та запобігання недобросовісній дискримінації 2000 року містить положення щодо доступності середовища, яким аналогічно визначено заборону на недобросовісне обмеження доступу до послуг, в тому числі, транспортних [15]. Норвезький Закон про дискримінацію та доступність визначає відсутність доступності як дискримінацію та зобов'язує державні органи застосовувати універсальний дизайн задля доступності, наприклад, побудованого середовища, транспорту та освіти [16].

У наднаціональному праві ЄС діє вже згадуваний нами Європейський акт про доступність [2], націлений на реалізацію Конвенції ООН про права осіб з

інвалідністю шляхом сприяння їхній інтеграції осіб до суспільства та гарантування рівного доступу до послуг. Акт було створено з метою покращення функціонування внутрішнього ринку, підвищення доступності продуктів та послуг, усунення бар'єрів, викликаних різними положеннями законодавств держав-членів ЄС, та забезпечення рівної участі для осіб з інвалідністю у суспільному житті.

Законодавчий акт спрямований не на розробку єдиного технічного рішення для вирішення проблеми доступності середовища для осіб з обмеженими можливостями, а на встановлення вимог, що закріплюють принципи доступності для всіх держав-членів ЄС, аби уникнути фрагментації законодавства. Адже, з огляду на відмінність вимог безбар'єрності, на сьогодні існує певна невідповідність або ж взагалі відсутність нормативних положень в законодавстві різних державах ЄС стосовно доступності послуг та продуктів. Директива, таким чином, спрямована, між іншим, на суспільну інтеграцію та включення громадян з обмеженими можливостями до суспільства [3].

У рамках досліджуваної проблематики заслуговує на увагу законодавча практика Австрії. Ще в 1996 році в цій країні було прийнято Закон про допомогу особам з обмеженими можливостями (Gesetz über die Hilfe für Behinderte (Wiener Behindertengesetz – WBHG)). Законом у ст. 17 розділу II передбачається гарантія компенсації вартості проїзду у громадському транспорті, а також компенсація залучення особи для супроводу. Якщо використання громадського транспорту є недоцільним, особам з обмеженими можливостями органи влади та приватні організації повинні надати інший транспорт та необхідний супровід від будинку до необхідного закладу [17]. Австрійські метрополітени, наприклад, обладнані ліфтами, розміри яких відповідають потребам осіб з обмеженою мобільністю, а рівень підлоги на вході до трамваїв, метро та інших транспортних засобів відповідає висоті платформ, що забезпечує комфортне перевезення. Сайти австрійських міст пропонують вичерпну інформацію про доступність тих чи інших місць, про розміщення стоянок, туалетів і доступних ресторанів та готелів, про туристичні

маршрути із зазначенням різних ступенів «прохідності» для людей з обмеженими можливостями. У Відні, в парку Пратер, навіть організований безбар'єрний доступ на знамените колесо огляду [18].

Також зауважимо, що Австрія є єдиною країною-членом ЄС, що всебічно вирішила проблему правового регулювання використання особами з інвалідністю сервісних собак. З 1 січня 2015 були внесені поправки до австрійського Федерального закону про людей з інвалідністю щодо собак, які надають допомогу [19]. Законодавство Австрії навіть диференціює типи собак, які допомагають людям з інвалідністю (собаки-поводирі, сигнальні собаки та сервісні собаки).

У ФРН діє Закон про загальне рівне поводження (Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG)) від 14 серпня 2006 року, яким передбачено гарантії надання доступу для осіб з обмеженими можливостями до всіх сфер соціального забезпечення та їх соціального захисту [20]. У цій країні створена Федеральна антидискримінаційна служба (Antidiskriminierungsstelle des Bundes), яка моніторить виконання законодавства в цій сфері, а також розглядає скарги громадян, великий відсоток яких складають заяви власне від осіб з інвалідністю. Служба має право досудового врегулювання конфлікту у випадку порушення законодавства про рівне поводження.

У праві окремих федеральних земель також передбачено відповідальність за відмову від обслуговування клієнта з інвалідністю у вигляді штрафів. Прикладом найбільш розвинутого безбар'єрного середовища може слугувати місто Ерфрут, що є центром федеральної землі Тюрингії, місцевою владою якого забезпечено наявність відповідної інфраструктури, та навіть створено об'ємну 3D мапу, на якій використовується шрифт Брайля [21].

У Франції в 2005 році було прийнято закон, спрямований на забезпечення рівності всіх громадян в сфері доступності не лише роботи та освіти, а й транспорту та житлових будинків «Про рівні права та шанси, участь та громадянство інвалідів» (Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées). Цим законодавчим актом

передбачено обов'язок місцевих органів влади та приватних організацій протягом 10 років з моменту його прийняття, тобто до 2015 року, довести технічні можливості того чи іншого виду транспортного засобу до рівня, що відповідає потребам доступності для осіб з інвалідністю. Вже з 2008 року такі громадяни отримали право, відповідно до положень акту, подавати скарги щодо існування перешкод для вільного пересування. З 2015 року у випадку недотримання зазначених вимог, до порушників застосовуються штрафні санкції [22].

Вважаємо також за корисне проаналізувати досвід Латвії, Литви та Естонії. Ці держави відносно недавно стали членами ЄС, мають спільне з Україною радянське минуле та володіють значно меншими фінансовими ресурсами, ніж країни, законодавство яких розглядалося вище. На відміну від інших країн балтійського регіону, зокрема, Швеції та Фінляндії, ці країни знаходяться на початковому етапі створення безбар'єрного середовища для власних громадян.

У Литві в 1991 році було прийнято закон «Про соціальну інтеграцію інвалідів». В 2005 році було прийнято зміни до нього з метою створення моделі включення осіб з інвалідністю до суспільного життя. Саме завдяки цим змінам концепція «осіб-інвалідів» трансформувалася у концепцію «осіб з недугами». Було закріплено принципи рівних можливостей для осіб з інвалідністю щодо саморозвитку, праці, дозвілля, участі у суспільному, політичному житті громади; доступності – створення умов для життєдіяльності у всіх сферах та можливості використовувати усі надані ресурси [23].

Естонія приєдналася до Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю лише у 2012 році. У результаті цього було розроблено державну програму захисту прав осіб з інвалідністю на 2014-2020 роки, яка спрямована на забезпечення прав осіб з інвалідністю та їх підтримки у самостійному подоланні життєвих труднощів шляхом включення до суспільного життя, використання соціальних послуг тощо. У 2008 році прийнято Закону про рівне ставлення [24]. Проте, дослідники зауважують певну невідповідність

законодавства Естонії європейським програмам, націленим на захист прав осіб з інвалідністю. Такий висновок ґрунтується на формулюваннях згаданого закону, який не забороняє дискримінацію осіб з інвалідністю в певних сферах (соціальне забезпечення, доступність житла, товарів та послуг) [25].

Однак, слід відзначити, що законодавство Естонії в цілому відповідає вимогам та принципам Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю. Держава послідовно здійснює кроки у напрямку повного забезпечення захисту прав осіб з обмеженими можливостями, доступності послуг, транспорту, пристосування житла тощо. Так, за підтримки Європейського соціального фонду з 2014 року дітям з особливими потребами в догляді через інвалідність забезпечуються послуги нагляду за дитиною, послуги опорної особи і транспортні послуги. У такий спосіб зменшуються навантаження на батьків та їхні труднощі в зв'язку з трудовою зайнятістю [26].

Цікавим і позитивним є досвід Латвії. У латвійському місті Кулдīga була сформована концепція безбар'єрного середовища, що визнана найкращою для всіх історичних міст Європи [27]. Слід наголосити, що концепція була сформована завдяки співпраці як архітектурних установ, так і місцевого муніципалітету. Програма була розроблена на основі матеріалів міжнародної конференції щодо впровадження принципів універсального дизайну в історичному центрі міста, яка відбулася у 2015 році. Учасниками її стали як міжнародні експерти, так і представники організацій, що займаються захистом осіб з особливими потребами. Наведений приклад яскраво демонструє, що роль недержавних організацій у формуванні доступного середовища, яке сприяє покращенню надання транспортних, інформаційних та фізичних послуг може бути досить вагомою [28, с. 77]. Слід звернути увагу, що реконструкція громадських об'єктів та транспортної інфраструктури в балтійському регіоні сьогодні реалізується вже за сучасними європейськими стандартами.

В інших країнах пострадянського простору теж відбувається поступова зміна ставлення до осіб з інвалідністю та наявні певні покращення у сфері захисту права цих осіб на індивідуальну мобільність. Проте прогрес не є

настільки швидким. Пострадянські держави, хоча й ратифікували (крім Узбекистану) Конвенцію про права осіб з інвалідністю, належним чином не імплементували її положення в національні законодавства. Для Російської Федерації, наприклад, Конвенція ООН вступила в силу в 2012 році. Проте, того ж року, вже після набрання чинності законом про ратифікацію, Верховний Суд визнав за авіакомпаніями право не брати на борт літака особу з інвалідністю, якщо в транспортному засобі не створено належних умов для перевезення такої особи [29]. Рішення ґрунтувалося на затверджених Міністерством транспорту РФ Загальних правилах повітряних перевезень, пункти якого дозволяли авіаперевізнику відмовити у перевезенні на зазначених підставах.

Пізніше, в 2013 році, парламентом РФ було внесено зміни до Повітряного Кодексу, в якому в ст. 106.1 було передбачено обов'язок хворої особи чи особи з інвалідністю під час укладання договору перевезення із авіакомпанією попередити про наявність у такого пасажирів обмежень життєдіяльності з метою забезпечення йому комфортного перевезення [30]. Також положеннями статті було закріплено заборону авіакомпаніям вимагати від пасажирів медичних довідок, що посвідчують їхній стан здоров'я. Проте дискримінаційні пункти Загальних правил повітряних перевезень зберігали силу аж до 2016 року.

Білорусь ратифікувала Конвенцію лише 21 жовтня 2016 року. Закон «Про соціальний захист інвалідів», прийнятий ще у 1991 році, містить заборону проектування та будівництва об'єктів інфраструктури, що не забезпечують умов доступності для осіб з інвалідністю [31]. Проте більшість вимог Конвенції у цьому законі не врахована, а внесення змін до нього на момент написання цієї роботи так і залишається декларацією відповідно до Національного плану дій щодо реалізації в Республіці Білорусь положень Конвенції про права інвалідів на 2017-2025 роки [32].

Підсумовуючи викладене, зауважимо, що в США, Великій Британії, ФРН та інших країнах ЄС створена деталізована та дієва є законодавча база, спрямована на захист права осіб з інвалідністю на доступ до фізичного

оточення та індивідуальну мобільність. Досвід цих країн має слугувати орієнтиром для України, як стосовно стандартів доступності (США, Австрія, ФРН), так і етапів їхнього впровадження (Франція).

РОЗДІЛ 3. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВА ОСІБ З ІНВАЛІДНІСТЮ НА ІНДИВІДУАЛЬНУ МОБІЛЬНІСТЬ В УКРАЇНІ

В Україні кількість осіб з інвалідністю поступово збільшується. Офіційні статистичні дані наявні станом лише на початок 2018 року [33].

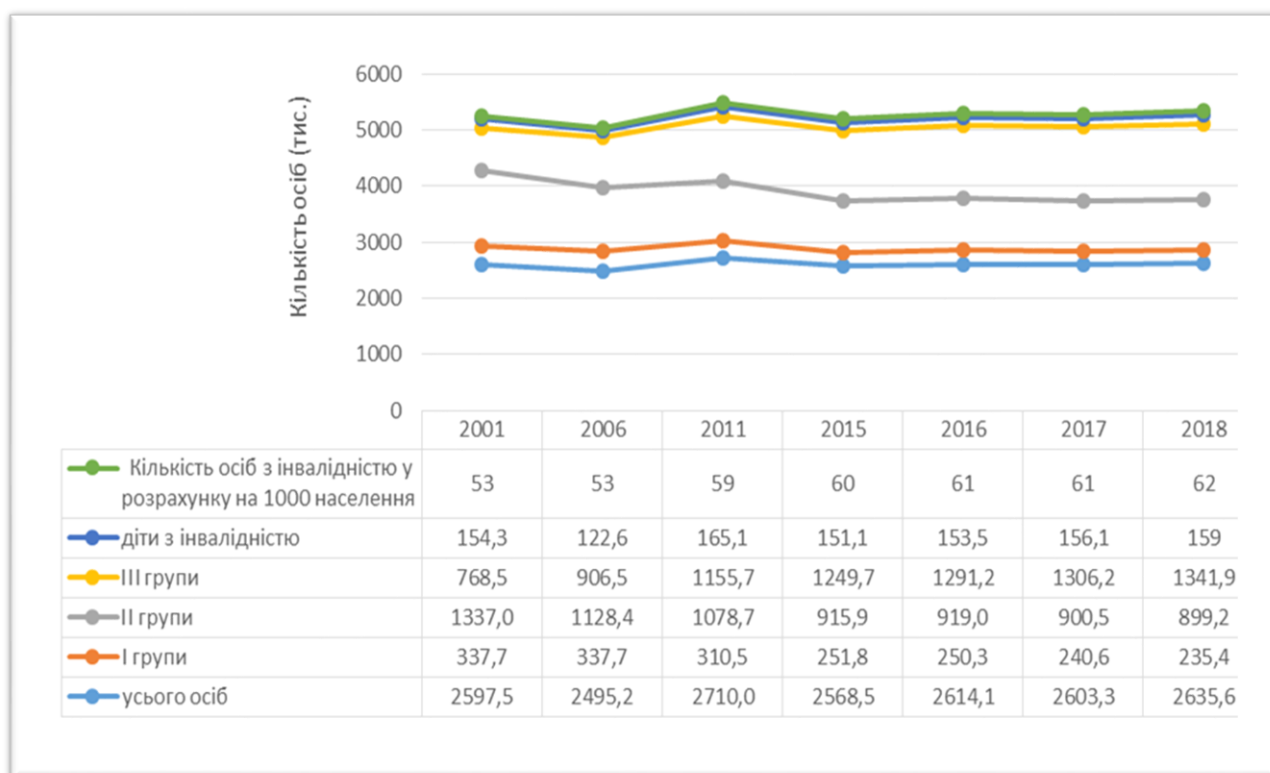


Рисунок 1. Кількість осіб з інвалідністю в Україні за даними Міністерства соціальної політики України, Міністерства охорони здоров'я України та Пенсійного фонду України.

З огляду на наявність в Україні тривалого збройного конфлікту логічно припустити, показники і надалі будуть збільшуватися. Сьогодні кількість осіб з інвалідністю складає вже більше 6% всього населення держави. Питання безперешкодної реалізації та захисту прав таких людей є безумовно актуальними і важливими як для них самих, так і для інших членів суспільства,

що прагне розвиватися на засадах рівності, недискримінації, поваги до прав і свобод кожної людської особистості.

16 грудня 2009 року Верховною Радою України була ратифікована і вступила в силу для України з 6 березня 2010 Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю. Відповідно до ст. 9 Конвенції, щоб надати особам з інвалідністю можливість вести незалежний спосіб життя й усебічно брати участь у всіх аспектах життя, держави-учасниці вживають належних заходів для забезпечення особам з інвалідністю доступу нарівні з іншими до фізичного оточення, до транспорту, до інформації та зв'язку, зокрема інформаційно-комунікаційних технологій і систем, а також до інших об'єктів і послуг, відкритих або таких, що надаються населенню, як у міських, так і в сільських районах [1].

Ці заходи, які включають виявлення й усунення перепон і бар'єрів, що перешкоджають доступності, повинні поширюватися, зокрема, на будинки, дороги, транспорт й інші внутрішні та зовнішні об'єкти, школи, житлові будинки, медичні установи та робочі місця. Держави-учасниці вживають також належних заходів для того, щоб розробляти мінімальні стандарти й керівні орієнтири, що передбачають доступність об'єктів і послуг, відкритих або таких, що надаються населенню, вводити їх у дію та стежити за їх дотриманням; забезпечувати, щоб приватні підприємства, які пропонують об'єкти й послуги, відкриті або такі, що надаються населенню, враховували всі аспекти доступності для осіб з інвалідністю; організовувати для всіх залучених сторін інструктаж з проблем доступності, з якими стикаються особи з інвалідністю; надавати різні види послуг помічників і посередників, зокрема провідників, читців і професійних сурдоперекладачів, для полегшення доступності будинків та інших об'єктів, відкритих для населення; розвивати інші належні форми надання особам з інвалідністю допомоги.

В Україні діє Закон «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю» 1991 року, до якого після ратифікації Конвенції було внесено низку змін [34]. Ст. 28 цього Закону передбачено положення, відповідно до

якого суб'єкти, що реалізують функції транспортного забезпечення населення, зобов'язані облаштовувати транспортні засоби, вокзали тощо таким чином, щоб особи з обмеженими фізичними можливостями могли безперешкодно користуватися відповідними послугами. Також встановлено, що, у випадку неможливості реконструкції транспортних засобів, органами місцевого самоврядування повинні бути створенні інші можливості для пересування таких осіб. Однак, конкретних нормативів стосовно того, якими мають бути ці можливості для пересування, яким стандартам мають відповідати транспортні засоби, яка відповідальність має настати за порушення вимог доступності, чинне законодавство не встановлює.

КУпАП передбачаються заходи впливу лише у випадку незабезпечення зони паркування місцями для осіб з інвалідністю, які керують транспортними засобами, або водіїв, які перевозять таких осіб та (ч. 6-7 ст. 152-1), а також у разі передачі замовнику проектної документації для виконання будівельних робіт на об'єкті, розробленої з порушенням вимог законодавства, містобудівної документації, вихідних даних для проектування об'єктів, будівельних норм, стандартів і правил, у тому числі щодо створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення (ст. 96-1) [35]. Вказані статті застосовується у разі порушення Державних будівельних норм (ДБН В.2.2-40:2018. Будинки і споруди. Інклюзивність будівель і споруд), які регламентують проектування, будівництво, реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт та переоснащення житлових та громадських будівель і споруд [36], проте щодо доступності громадського транспорту засобів загальнодержавних стандартів не існує.

У 2013 році було проведено аналіз доступності транспортних комунікацій, який показав, що 19% залізничних вокзалів є частково доступними, а 14% залізничних вокзалів та 38% автовокзалів – взагалі недоступними для осіб з інвалідністю. Загалом, майже 30% об'єктів транспортної інфраструктури були недоступними для осіб з інвалідністю.

Маршрутні таксі були повністю недоступними для людей, що пересуваються за допомогою інвалідних візків. Щодо доступності інших об'єктів фізичного оточення ситуація була ще гіршою: 48% об'єктів органів влади, 52% об'єктів охорони здоров'я, 67% об'єктів освіти, 62% комерційної інфраструктури та 54% об'єктів культури та дозвілля станом на 2013 рік були недоступними для осіб з обмеженими можливостями [37].

За оцінкою, проведеною ВГО «Національна Асамблея людей з інвалідністю України» у 2016 році ситуація істотно не покращилася. Відповідно до звіту ВГО потребам осіб з інвалідністю, яка обмежує мобільність, відповідають лише приблизно 20% транспортних засобів. Залізничний транспорт взагалі практично не забезпечує перевезення такої категорії пасажирів. В країні наявні 19 пасажирських вагонів пристосованих для перевезення пасажирів з фізичними порушеннями. З них три знаходяться у Луганську, один в АР Крим, тобто фактично в експлуатації знаходяться 15 вагонів, які, за даними користувачів, не відповідають всім вимогам надання якісних послуг (підйомники, туалети не працюють тощо). Окрім того, вартість квитка на загальне місце (не у спеціальному для осіб з інвалідністю купе) є значно вищою у порівнянні до ціни на квитки в той же поїзд, не у спеціальному вагоні, тому ці вагони практично не експлуатують [38, с. 116-117].

Більш-менш права доступності особам з обмеженими можливостями транспорту закріплені стосовно авіаційних перевезень. Так, Повітряним кодексом України передбачено обов'язок авіаперевізника забезпечити необхідні умови для задоволення потреб особам з обмеженими можливостями (надавати підйомні системи, інші спеціальні пристрої, вживати заходів для отримання пасажирами з порушеннями слуху, зору якісної інформації, безоплатне перевезення тварин, що супроводжують особу та необхідної техніки) [39]. Варто зауважити, що ці положення були включені до Кодексу лише у 2018 році.

За відсутності загальнодержавних нормативних вимог заходи щодо покращення доступності транспортної інфраструктури вживаються в окремих

областях чи на рівні територіальних громад. Наприклад, ще у 2017 році в Києві було закуплено невелику кількість таксі, що облаштовані спеціально до потреб осіб з обмеженими можливостями. Проте, такий транспорт надається лише за умови, якщо особа встає на спеціальний облік, а метою його використання є лише перевезення до лікувальних та реабілітаційних або інших медичних закладів. На такі «соціальні таксі» існує черга, потрібне попереднє замовлення з наданням інформації, що посвідчує особу та медичної документації на підтвердження фізичного стану [40]. Подібні послуги наявні ще в кількох обласних центрах країни, але, зазвичай, це лише один-два пристосовані автомобілі для багатотисячного міста, які працюють в робочий час по будням.

В Україні діють спрямовані на впровадження європейських стандартів будівництва вже згадувані ДБН В.2.2-40:2018 [36] вступили в силу з квітня 2019 року замінивши ДБН В.2.2-17:2006 «Будинки і споруди. Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення». За новими нормами всі споруди, а також транспортна інфраструктура повинні обов'язково включати в себе елементи доступності. ДБН містять майже сотню якісних змін, спрямованих на забезпечення безпечного і комфортного життя у суспільстві людей з інвалідністю (із порушеннями опорно-рухового апарату, зору, слуху, розумової діяльності). Вимоги ДБН передбачають обов'язковість влаштування елементів безбар'єрності, зокрема, щодо проектування таких засобів доступності для людей з обмеженими можливостями як пандуси, спеціальні підйомники, тактильні та візуальні елементи доступності (таблиці із шрифтом Брайля, аудіопоказчики), системи звукопідсилення, сурдоперекладу тощо [36].

Впровадження нових ДБН є вагомим кроком до створення реального безбар'єрного середовища в Україні, що вимагається Конвенцією ООН про права людей з інвалідністю та прямо впливає із ст. 4 та положень про недискримінацію Угоди про Асоціацію Україна – ЄС [41].

У той же час, зазначимо, що в Україні, незважаючи на загальні вимоги створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю до об'єктів фізичного оточення, не передбачені загальні стандарти щодо конструкції та

оснащення громадського транспорту, так само, як і обов'язки та відповідальність суб'єктів, що надають послуги в сфері транспортних перевезень. Адміністративні механізми державного контролю за процесами трансформації об'єктів фізичного оточення, пристосування процедури надання послуг до особливих потреб осіб з інвалідністю працюють неефективно, а щодо окремих аспектів проблеми взагалі відсутні. Відсутні також законодавчо-закріплені гарантії та судова практика з приводу можливості та ефективності оскаржень особами порушень принципів безбар'єрності наданих послуг перевезення. Перешкоджають забезпеченню доступності середовища відсутність матеріальної бази та неоднозначне сприйняття суспільством осіб з інвалідністю.

Очевидна складність проблеми і необхідність значних капіталовкладень навряд чи дозволять швидко створити в українських містах і селах безбар'єрне середовище та забезпечити доступність середовища на рівні США чи Австрії, однак досвід країн Балтії показує, що навіть поступові зрушення дають значний ефект. Крім того, сучасний стан співробітництва з ЄС дозволяє досить оптимістично оцінювати перспективи отримання експертної та фінансової допомоги від європейських донорів.

У першу чергу, для покращення ситуації необхідно створити належні законодавчі рамки для захисту права на індивідуальну мобільність. Нині в різних територіальних громадах особи з інвалідністю мають дуже різні можливості реалізації цього права – аж до повної їх відсутності у невеликих населених пунктах. На нашу думку, така ситуація не є припустимою. Вважаємо, що право на індивідуальну мобільність, як і поняття «безбар'єрне середовище» мають бути закріплені в законі та системно врегульовані з наданням відповідних гарантій.

Для того, щоб положення ст. 28 Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю» щодо доступності транспортної інфраструктури перестали бути декларацією, необхідно встановити загальнодержавні вимоги для допуску транспортних засобів до пасажирських

перевезень (автобусів, тролейбусів, маршрутних таксі) з обов'язковим пристосуванням їх до потреб інвалідів. Потрібно також розробити стандарти для підйомних пристроїв, що покликані забезпечити посадку і висадку людей з обмеженими можливостями в транспортні засоби. При цьому слід скористатися досвідом Франції та інших держав, які подібні стандарти створили і надали бізнесу та муніципалітетам розумний час для їх поступового впровадження. Після ж спливу перехідного періоду має бути встановлена жорстка відповідальність за порушення вимог доступності.

Наразі діє Порядок використання коштів, передбачених у Державному бюджеті для придбання спеціально обладнаних автомобілів для перевезення осіб з інвалідністю та дітей з інвалідністю, які мають порушення опорно-рухового апарату [42], який встановлює умови і механізм використання коштів на придбання спеціально обладнаних автомобілей. Безумовно, такі заходи є корисними, але з огляду на хронічну нестачу бюджетних коштів обсяги закупівель не достатні. Подібний підхід є доцільним для вирішення проблем маленьких населених пунктів, а також міг би бути використаним для модернізації рухомого складу залізничного транспорту – тобто, в тих ситуаціях, які не дозволяють впроваджувати рішення відповідно до розглянутої вище концепції універсального дизайну. Думається, що більш правильним кроком було б зобов'язати органи, що реалізують бюджетні закупівлі громадського транспорту, купувати лише ті транспортні засоби, що вже є безбар'єрними, забезпечити спеціальне інструктування водіїв громадського транспорту.

Нарешті, необхідно встановити правила використання тварин-помічників, які полегшують мобільність людей з вадами зору, слуху, опорно-рухової системи тощо з тим, щоб такі тварини за умови спеціального навчання і сертифікації, безперешкодно допускалися до публічних місць і транспортних засобів.

Слід також внести зміни до КУпАП, впровадивши адміністративну відповідальність посадових осіб органів публічної влади і приватних організацій, що забезпечують надання транспортної інфраструктури та

здійснюють перевезення пасажирів, посиливши санкції за порушення у сфері будівництва і реконструкції доріг, вулиць, парків та інших об'єктів.

Крім того, слід наголосити на проблемі недостатньої зацікавленості громад та відсутність ефективного контролю громадянського суспільства за розвитком безбар'єрного середовища та можливостями реалізації права на індивідуальну мобільність осіб з інвалідністю. Відтак, необхідними є і просвітницькі та виховні заходи, які допоможуть зняти ментальні бар'єри, підвищити рівень толерантності у суспільстві, сприяти усвідомленню цінності кожної людської особистості та недопущенню дискримінації як не лише незаконного, але й аморального поведіння.

ВИСНОВКИ

Проведене порівняльно-правове дослідження дає підстави зробити наступні висновки:

1. Індивідуальна мобільність осіб з інвалідністю – це здатність таких осіб самостійно переміщуватися у просторі у вибраний ними зручний час та спосіб, не потребуючи при цьому допомоги сторонніх осіб. Право на індивідуальну мобільність осіб з інвалідністю охоплює два аспекти: фізичну мобільність та соціальну.

2. Безбар'єрне середовище (або ж доступне середовище, універсальне середовище) – це сукупність вимог та умов до дизайну міст, інфраструктури об'єктів та транспорту, що надають змогу всім особам, включаючи осіб з інвалідністю, користуватися навколишнім простором, не залежачи від чиєї-небудь допомоги, вільно рухатися, використовувати побудовані споруди. Безбар'єрне середовище можна розглядати як реально забезпечені фізичні умови, за яких люди з інвалідністю можуть, на рівні з іншими особами, брати участь у різних сферах суспільних відносин, навчатися за обраним фахом, отримати кваліфіковану роботу, подорожувати, самореалізуватися як

особистість і вести повноцінне життя, почуваючи себе гідними. Безбар'єрне середовище може бути сформовано за умов врахування низки принципів, до яких належать рівність, повага до фізичних (психологічних) особливостей осіб, доступність, безпечність та зручність використання інфраструктури.

3. Можна виділити два види бар'єрів, що позбавляють осіб з інвалідністю можливості на повноцінну участь в суспільному житті. Фізичні бар'єри включають недоступність проходів, турнікетів, об'єктів транспортної інфраструктури тощо. Такі перешкоди можливо усунути за допомогою дотримання будівельних та дизайнерських стандартів. Ціннісні бар'єри (недостатній рівень культури, толерантного та недискримінаційного ставлення до осіб з інвалідністю з боку інших членів суспільства) повинні ліквідуватися через систему освітніх і виховних заходів за умови активної підтримки громадянського суспільства.

4. У США, Великій Британії, ФРН, Австрії, інших країнах ЄС створена деталізована та дієва є законодавча база, спрямована на захист прав осіб з інвалідністю на доступ до транспортної інфраструктури. Досвід цих країн має слугувати орієнтиром для України, як стосовно стандартів доступності (США, Австрія, ФРН), так і етапів їхнього впровадження (Франція). Держави балтійського регіону (Латвія, Литва та Естонія) знаходяться лише а шляху становлення чітких законодавчих механізмів ефективної реалізації прав та свобод осіб з обмеженими можливостями в сфері доступності фізичного оточення та об'єктів транспортної інфраструктури. Проте окремі регіони та міста мають позитивні практики, які заслуговують на увагу, перш за все в аспекті діяльності недержавних організацій та громадських об'єднань, робота яких спрямована на захист прав осіб з інвалідністю.

5. В законодавстві України хоча й наявні окремі норми, спрямовані на полегшення доступності середовища, поняття «безбар'єрності», так само, як і «індивідуальної мобільності осіб з інвалідністю», які дозволили б системно врегулювати і забезпечити максимальну самостійність осіб з інвалідністю, відсутні.

6. З метою ефективного забезпечення права осіб з інвалідністю на індивідуальну мобільність необхідно створити належні законодавчі рамки для його реалізації і захисту у раз порушень. Зокрема, право на індивідуальну мобільність, як і поняття «безбар'єрне середовище» мають бути закріплені в законі та системно врегульовані з наданням відповідних гарантій; необхідно встановити загальнодержавні вимоги для допуску транспортних засобів до пасажирських перевезень з обов'язковим пристосуванням їх до потреб інвалідів; потрібно розробити стандарти для підйомних пристроїв, що покликані забезпечити посадку і висадку людей з обмеженими можливостями в транспортні засоби. При цьому слід скористатися досвідом Франції та інших держав, які подібні стандарти створили і надали бізнесу та муніципалітетам розумний час для їх поступового впровадження. Після ж спливу перехідного періоду має бути встановлена жорстка відповідальність за порушення вимог доступності. Слід також внести зміни до Кодексу України про адміністративні правопорушення, впровадивши адміністративну відповідальність посадових осіб органів публічної влади і приватних організацій, що забезпечують надання транспортної інфраструктури та здійснюють перевезення пасажирів, посиливши санкції за порушення у сфері будівництва і реконструкції доріг, вулиць, парків та інших об'єктів.

7. Необхідно встановити правила використання тварин-помічників, які полегшують мобільність людей з вадами зору, слуху, опорно-рухової системи тощо з тим, щоб такі тварини за умови спеціального навчання і сертифікації, безперешкодно допускалися до публічних місць і транспортних засобів. Крім того, важливими є і просвітницькі та виховні заходи, які допоможуть зняти ментальні бар'єри, підвищити рівень толерантності у суспільстві, сприяти усвідомленню цінності кожної людської особистості та недопущенню дискримінації як не лише незаконного, але й аморального поведіння.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конвенція про права осіб з інвалідністю. ООН; Конвенція від 13 грудня 2006 року / Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71
2. Directive (EU) 2019/882 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 on the accessibility requirements for products and services (Text with EEA relevance) / EUR-Lex Access to European Union Law. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2019.151.01.0070.01.ENG&toc=OJ:L:2019:151:TOC
3. European Accessibility Act; improving the accessibility of products and services in the single market, European Commission Employment, Social Affairs & Inclusion. URL: ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=14795&langId=en
4. Accessibility and Development: environmental accessibility and its implications for inclusive, sustainable and equitable development for all / Department of Economic and Social Affairs, 2013. URL: https://www.un.org/disabilities/documents/accessibility_and_development_june2013.pdf
5. Shah S., Shar B. K, Khoso A. R., Akhund M. A., Soomro M. Universal Accessibility: A Tool for Safe, Sustainable and Friendly Environment-A Case Study. *European Journal of Advances in Engineering and Technology*. 2018. Is. 5 (8). Pp. 576-580.
6. The Concept of Universal Design. URL: <https://web.archive.org/web/20180704095800/http://www.udeworld.com/dissemination/publications/56-reprints-short-articles-and-papers/110-the-concept-of-universal-design.html>
7. The Americans with Disabilities Act of 1990 and Revised ADA Regulations Implementing Title II and Title III URL: https://www.ada.gov/2010_regs.htm
8. The U.S. Access Board. URL: <https://www.access-board.gov/>

9. The Job Accommodation Network (JAN) Mission. URL: <https://askjan.org/about-us/index.cfm>
- 10.LRT Vehicle Car Barrier Requirements URL: <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/policy-letters/lrt-vehicle-car-barrier-requirements>
- 11.Disability Discrimination Act 1992. URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2016C00763>
- 12.The Disability Discrimination (Transport Vehicles) Regulations 2005
URL:<http://www.legislation.gov.uk/ukxi/2005/3190/contents/made>
- 13.Mayerson A. The History of Americans with Disabilities Act. A Movement Perspective. Disability Rights Education & Defence Fund, 1992. URL: <https://dredf.org/about-us/publications/the-history-of-the-ada/>
- 14.Disability Discrimination Act 1992. URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2016C00763>
- 15.South Africa promotion of equality and prevention of unfair discrimination. URL: <http://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/WEBTEXT/56231/65195/E00ZAF01.htm>
- 16.Ikke tilgjengelig: Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) Lovdata. URL: <https://lovdata.no/dokument/RFA/lov/2013-06-21-61>
- 17.Gesetz über die Hilfe für Behinderte (Wiener Behindertengesetz – WBHG)
URL:<https://www.wien.gv.at/recht/landesrecht-wien/rechtsvorschriften/html/s0200000-20050309-20061201.htm>
- 18.Безбарьерная среда в Европе. URL:http://woland.info/?page_id=3503
- 19.Bundesbehindertengesetz §39a, tagesaktuelle Fassung (Bundesbehindertengesetz)
/
Bundesrecht konsolidiert: URL: <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10008713&Artikel=&Paragraf=39a&Anlage=&Uebergangsrecht=>
- 20.Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz URL:<http://www.gesetze-im-internet.de/agg/>

21. Безбарьерный

Эрфрут.

URL: <https://www.dw.com/overlay/media/ru/%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%B1%D0>

[B0%D1%80%D1%8C%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9-](https://www.dw.com/overlay/media/ru/%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%B1%D0%B0%D1%80%D1%8C%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D1%8D%D1%80%D1%84%D1%83%D1%80%D1%82/16338008/48821062)

[D1%8D%D1%80%D1%84%D1%83%D1%80%D1%82/16338008/48821062](https://www.dw.com/overlay/media/ru/%D0%B1%D0%B5%D0%B7%D0%B1%D0%B0%D1%80%D1%8C%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9-%D1%8D%D1%80%D1%84%D1%83%D1%80%D1%82/16338008/48821062)

22. Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. 2005-102 URL:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000809647&categorieLien=id>

23. Закон Литовской Республики О социальной интеграции лиц с недугами.

URL: <https://e-seimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/TAIS.287798?jfwid=9tq147nnc>

24. Закон Эстонской республики О равном обращении. URL:

https://v1.juristaitab.ee/sites/www.juristaitab.ee/files/elfinder/ru-seadused/%D0%97%D0%90%D0%9A%D0%9E%D0%9D%20%D0%9E%20%D0%A0%D0%90%D0%92%D0%9D%D0%9E%D0%9C%20%D0%9E%D0%91%D0%A0%D0%90%D0%A9%D0%95%D0%9D%D0%98%D0%98_06.05.17.pdf

25. Haukanõmm M. Protection of rights of persons with disabilities in Estonia.

Human rights in Estonia: developments in the years 2018-2019 / Estonian Human Rights Centre is an independent non-governmental human rights organization. URL: <https://humanrights.ee/en/protection-of-rights-of-persons-with-disabilities-in-estonia/>

26. Development and Provision of Support Services for Disabled Children. Republic of Estonia Social Insurance Board. URL:

<https://www.sotsiaalkindlustusamet.ee/en/family-and-child-protection/development-and-provision-support-services-disabled-children>

27. Концепция безбарьерной среды в Кулдиге признана одной из лучших в Европе. URL: <http://www.baltic-course.com/rus/finansi/?doc=117695>28. С. И. Игнатова. Сравнительный анализ европейских систем поддержки инвалидов в городском пространстве. *Социальные и пространственные*

измерения современного мегаполиса. Материалы IX социологических чтений памяти В.Б. Голофаста, 3–5 апреля 2017 г. СПб.: Норма, 2017. С. 72-84.

29. Решение Верховного Суда РФ от 22 июля 2013 года № АКПИ13-553 «Об отказе в удовлетворении заявления о признании частично недействующими пунктов 28, 75, 115 и 120 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, утв. Приказом Минтранса РФ от 28 июня 2007 № 82. URL: <https://ppt.ru/docs/resheniye/3992>
30. Воздушный Кодекс РФ. Действующая версия с комментариями. URL: <http://vozkod.ru/glava-15/st-106-1-vzk-rf>
31. О социальной защите инвалидов в Республике Беларусь: Закон Республики Беларусь от 11 ноября 1991 № 1224-XII. URL: http://ktzszmoik.gov.by/wp-content/uploads/2016/08/zak1224-XII_1991.pdf
32. Национальный план действий по реализации в Республике Беларусь положений Конвенции о правах инвалидов на 2017-2025 годы. Утв. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь 13 июня 2017 № 451. URL: <http://www.government.by/upload/docs/file6550643e5a4dcc7d.PDF>
33. Соціальний захист населення України. Статистичний збірник Державної служби статистики України. 2018. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2018/zb/07/zb_szn_2017.pdf
34. Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні: Закон України від 21 березня 1991 року № 875-XII. / Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-12>
35. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року. / Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>

- 36.ДБН В.2.2-40:2018 «Будинки і споруди. Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення» URL: https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn_v_2_2_40/1-1-0-1832
- 37.Безбар'єрне середовище для людей з інвалідністю в Україні: п'ять основних проблем. URL: https://www.irf.ua/bezbarene_seredovische_dlya_lyudey_z_invalidnistyu_v_ukraini_pyat_osnovnikh_problem/
- 38.Доступність транспорту та об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю. Звіт за результатами дослідження / ВГО «Національна Асамблея інвалідів України». К. 2016. 118 с.
- 39.Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року / Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
- 40.Социальное такси для людей с инвалидностью: как работает в Киеве и почему много нареканий URL: <https://tsn.ua/ru/kyiv/socialnoe-taksi-dlya-lyudey-s-invalidnostyu-kak-rabotaet-v-kieve-i-pochemu-mnogo-narekaniy-781193.html>
- 41.Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони / База «Законодавство України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011
- 42.Порядок використання коштів, передбачених у Державному бюджеті для придбання спеціально обладнаних автомобілів для перевезення осіб з інвалідністю та дітей з інвалідністю, які мають порушення опорно-рухового апарату: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 14 березня 2018 р. № 189 / База «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/189-2018-%D0%BF>