

Скакун К. Р., Гріщенко М. В.,

студенти,

Аерокосмічний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

СВІТ БЕЗ БАР'ЄРІВ: ВІЛЬНИЙ ДОСТУП ДО ПОДОРОЖЕЙ ДЛЯ ЛЮДЕЙ З ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ

Ще 5-10 років тому подорож літаком викликала у людей захоплення і здавалася недосяжною більшості середньостатистичних обивателів, особливо неповносправних. Сьогодні ж цей вид транспорту став набагато доступнішим, а тому і популярнішим. Авіарейси практично в будь-яку точку світу, електронні квитки і якісний сервіс з кожним днем привертають все більше туристів. Зараз набагато комфортніше і безпечніше здійснювати перельоти людям з особливими потребами. Щодня авіалінії будь-якої країни перевозять тисячі пасажирів, третина з яких мають обмежені фізичні можливості.

У контексті авіаперевезення пасажир з обмеженими фізичними можливостями визначається як такий, чий фізичний чи психічний стан потребує надання особливої допомоги при здійсненні повітряного перевезення. Повітряний кодекс України визначає цю категорію пасажирів як пасажир з обмеженими фізичними можливостями або інвалід – пасажир, рухливість якого під час використання транспортного засобу є обмеженою внаслідок фізичної (сенсорної або опорно-рухової, постійної або тимчасової) чи розумової недієздатності або з будь-якої іншої причини, зокрема через похилий вік, стан якого потребує відповідної уваги та пристосування до його особливих потреб під час обслуговування пасажирів [1].

Проблеми правового регулювання процесу перевезення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями за будь-яких обставин є предметом попереднього узгодження з перевізником, про що зазначено в відповідних документах. Приватне акціонерне товариство "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України" про це

повідомляє в Правилах повітряних перевезень пасажирів та багажу, що розміщені на офіційному сайті компанії [2].

В Правилах зазначено, що пасажир з обмеженими фізичними можливостями повинні прибути на реєстрацію рейсу заздалегідь для належного задоволення їх потреб [2]. Час прибуття на реєстрацію має становити (щонайпізніше): 1) для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями, що подорожують поодиночці, 60 хвилин до часу вильоту рейсу за розкладом; 2) для груп пасажирів з обмеженими фізичними можливостями 90 хвилин до часу вильоту рейсу за розкладом. Для визначення характеру спеціального обслуговування, що повинно бути надане при здійсненні авіаперевезення, деякі категорії пасажирів з обмеженими фізичними можливостями мають пройти попередній медичний огляд та одержати медичний висновок MEDIF щодо стану здоров'я на момент здійснення повітряної подорожі.

Слід зазначити, що правове регулювання проблем авіаперевезення пасажирів з обмеженими фізичними можливостями на сьогоднішній день є недосконалим як в Україні так і в Європі. В Україні досі не затверджені Методичні рекомендації з обслуговування спеціальних категорій пасажирів на повітряному транспорті [3].

В Європі закони, що захищають права пасажирів з обмеженими можливостями, діють протягом останніх 6-ти років. Однак і там залишаються невирішеними деякі проблеми практичного характеру, з одного боку для аеропортових служб і авіаперевізників, з іншого – для особливих пасажирів. У Єврокомісії відзначають, що нерідкі випадки, коли пасажир несправедливо відмовляють у квитку або висувають особливі вимоги при реєстрації та посадці, через відсутність чітких формулювань у законі. Крім того, багато пасажирів не знають свої права. Лише близько 40% пасажирів завчасно повідомляє авіакомпанію і служби аеропорту про те, що їм необхідна додаткова допомога. А між тим, основна проблема аеропортів і авіаперевізників – це надати послуги і супровід пасажирів з особливими вимогами [4].

Суперечливість європейського законодавства призводить до того, що пасажир стикається з різними обмеженнями чи вимогами, подорожуючи літаком, або здійснюючи необхідні приготування до перельоту в аеропорту. Наприклад, одній співробітниці

ООН, яка страждає паралічем нижніх кінцівок, відмовили в посадці на борт літака, що прямує з Хітроу (Лондон) до Женеви (Швейцарія), бо з нею не було супроводжуючого. Хоча зазначений пасажир дуже часто користується авіаперельотами і подорожує без супроводу вже 15 років. У Франції трьом пасажиром на внутрішніх рейсах також було відмовлено у перельоті через відсутність супроводжуючих. Згодом пасажир оскаржив рішення авіаперевізника в суді і виграв справу. Компанії довелося виплатити їм компенсацію.

Діючі правила Євросоюзу щодо авіаперевезень авіапасажирів, які набрали чинності в липні 2008 року, гарантують право на недискримінаційне ставлення до пасажирів з причини інвалідності або обмежених можливостей пересування. Сфера дії цих прав охоплює: 1) відповідне ставлення під час бронювання та покупки авіаквитків; 2) право подорожувати на тих же підставах, що й інші пасажирів; 3) право на отримання інформації про правила безпеки під час польоту в тій формі, яка доступна пасажирів (звуковій, візуальній, тактильній); 4) право на надання безкоштовної допомоги в аеропорту і салоні літака; 5) право на безкоштовне перевезення двох засобів реабілітації або предметів, що полегшують пересування.

Отже, вільний доступ до подорожей для людей з особливими потребами стає можливим при гідному правовому регулюванні зазначених суперечностей, що відкриває для таких людей світ без бар'єрів.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48 – 49. – Ст. 536.

2. Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу Приватного акціонерного товариства "Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України" [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.flyuia.com/ua/information-and-services/1464.html>.

3. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/Obslugovuvannya-osib-z-obmezenymy-moglyvostyamy/30216_2.html.

4. Руководство ЕС о правах авиапассажиров с ограниченными возможностями: [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-12-422_en.htm?locale=en

УДК 656.7.08: 341.266 (043.2)

Ткач І. О.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Головка С. Г., к.і.н., доцент

ТЕОРІЯ І ПРАКТИКА БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Підвищення ролі цивільної авіації у перевезеннях пасажирів і вантажів, зростання інтенсивності руху на міжнародних авіалініях та швидкий розвиток авіаційної техніки вимагають особливої уваги до питань міжнародно-правового гарантування безпеки цивільної авіації.

Нормативно-правове закріплення поняття "безпека" подано у Чиказькій конвенції 1944 р. Проблему гарантування безпеки цивільної авіації поділяють на два напрями: вживання відповідних заходів і встановлення правил щодо забезпечення надійної експлуатації авіаційної техніки; правові питання боротьби з актами незаконного втручання людини у діяльність цивільної авіації, що загрожують її безпеці. Саме в цих двох напрямках з перших років розвитку авіації відбувається становлення міжнародно-правових норм, пов'язаних з гарантуванням безпеки цивільної авіації.

З метою створення безпеки цивільної авіації були прийняті такі міжнародно-правові акти: Токійська конвенція про злочини і деякі інші дії на борту повітряного судна (14 вересня 1963 р.); Гаазька конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (16 грудня 1970 р.); Монреальська конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки цивільної авіації (23 вересня 1971 р.); Монреальський протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію (24 лютого 1988 р.).

Першим міжнародним документом, що містить окремі норми,