

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОЙ ДОСТУПНОСТИ
ТРАНСПОРТА ДЛЯ ЛЮДЕЙ С ИНВАЛИДНОСТЬЮ:
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ**

Н. М. Шевко

*Белорусский государственный университет, ул. Ленинградская 8,
220030, г. Минск, Беларусь, ms.shevko@inbox.ru*

Обеспечение устойчивой доступности транспорта для людей с инвалидностью является ключевым элементом реализации их прав, закрепленных в международном праве, включая Конвенцию о правах инвалидов (КПИ) 2006 г. Статья 9 КПИ обязывает государства устранять физические, информационные и коммуникационные барьеры в транспортных системах, внедряя универсальный дизайн. В свою очередь международные стандарты связывают транспортную доступность с Целями устойчивого развития, акцентируя внимание на безопасных, недорогих, доступных и экологически устойчивых транспортных системах. В то же время многие страны по-прежнему испытывают трудности в достижении необходимого уровня обеспечения устойчивой транспортной доступности для людей с инвалидностью исходя из присущего им человеческого достоинства и многообразия. Таким образом, устойчивая доступность транспорта – условие социально-экономического развития, обеспечивающее равенство возможностей для людей с инвалидностью.

Ключевые слова: люди с инвалидностью; международные договоры; международно-правовые обязательства; транспортная инфраструктура; права людей с инвалидностью; равные возможности; международно-правовые стандарты в области прав людей с инвалидностью.

**ENSURING SUSTAINABLE TRANSPORT ACCESSIBILITY
FOR PEOPLE WITH DISABILITIES:
THE INTERNATIONAL LEGAL DIMENSION**

N. M. Shevko

*Belarusian State University, Leningradskaya st. 8,
220030, Minsk, Belarus, ms.shevko@inbox.ru*

Ensuring sustainable transport accessibility for people with disabilities is a key element in realising their rights under international law, including the 2006 Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD). Article 9 of the CRPD obliges states to remove physical, information and communication barriers in transport systems by implementing universal design. In turn, international standards link transport accessibility to the Sustainable Development Goals, emphasising safe, affordable, accessible and environmentally sustainable transport systems. At the same time, many countries still struggle to achieve the necessary level of sustainable transport accessibility for people with disabilities based on their inherent human dignity and diversity. Thus, sustainable transport accessibility is a

condition for social and economic development that ensures equality of opportunity for persons with disabilities.

Keywords: people with disabilities; international treaties; international legal obligations; transport infrastructure; rights of people with disabilities; equal opportunities; international legal standards on the rights of people with disabilities.

Хотя идея «доступности» не нова, в последние годы эта тема приобретает все большее значение в обсуждении транспортной политики. Это отражает смещение акцента с мобильности, при которой лучше больше и быстрее передвигаться, на доступ к возможностям, когда поездки позволяют людям удовлетворять свои потребности. Так, понятие доступности вышло за рамки физического доступа и мобильности. Расширение понятия доступности за счет включения в него «устойчивости» означает учет дополнительных потребностей. Например, выбор людьми видов транспорта и типов транспортных средств влияет на затраты, которые их поездки и поведение налагают на общество (например, загрязнение воздуха, изменение климата и отчуждение). В то же время многие из неравенств в жизни проявляются в транспортной сфере. Например, в силу таких факторов, как небезопасность транспорта или его недоступность по стоимости, физически и информационно. Все перечисленное напрямую влияет на способность людей найти работу или образование, участвовать в общественной жизни, получать доступ к здравоохранению и основным услугам, а также повышать качество жизни [1, с. 9]. В свою очередь устойчивая доступность транспорта фокусируется на потребностях уязвимых демографических групп, включая потребности людей с инвалидностью. Очевидно, что доступность транспорта выступает одним из ключевых инструментов реализации прав людей с инвалидностью на: участие в общественной жизни; образование; трудоустройство и медицинское обслуживание. Действительно, как указано в Стратегии Организации Объединенных Наций (далее – ООН) по интеграции инвалидов: «соблюдение прав человека, мир и безопасность, а также устойчивое развитие для всех будут обеспечены только в том случае, если люди с разными формами инвалидности будут включены в жизнь общества наравне с другими...». [2, п. 16]. В этой связи, настоящая статья посвящена разрабатываемым и принимаемым на международном уровне актам «твердого» и «мягкого» права, направленным на обеспечение устойчивой доступности транспорта для людей с инвалидностью, исходя из их потребностей («ничего о нас, без нас»). В дополнение стоит отметить, что в области защиты прав людей с инвалидностью акты «мягкого права» имели особенность преобразовываться в акты «твердого права».

Как верно указывают Р. Т. Тимакова и Ю. В. Ильюхина: «Несмотря на активное развитие транспортных систем (воздушного, автомобильного,

железнодорожного, речного и др.) и повышения уровня комфортности, существует определенная проблема доступности для передвижения и путешествия ряда категорий населения таких как: ...людей с ограниченными возможностями здоровья» [3, с. 411]. С одной стороны, люди с инвалидностью по-прежнему относятся к наиболее маргинализированным группам в любом обществе. С другой стороны, «взяв курс на формирование инклюзивного пространства, современные общества все дальше продвигаются от идеи изоляции и сегрегации инвалидов к идее их интеграции и ассимиляции, постепенно создавая условия для их полноценной жизни в пространстве городов и сельских поселений (цит. по [4, с. 8]), что, вытекает из международных обязательств государств, закрепленных в международных договорах и актах «мягкого права» по правам человека и по правам людей с инвалидностью, поскольку полное и всестороннее осуществление прав человека всех людей с инвалидностью является неотъемлемым, целостным и неделимым элементом всех прав человека и основных свобод. Это соответствует принципам, закрепленным в Уставе Организации Объединенных Наций, Всеобщей декларации прав человека 1948 г. и других международных документах по правам человека, в частности Конвенции о правах инвалидов 2006 г.; Международном пакте об экономических, социальных и культурных правах 1966 г.; Международном пакте о гражданских и политических правах 1966 г.; Конвенции о правах ребенка 1989 г.; Конвенции о ликвидации всех форм дискриминации в отношении женщин 1979 г.; Международной конвенции о ликвидации всех форм расовой дискриминации 1965 г., а также применимых конвенциях Международной организации труда.

Так, важность передвижения в жизни каждого человека, включая людей с инвалидностью, признается на международном уровне. Всеобщая декларация прав человека 1948 г. закрепляет право на передвижение, указывая в статье 13.1, что каждый гражданин имеет право свободно передвигаться и проживать в пределах каждого государства, а в статье 13.2, что каждый гражданин имеет право въезжать в любую страну, включая свою собственную, и выезжать из нее [5]. В то же время, реализация права на передвижение людьми с инвалидностью наравне с другими зависит от уровня обеспечения доступности транспортных услуг и транспортной инфраструктуры для этой категории граждан. В подтверждение этому сошлемся на Правило 5 («Доступность») Стандартных правил обеспечения равных возможностей для инвалидов 1993 г. (далее – Правила) [6], которые признаются основными международно-правовыми стандартами в области прав людей с инвалидностью. Несмотря на то, что предложенные ООН Правила не имеют обязательной силы, они представляют собой моральные и политические обязательства государств по достижению равных

возможностей для людей с инвалидностью в областях, имеющих для них решающее значение в обеспечении качества жизни, всестороннего участия в жизни общества и равенства. Так, «государствам следует признать важность обеспечения доступности в процессе создания равных возможностей для инвалидов во всех сферах жизни общества...» [6, Пр. 5]. Устранение барьеров, препятствующих использованию материального окружения и обеспечение доступа к услугам общественного транспорта и другим транспортным средствам, улицам и другим объектам уличного окружения рассматриваются в качестве приоритетных задач государств [6, Пр. 5 (a)]. Однако, стоит отметить, что во многих странах мира по-прежнему не хватает адекватной инфраструктуры общественного транспорта и доступных транспортных услуг, особенно для наиболее уязвимых групп населения, что «способствуют сохранению бедности, неравенства и лишений среди людей во всем мире, особенно затрагивая людей с инвалидностью» [7, с. 37].

Конвенция ООН о правах инвалидов 2006 г. (далее КПИ), в частности, предусматривает, что: «Государства-участники принимают надлежащие меры для обеспечения инвалидам доступа наравне с другими ... к транспорту» (ст. 9) [8]. «Поскольку доступность является предварительным условием, дающим инвалидам возможность вести независимый образ жизни, как это предусмотрено в статье 19 КПИ, а также всесторонне и на равной основе участвовать в жизни общества, отказ в доступе к ... транспорту...равно как и к объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения, следует рассматривать в контексте дискриминации» [9, п. 23]. При обзоре своего законодательства по вопросам доступности государства-участники должны рассматривать и, при необходимости, изменять свои законы с целью запрета дискриминации по признаку инвалидности [9, п. 31]. Такой подход подразумевает смену парадигмы, поскольку государственные органы, а не отдельные лица, должны адаптироваться к окружающей среде, чтобы отдельные лица могли жить независимо. В этом смысле, уместно применение принципа универсального дизайна, который, по мнению автора, способствует обеспечению устойчивой доступности транспорта для людей с инвалидностью. Термин «универсальный дизайн» используется для описания работы по обеспечению инклюзивности для всех людей. Он включает в себя подход к разработке продуктов, сред, программ и услуг, которые могут быть использованы всеми в максимально возможной степени. Универсальный дизайн подчеркивает, что дизайн должен быть универсальным для всех, чтобы не требовалось никаких специальных приспособлений, специальных конструкций или адаптации для некоторых людей. Это рассматривается как необходимое условие для того, чтобы люди с инвалидностью могли участвовать в жизни общества наравне с другими [10, с. 91]. Так, применение принципа универсального дизайна к людям с инвалидностью должно содействовать

как их «неограниченному и беспрепятственному передвижению из одного пространства в другое, в том числе при передвижении внутри конкретных пространств» (например внутри зданий аэропортов или ж/д вокзалов), так и обеспечивать их «возможность беспрепятственно двигаться по улицам, входить в доступные транспортные средства с низкой посадкой, иметь доступ к информации и связи, а также входить в здания универсального дизайна и передвигаться внутри них при помощи технических вспомогательных средств и услуг помощников, где это необходимо» [9, п. 15].

В заключении отметим, что обеспечение устойчивой доступности транспорта для людей с инвалидностью играет одну из ключевых ролей в достижении Цели устойчивого развития 11.2 (провозглашенной в Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 г.), направленной на то, чтобы «к 2030 году обеспечить доступ к безопасным, недорогим, доступным и экологически устойчивыми транспортными системами, в частности за счет расширения общественного транспорта, уделяя особое внимание потребностям людей, находящихся в уязвимом положении... людей с инвалидностью» [11]. Однако достижение указанной цели на уровне государств возможно при условии, что обеспечение устойчивой транспортной доступности для людей с инвалидностью будет поддержано стимулирующей политикой на национальном уровне, инновационными технологиями, совместными стратегиями и программами с участием людей с инвалидностью. Так, правительства государств могут поощрять выбор более устойчивых и доступных видов транспорта и препятствовать использованию неустойчивых и недоступных вариантов путем принятия и обеспечения соблюдения законодательства и нормативных правовых актов, а также разработки стратегий устойчивого развития транспорта. В свою очередь, разработка новых технологий и применения научных достижений в области обеспечения устойчивой доступности транспорта требует создание системы стимулов, обеспечивающей наличие достаточных людских, финансовых и институциональных ресурсов. Приложенные усилия, направленные на привлечение и получение поддержки со стороны людей с инвалидностью, обеспечат экономическую, социальную и политическую устойчивости. В результате, повышение уровня обеспечения устойчивой доступности транспорта будет способствовать эффективной реализации всех прав человека людей с инвалидностью как на национальном, так и международном уровнях.

Библиографические ссылки

1. Sustainable Accessibility for All [Электронный ресурс] // ITF. – URL: <https://www.itf-oecd.org/sustainable-accessibility-for-all> (date of access: 01.04.2025).

2. Стратегия организации объединенных наций по интеграции инвалидов [Электронный ресурс] // ООН. – URL: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.un.org/ru/content/disabilitystrategy/assets/documentation/UN_Disability_Inclusion_Strategy_russian.pdf (дата обращения: 01.04.2025).

3. Тимакова Р. В., Ильюхина Ю. В. Современные тенденции устойчивого развития «доступной среды» на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс] // Вестник ВГУИТ. 2022. № 1. С. 410–417. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-tendentsii-ustoychivogo-razvitiya-dostupnoy-sredy-na-zheleznodorozhnom-transporte/viewer> (дата обращения: 01.04.2025).

4. Бессчетнова О. В., Матвеев Д. А. Общественный транспорт глазами лиц с инвалидностью [Электронный ресурс] // Человек. Общество. Инклюзия. 2023. № 1 (53). – С. 8–16. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/obschestvennyy-transport-glazami-lits-s-invalidnostyu-agressivnaya-sreda-vs-inklyuziya/viewer> (дата обращения: 01.04.2025).

5. Всеобщая декларация прав человека 1948 г., принята резолюц. 217 А (III) Ген. Ассамбл. ООН от 10 дек. 1948 г. [Электронный ресурс] // ООН. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/declhr.shtml (дата обращения: 01.04.2025).

6. Стандартные правила обеспечения равных возможностей для инвалидов, приняты резол. 48/96 Ген. Ассамбл. от 20 дек. 1993 г. [Электронный ресурс] // ООН. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disabled_ch2.shtml#a5 (дата обращения: 01.04.2025).

7. Sustainable transport, sustainable development [Электронный ресурс] // UN. – URL: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-10/Transportation%20Report%202021_FullReport_Digital.pdf (date of access: 01.04.2025).

8. Конвенция о правах инвалидов, принята резолюцией 61/106 Ген. Ассамбл. от 13 декабря 2006 г. [Электронный ресурс] // ООН. – URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disability.shtml (дата обращения: 01.04.2025).

9. Замечание общего порядка № 2 (2014), Статья 9: Доступность [Электронный ресурс] // ООН. – URL: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/file:///C:/Users/msshe/Downloads/G1403315.pdf> (дата обращения: 01.04.2025).

10. Curtis, C. Handbook of sustainable transport [Электронный ресурс] // Elgar. – 2020. – P. 519. – URL: https://books.google.by/books?id=Ai0NEAAAQBAJ&newbks=1&newbks_redir=0&dq=universal+design+in+transport&hl=ru&source=gbs_navlinks_s (date of access: 01.04.2025).

11. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 г., принята Ген. Ассамбл. 25 сентября 2015 г. [Электронный ресурс] // ООН. – URL: <https://docs.un.org/ru/A/RES/70/1> (дата обращения: 01.04.2025).