

Лариса Марценюк

доктор економічних наук, професор

Сергій Файфер

аспірант

*(Український державний університет
науки і технологій, м. Дніпро)*

СТВОРЕННЯ БЕЗБАР'ЄРНОГО ДОСТУПУ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ ДО ТРАНСПОРТНИХ ОБ'ЄКТІВ

Кожна людина має різні права в різних сферах життя, зазвичай ці права закріплені міжнародними стандартами та законодавством конкретної країни, в якій проживає людина. В Україні в останні роки є позитивні зрушення стосовно розвитку та впровадження національних стандартів захисту прав громадян та імплементації міжнародних норм в українське законодавство. На наш погляд, одними з найменш захищених є особи з обмеженими можливостями і саме їм держава повинна допомагати жити повноцінним життям, та давати таким особам мати рівний доступ до усіх благ та ресурсів держави, разом із здоровими людьми.

В Україні близько трьох мільйонів осіб мають інвалідність, а враховуючи нинішню війну, напад росії на Україну, зрозуміло, що кількість інвалідів буде тільки збільшуватися, а отже питання підтримки таких осіб є вкрай актуальним.

В даний час існують і діють різні форми та методи здійснення норм міжнародно-правових актів у галузі прав людини в національну правову систему України. Що стосується наукових підходів до взаємодії національного права та міжнародного права, що регулює процес утворення та реалізації МПСПЛ, то тут слід, напевне, користуватися поняттям «імплементація» як найбільш оптимальним в даній ситуації. Проте незважаючи на різні форми і способи, їх спільною метою є сприяння і визнання захисту прав і свобод людини як найвищої цінності з боку держав [1].

Враховуючи, що Україна стала Кандидатом на членство у Євросоюзі в червні 2022 року, вкрай актуальним стало питання імплементації європейського законодавства, провідних Директив та Регламентів в українське національне законодавство. Не стало виключенням й питання імплементації європейського законодавства в сфері підтримки прав осіб з обмеженими можливостями у всіх сферах життя.

Так, науковець І.І. Єфремова слушно зазначає, що, Україна, обравши шлях приєднання до європейської спільноти, визнала потребу в уніфікації застосування принципів дотримання прав людини та механізму захисту прав у разі їх порушення [2].

В світі є достатня кількість різноманітних міжнародних документів, що регламентують підтримку осіб з обмеженими можливостями на всіх рівнях. Ми зосередимося лише на Конвенції про права осіб з інвалідністю, згідно із статтею 3 якої визначено, що: а) повага до притаманної людині гідності, її особистої самостійності, зокрема свободи робити власний вибір, і незалежності; б) недискримінація; с) повне залучення до суспільства; d) повага до осіб з інвалідністю; е) рівність можливостей; f) доступність; g) рівність чоловіків і жінок; h) повага до здібностей дітей з інвалідністю [3].

Ми більше уваги хотіли б зосередити на доступності транспортних об'єктів та рухомого пасажирського складу для мало мобільних осіб, адже в повсякденному житті транспорт нас оточує скрізь і майже неможливо задовольнити те чи інше своє бажання, не скориставшись послугами різних видів транспорту (маємо на увазі, що зазвичай, аби добратися до аптеки, до магазину, на роботу, на відпочинок тощо людина використовує різні види транспорту, а наскільки сучасний транспорт, що використовується в Україні, придатний та зручний для використання його особами з обмеженими можливостями, це велике питання).

Зауважимо, що в країнах ЄС є ціла низка ініціатив, спрямованих на підвищення доступності громадського транспорту, наприклад, CIVITAS II (Тулуза, Франція), в рамках якої були усунені бар'єри для користування транспортом людям із фізичними обмеженнями в м. Тулузі та в селах навколо нього. У рамках проєкту CIVITAS I (Прага, Чеська Республіка) було створено автобусний маршрут, який об'єднав лікарні та медичні центри в історичному центрі міста, що підвищило доступність громадського транспорту не лише для пацієнтів, але й для лікарів. У рамках проєкту CIVITAS PLUS (Ясси, Румунія) було вжито заходів, щоби полегшити перехід вулиць людям з обмеженими фізичними можливостями та вадами зору, а також обладнано автобуси гідравлічними підйомними рампами. Є й інші проєкти, як-от CAP4Access (онлайн-карти доступу до транспорту), SIMON (спеціальні мобільні додатки для людей з інвалідністю) та інші. Всі ці ініціативи започатковані для практичної реалізації низки програмних документів, таких як Конвенція ООН з прав осіб з інвалідністю, Європейська стратегія інвалідності та інших.

Закон України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» чітко прописує, що забудовники повинні пам'ятати про осіб з обмеженими можливостями і вже на етапі проєктування планувати для таких осіб можливість доступу до тих чи інших об'єктів. Так, стаття 26 вищезгаданого Закону говорить про те, що: »Підприємства, установи та організації зобов'язані створювати умови для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю до об'єктів фізичного оточення». А в статті 27 чітко прописано, що планування і будова населених пунктів, формування мікрорайонів, проєктування, будівництво і реконструкція об'єктів фізичного оточення без пристосування для використання особами з інвалідністю не допускаються.

Разом з тим і стаття 28 захищає права громадян з обмеженими можливостями: «підприємства, організації та фізичні особи – підприємці, що здійснюють транспортне обслуговування населення, зобов'язані забезпечити спеціальне обладнання транспортних засобів, вокзалів, аеропортів та інших об'єктів, яке б дало змогу особам з інвалідністю безперешкодно користуватися їх послугами» [4].

Практичну реалізацію проєктів підтримки осіб з обмеженими можливостями вдалося здвинути з мертвої точки за ініціативи першої леді України Олени Зеленської, яка запропонувала втілення програми «Без бар'єрів», в рамках якої прийнято Національну стратегію зі створення безбар'єрного простору в Україні до 2030 року та затверджений план заходів з її реалізації. Метою Стратегії є створення безперешкодного середовища для всіх груп населення, забезпечення рівних можливостей кожній людині реалізовувати свої права, отримувати послуги на рівні з іншими шляхом інтегрування фізичної, інформаційної, цифрової, соціальної та громадянської, економічної та освітньої безбар'єрності до всіх сфер державної політики. Ми не будемо перераховувати завдання цієї Стратегії, але сподіваємося, що держава знайде власні кошти або залучить іноземні джерела фінансування для реалізації такої важливої для суспільства Стратегії [5].

Якщо Україна прагне стати повноправним членом розвинутих країн, вона повинна докласти зусиль до формування безбар'єрного середовища. Для цього потрібно на рівні областей затвердити та втілювати в життя Програми створення сприятливих умов для життєдіяльності осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення (які передбачатимуть встановлення звукових світлофорів; забезпечення доступності транспортної інфраструктури для маломобільних груп населення; створення мережі зон стоянок та відпочинку водіїв вантажних та інших транспортних засобів та їх відповідність вимогам щодо доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення до приміщень на доступній висоті потрібно встановлювати кнопку виклику обслуговуючого персоналу з відповідною табличкою; облаштовувати пандуси в громадських місцях, розміщувати тактильні карти-схеми міста з використанням шрифту Брайля, а також потрібно оновлювати рухомий склад пасажирського транспорту на такий, що пристосований для перевезення осіб з обмеженими фізичними можливостями).

Список використаних джерел

1. Наливайко Л. Р., Степаненко К. В. Н 23 Міжнародно-правові стандарти прав людини: навч. посібник / Л. Р. Наливайко, К. В. Степаненко. Дніпро: ДДУВС, 2019. 184 с.
2. Єфремова І.І. Особливості визначення міжнародно-правового механізму захисту приватних прав. Економіка, фінанси, право. 2019. № 7/1. С. 41–44.
3. Конвенція про права осіб з інвалідністю від 13.12.2006. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text

4. Закон України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні» (назва із змінами, внесеними згідно із Законом України від 19.12.2017 р. N 2249-VIII). URL: <https://ips.ligazakon.net/document/T087500?an=1>

5. Національна Стратегія із створення безбар'єрного простору в Україні на період до 2030 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/366-2021-%D1%80/conv#n10>

Олександр Обушенко

доктор юридичних наук, професор

(центральний орган управління

Служби судової охорони)

ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАРУБІЖНОГО ДОСВІДУ У СФЕРІ ОХОРОНИ ПРАЦІ ЯК ПРІОРИТЕТНЕ ЗНАЧЕННЯ В АСПЕКТІ ОПТИМІЗАЦІЇ ТА УДОСКОНАЛЕННЯ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН

Одним з пріоритетних напрямів діяльності держави у сфері охорони праці є постійне вдосконалення рівня безпеки здоров'я працівників у процесі праці, однією із складових якого є використання іноземного досвіду у цій сфері. Звідси надзвичайно важливим видається вивчення як міжнародно-правового регулювання охорони праці, так і позитивного та негативного світового досвіду організації роботи з поліпшення умов і підвищення безпеки праці.

Необхідно зазначити, що сьогодні на міжнародно-правовому рівні діє широке коло актів у сфері охорони праці, зокрема конвенцій і рекомендацій. Наприклад, можна виділити такі важливі нормативно-правові акти у даній сфері: Конвенцію МОП № 159 «Про професійну реабілітацію та зайнятість інвалідів» 1983 року [1], Конвенцію МОП № 174 «Про запобігання великим промисловим аваріям» 1993 року [2], Конвенцію МОП № 176 «Про безпеку та гігієну праці в шахтах» 1995 року [3] тощо.

У 2006 році на 95-й Міжнародній конференції праці було прийнято Конвенцію МОП № 187 «Про основи сприяння передової організації охорони праці на національному рівні» [4] і «Рекомендація про основи сприяння передової організації охорони праці на національному рівні»(№ 197) [5]. Суть конвенції полягає в тому, що кожна країна – член МОП поступово розвиває і періодично переглядає державну систему забезпечення охорони праці на основі консультацій з представницькими організаціями підприємців і працівників. Ця система повинна включати законодавчі й інші правові акти; державні органи або відомства, що відповідають за охорону праці; механізм для дотримання вимог національних нормативних актів; угоди щодо співпраці між працедавцями і працівниками на рівні підприємств; національний трьохсторонній консультативний орган, служби гігієни праці і т. п..