

2. Круглий стіл «Стратегія національної безпеки України в умовах радикальних змін внутрішнього і зовнішнього безпекового середовища» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1726>

УДК 347:656.7.072(043.2)

**Скрипка Г. М.**, юридичний консультант,  
ГО «Альянс Української Єдності», м. Київ

## **ПРАВИЛА ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ОСІБ З ОБМЕЖЕНИМИ ФІЗИЧНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ ТА ІНВАЛІДІВ**

Конституція України закріпила пріоритет прав людини і громадянина в діяльності держави. Шлях євроінтеграції, який в нелегкій боротьбі обрала Україна, передбачає, що стандарти Європейського співтовариства мають ставати невід'ємними ознаками щоденного життя і діяльності в Україні. В даному аспекті законодавством України були створені правила перевезення пасажирів повітряним транспортом, в тому числі осіб, що мають певні фізичні обмеження чи є інвалідами. Зокрема визначено зміст поняття «пасажир з обмеженими фізичними можливостями або інвалід», а також регламентовано його правова та обов'язки під час здійснення повітряних перевезень.

Згідно Повітряного Кодексу України (далі – ПКУ) пасажир з обмеженими фізичними можливостями або інвалід – це 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].

Відповідно до Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, авіапідприємства повинні застосовувати стандартні процедури, пов'язані з перевезенням хворих пасажирів/інвалідів. Однак, вони повинні відмовитися перевозити або продовжувати перевезення осіб, перевезення, яких внаслідок їхнього фізичного стану або стану здоров'я на підставі встановлених фактів медичного або іншого огляду і т.д., може мати загрозу для безпеки інших пасажирів, їх майна, для літака або екіпажу [2].

Хворі пасажири/інваліди не приймаються до перевезення доти, поки все обслуговування не буде погоджене і підтверджене

бронювання. Під час реєстрації спеціальний код (SP) на польотному купоні повинний звернути на себе увагу перевізника, який зобов'язаний перевірити чи все готово для надання допомоги та перевезення хворого пасажира/інваліда [3, с. 81-82].

За загальними правилами перевезення пасажирів та багажу, пасажир, з обмеженими фізичними можливостями здійснює авіаперельот згідно таких правил:

- пасажир зобов'язаний самостійно до здійснення подорожі визначитися з можливістю використовувати повітряний транспорт, урахувавши стан свого здоров'я;

- перевізник не відповідає за погіршення стану здоров'я пасажира або інші наслідки, які можуть статися з пасажиром під час посадки у літак;

- пасажир, фізичний стан якого викликає у перевізника занепокоєння (тяжкохворі, хворі на ношах та інші), допускається до повітряного перевезення у разі пред'явлення відповідної довідки закладу охорони здоров'я про те, що йому непротипоказано перевезення повітряним транспортом;

- перевезення тяжкохворих і хворих на ношах може здійснюватися тільки у супроводі особи, яка буде забезпечувати догляд за хворим під час польоту; У тих випадках, коли хворий не може бути пересаджений з нош на крісло, можливість його перевезення визначається заздалегідь за узгодженням між перевізником та особою, яка супроводжує хворого; Перевізник має право відмовити в перевезенні хворого на ношах у разі відсутності на повітряному судні умов;

- запит про необхідність надання допомоги під час транспортування хворого повинен надсилатися перевізнику: для хворого, який перевозиться на ношах, - не пізніше ніж за 72 години до відправлення рейсу;

- незрячих та глухих пасажирів, яких супроводжує собака-поводир, розміщують на місцях, де є достатньо простору для собаки, неподалік від запасного виходу;

- пасажири з обмеженими фізичними можливостями розташовуються неподалік від запасного виходу і таким чином, щоб не перешкоджати швидкій евакуації пасажирів з повітряного судна;

- керівництво аеропортів повинно вживати заходів для того, щоб інваліди та особи з обмеженими фізичними можливостями мали змогу: повідомляти про своє прибуття в аеропорт та звертатися за допомогою у визначених пунктах у межах та поза межами будівель терміналу аеропорту; пересуватися з визначеного пункту до стійки реєстрації; здавати та реєструвати багаж; пересуватися від стійки

реєстрації до літака з проходженням еміграційних, митних та інших процедур; сідати на борт літака за допомогою ліфтів, інвалідних колясок або іншої необхідної підтримки; пересуватися від дверей літака до свого місця; зберігати та діставати багаж у салоні літака; пересуватися від свого місця до дверей літака; висаджуватися за допомогою ліфтів, інвалідних колясок або іншої необхідної підтримки; пересуватися від літака до зали видачі багажу та отримувати багаж з проходженням імміграційних та митних процедур; пересуватися від зали отримання багажу до визначеного пункту контролю; пересуватися до стикувального рейсу в разі трансферу з отриманням допомоги в повітрі та на землі, а також за потреби у межах та між терміналами аеропорту; пересуватися в разі потреби до туалету; отримувати необхідну для здійснення перельотів інформацію у прийнятних форматах; здійснювати тимчасову заміну на аналогічній основі пошкоджених або загублених пересувних засобів;

- якщо інваліду або особі з обмеженими фізичними можливостями допомагає особа, яка її супроводжує, то такій особі на її прохання має бути дозволено надавати необхідну допомогу в аеропорту та під час посадки та висадки з повітряного судна [2].

Необхідно зауважити, що інваліди, діти-інваліди та особи, які супроводжують інвалідів першої групи або дітей-інвалідів (не більше однієї людини, яка супроводжує інваліда або дитину-інваліда), мають право на 50% знижку вартості проїзду на внутрішніх лініях повітряного транспорту в період з 1 жовтня по 15 травня [4]. Детальне визначення пільг та порядку їх надання згідно законодавства України зазначені на офіційному сайті Державної авіаційної служби України.

На прикладі даної категорії осіб, зрозуміло, що спеціальні умови їх перевезення зазначені в нормативно-правових актах. Законодавець намагається забезпечити максимально комфортні умови пасажиром, які особливо цього потребують при перевезенні, одночасно забезпечуючи безпеку пасажирів та надання інших послуг.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/>

2. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Міністерства інфраструктури від 30 листопада 2012 р. № 735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>

3. Марінцева К.В. Авіаційні пасажирські перевезення: курс лекцій / К.В. Марінцева. – К.: НАУ, 2007. – С. 81-82.

4. Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні: Закон України від 21 березня 1991 р. № 875-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/875-12>

УДК 347.85(477): 341.229

**Шевчук В. В.**, ст. викладач,  
Одеський державний університет внутрішніх справ, м. Одеса

## **НАЦІОНАЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОСМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ**

Сучасний розвиток космічної діяльності є показником рівня науково-технічного потенціалу держави. Слід зауважити, що обсяг та зміст правового регулювання космічної діяльності у країнах світу є різним. Більшість країн світу, мають тільки окремі акти про ратифікацію основоположних міжнародних договорів з космосу, які і повинні закласти підґрунття для розвитку національного космічного законодавства. І лише окремі країни створили розгалудженні системи космічного законодавства (США, Велика Британія, Франція) або прийняли спеціальні акти, що встановлюють основні правила національної космічної діяльності (Швеція Закон «Про космічну діяльність» (1982: 963) та Декрет про космічну діяльність (1982:1069) Швеції,) чи регулюють лише деякі аспекти космічної діяльності.

Так, у Німеччині Законом «Про безпеку даних, що отримуються із супутників», регулюється лише єдиний аспект космічної діяльності, а саме забезпечення безпеки в процесі поширення даних дистанційного зондування Землі; у Іспанії Королівським указом № 278/1995 було законодавчо закріплено створення національного реєстру космічних об'єктів. А от у Італії національним космічним законодавством охоплені регулюванням лише два аспекти космічної діяльності: відшкодування шкоди, спричиненої космічними об'єктами (Закон від 25.01.1983 р.) та реєстрація космічних об'єктів (Закон від 12.07.2005 р.) [1].

Україна, будучи однією з космічних держав, також проводить правотворчу роботу щодо створення національного космічного законодавства.

Одним із перших кроків до регулювання питань космічної діяльності України став Указ Президента «Про створення