A black and white photograph of a person in a wheelchair, likely at an airport. The person is wearing a plaid shirt and dark pants, and is holding a small object in their right hand. The wheelchair is a standard manual model with large rear wheels and smaller front wheels. The background shows what appears to be an airport terminal with metal railings and a staircase.

Отчет НИР «Разработка условий воздушной перевозки пассажиров-инвалидов, неспособных передвигаться самостоятельно»

Государственный контракт 101.10.1.0100.01 от 22.07.2010г.

- **Олимпиада-2014 – параолимпийские игры в Сочи**
 - Необходимость массовых перевозок инвалидов на регулярных рейсах авиакомпаний
- **Ряд скандалов, связанных с отказом инвалидам в авиаперевозке**
 - инвалида-колясочника Наталью Присецкую не пустили в самолет S7 Airlines без сопровождающего лица.
 - инвалида Евгения Прихунова 27 февраля 2009 года в аэропорту Новосибирска не пустили на борт самолета "Аэрофлота», сославшись на то, что самолет не подготовлен для перевозки инвалида.
 - сотрудники S7 Airlines отказали в регистрации на рейс "Москва-Казань" инвалиду по зрению Павлу Обиуху, который был вынужден купить билет на рейс другой авиакомпании и вылетел в Казань почти на три часа позже.
- **Подписание Конвенции о правах инвалидов (24.09.2008)**
 - Гарантия равных прав, отсутствие дискриминации
 - Социальная реабилитация и интеграция
 - Транспортная доступность
 - Обеспечение безопасности
- **Существующие проблемы инвалидов**
 - Физические или ментальные ограничения
 - Отсутствие социальной поддержки государства
 - Высокие затраты на лечение и реабилитацию
 - Недостаток рабочих мест (источников дохода)
 - Отсутствие системной инфраструктуры (пандусов, подъемников, туалетов)
 - Недействующее законодательство запретительного характера
 - Высокие административные барьеры
 - Низкие санкции за нарушение прав инвалидов и неэффективная судебная система
- **Как результат, люди с ограниченными возможностями в РФ практически полностью лишены средств к существованию, изолированы от социума и поражены в правах.**

- **Конвенция о правах инвалидов**

- **Статья 1 Цель**

- Цель настоящей Конвенции заключается в поощрении, защите и обеспечении полного и равного осуществления всеми инвалидами всех прав человека и основных свобод, а также в поощрении уважения присущего им достоинства.

- **Статья 5 Равенство и недискриминация**

- 1. Государства-участники признают, что все лица равны перед законом и по нему и имеют право на равную защиту закона и равное пользование им без всякой дискриминации.
- 2. Государства-участники запрещают любую дискриминацию по признаку инвалидности и гарантируют инвалидам равную и эффективную правовую защиту от дискриминации на любой почве.

- **Статья 9 Доступность**

- 1. Чтобы наделить инвалидов возможностью вести независимый образ жизни и всесторонне участвовать во всех аспектах жизни, государства-участники принимают надлежащие меры для обеспечения инвалидам доступа наравне с другими к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи, включая информационно-коммуникационные технологии и системы, а также к другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым для населения, как в городских, так и в сельских районах.

- **Статья 10 Право на жизнь**

- Государства-участники вновь подтверждают неотъемлемое право каждого человека на жизнь и принимают все необходимые меры для обеспечения его эффективного осуществления инвалидами наравне с другими.

- **Директива ЕС 1107/2006 по правам инвалидов на ВТ**
- **Помощь со стороны авиаперевозчика**
- Авиаперевозчик должен предоставить всю помощь, указанную в Приложении 2, без взимания с инвалида дополнительной платы.
- **Помощь со стороны авиаперевозчика - Приложение**
- Перевозка служебных собак в салоне воздушного судна, производится в соответствии с национальным законодательством.
- В дополнение к медицинскому оборудованию, перевозка в багаже до двух мест инвалидного оборудования, в т.ч. электрическое инвалидное кресло
- Доведение необходимой информации о полете в доступной инвалиду форме.
- По возможности, предоставление мест в салоне воздушного судна в соответствии с нуждами каждого конкретного пассажира-инвалида, с учетом требований по безопасности и по наличию свободных мест.
- Помощь в транспортировке инвалида в туалет на борту воздушного судна, если требуется.
- По возможности, предоставление места сопровождающему лицу по соседству с местом для инвалида.

- **Воздушный Кодекс РФ**

- 1. Перевозчик может в одностороннем порядке **расторгнуть договор** воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:
- 3) если состояние здоровья пассажира воздушного судна **требует особых условий воздушной перевозки** либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустраняемые неудобства для других лиц;

- **ФАП-82**

- 110. Перевозка пассажира в кресле-коляске, неспособного передвигаться самостоятельно, или больного на носилках **производится в сопровождении лица**, обеспечивающего уход за этим пассажиром в полете.
- **Правилами перевозчика может быть** предусмотрена перевозка пассажира в кресле-коляске, неспособного передвигаться самостоятельно, или больного на носилках под наблюдением перевозчика
- **Перевозчик вправе отказать** в перевозке пассажира в кресле-коляске, больного на носилках **при отсутствии на отдельных воздушных судах условий**, необходимых для перевозки таких пассажиров.
- 112. Пассажир, лишенный слуха, **по согласованию с перевозчиком** может перевозиться без сопровождающего.
- 113. Пассажир, лишенный зрения, **по согласованию с перевозчиком** может перевозиться в сопровождении собаки-поводыря.

- **Угрозы при аварийной ситуации**

- Перегрузки,
- Нарушения целостности салона ВС,
- Возгорание,
- Задымление, в т.ч. токсичное,
- Затопление,
- Незакрепленные предметы в салоне,
- Паника пассажиров и экипажа,
- Неисправное аварийное оборудование.

Поражающие факторы, влияющие на количество неспособных эвакуироваться раненых на борту воздушного судна, а также на реальную скорость и результативность эвакуации пассажиров.

- **Возможные угрозы процессу и результату эвакуации со стороны инвалидов:**

- Инвалид может выпасть в проход и создать препятствие эвакуирующимся пассажирам. Вероятнее всего, препятствие он не создаст, но его в панике затопчут.
- Инвалид может не суметь (не успеть) самостоятельно добраться до аварийного выхода.

- **Процедура внеплановой эвакуации**

- **Действия экипажа**

- После возникновения угрозы аварийной ситуации дать команду пассажирам пристегнуться и принять защитную позу,
- Зафиксировать подвижные предметы в салоне ВС,
- После остановки ВС и получения команды на эвакуацию убедиться в безопасности выходов и разблокировать их,
- Занять позицию в аварийном проходе, удерживаясь за поручень,
- Отдать команду пассажирам отстегнуть ремни и начать эвакуацию,
- Организовать потоки эвакуирующихся, контролировать безопасность и загрузку выходов,
- По прекращению потока эвакуирующихся, проверить салон ВС на предмет оставшихся пассажиров, позвать их к выходу,
- Оказать содействие оставшимся пассажирам в покидании салона ВС,
- Покинуть борт ВС.

Выполняется экипажем при условии собственной безопасности

- **ФАП-147 не регламентирует требования по физической кондиции (силе и навыкам), предъявляемые к бортпроводникам.**
- **Авиакомпании не проводят тренинги экипажа по эвакуации раненых и инвалидов (безопасные и эффективные способы переноски раненых и инвалидов).**
- **Вывод:** в процессе эвакуации экипаж не в состоянии и не обязан проводить индивидуальную эвакуацию инвалидов и раненых. Это возможно только по завершении общей самостоятельной эвакуации всех остальных пассажиров.

• Катастрофа А310 в Иркутске

- В воскресенье, 9 июля, при посадке в аэропорту Иркутска потерпел катастрофу пассажирский А-310-324 авиакомпании «Сибирь» (S7), следовавший рейсом 778 из московского аэропорта «Домодедово». Самолёт не сумел остановиться на взлётно-посадочной полосе, выкатился за её пределы и врезался в расположенный неподалеку гаражный комплекс. В результате столкновения фюзеляж аэробуса разрушился, в салоне возник пожар.
- Всего на борту было 203 человека, включая 10 членов экипажа и трёх пассажиров, попавших в салон без регистрации. В результате катастрофы погибло 124 человека (61%). Около шестидесяти пострадавших было госпитализировано (30%), причём некоторые с серьёзными травмами.
- Уцелевшая пассажирка:
 - Сначала я, кажется, потеряла сознание и упала, потому что воздуха не хватало. Видимо, кто-то случайно ногой меня подтолкнул или споткнулся, но я передвинулась ближе к выходу. Дым был в основном наверху, а я оказалась головой вниз, вдохнула воздух, и только благодаря этому начала шевелиться и ползти к выходу.

Ряд	1	2	15	16	17	18	19	20	21	22	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
Количество пассажиров	1	2	3	5	8	8	8	8	8	3	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	7	7	6
Количество выживших	0	0	0	2	2	2	3	5	2	0	2	3	1	1	1	4	2	3	2	3	3	5	2	2	4	5	3	1



- **Катастрофа А310 в Иркутске**

- **Действия бортпроводника Андрея Дьяконова**

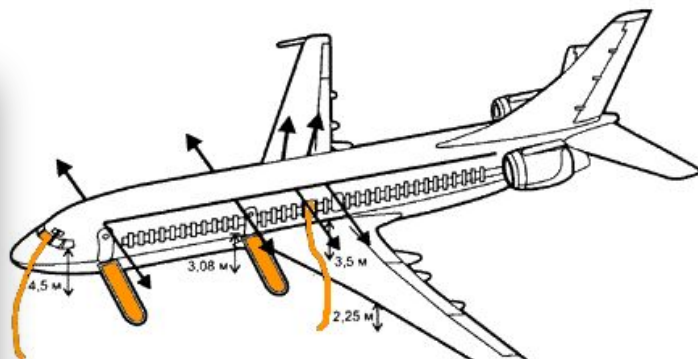
- Всего на борту А-310 было шестеро бортпроводников. Из них двое, в том числе Андрей Дьяконов, находились в хвосте — за последним рядом эконом-класса, каждый у своего борта. Сначала произошёл взрыв у правого борта аэробуса. Скорее всего, напарница Дьяконова, сидевшая справа, погибла сразу. Салон загорелся, повалил дым, среди людей возникла паника.
- Оставшиеся в живых пассажиры рассказывают, что Андрей Дьяконов действовал строго по инструкции. Он с силой выбил заклинившую дверь. Затем начал выпускать пассажиров, сам оставаясь в горящем салоне аэробуса, в двух шагах от спасительного выхода. Андрей буквально выталкивал людей из горящего салона. А потом самолет начал разваливаться на части. Выпрыгнуть Андрей, видимо, просто не успел, до последнего выпуская людей.

- **Действия бортпроводника Виктории Зильберштейн**

- Среди шестерых бортпроводников в составе экипажа разбившегося аэробуса была 22-летняя Виктория Владимировна Зильберштейн. После схода самолёта с ВПП, удара о гаражи и начала пожара Виктория Зильберштейн сумела выбраться из-под завала кресел и багажа, добраться до аварийного люка над крылом и открыть его. Благодаря действиям бортпроводницы через спасательный люк сумели выбраться 20 человек, последней через этот выход покинула самолёт сама Виктория.

• АП-25 – сертификация ВС

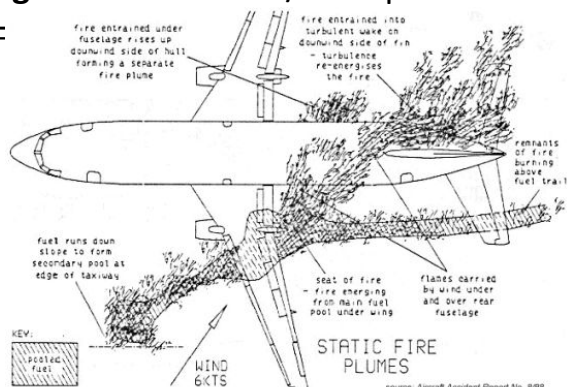
- Для самолетов с количеством пассажирских мест более 44 должно быть показано, что максимальное количество людей, на которое запрашивается сертификация, в том числе столько членов экипажа, сколько требуется правилами эксплуатации, может быть эвакуировано из самолета на землю в пределах 90 с при имитации аварийных условий.
- Для показа соответствия требованиям параграфа 25.803 должны быть использованы следующие критерии и методы.
- (h) Должен быть использован типовой состав пассажиров из лиц с **нормальным здоровьем** в следующем соотношении:
 - (1) не менее 30% должны быть женщинами;
 - (2) не менее 5% должны быть старше 60 лет с пропорциональным количеством женщин;
 - (3) не менее 5%, но не более 10%, должны быть детьми до 12 лет, равномерно распределенными по возрасту;
 - (4) три куклы размером с ребенка, которые не входят в общее количество пассажиров, должны переноситься участниками для имитации живых детей в возрасте 2 года или менее;
- (p) При демонстрации может быть использовано не более 50% аварийных выходов на бортах фюзеляжа с



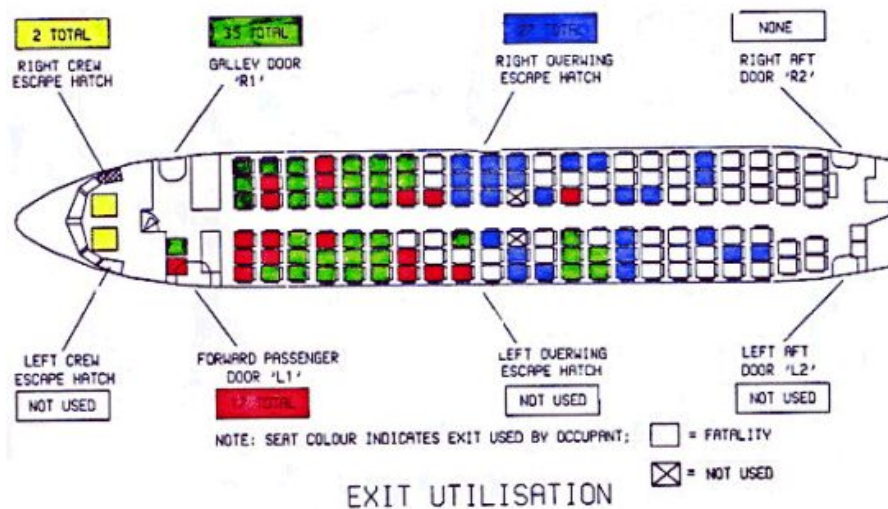
- **Циркуляр ИКАО 300-AN/173**
- **Поведение пассажиров в реальной аварийной ситуации**
- Согласно авиационным правилам для сертификации воздушного судна требуется продемонстрировать проведение эвакуации пассажиров из этого воздушного судна в течение 90 с.
- Основной причиной этого требования является задача по сведению до минимума риска потенциального возникновения пожара или появления дыма в пассажирском салоне. Однако требование об эвакуации пассажиров за 90 с **не гарантирует**, что все пассажиры покинут салон прежде, чем он будет охвачен пожаром или задымлен.
- Как только дым заполняет салон, **критерий эвакуации пассажиров в течение 90с становится недействительным, поскольку в нем не содержится указаний на последствия воздействия на пассажиров дыма и токсичных газов.**
- Пассажиры могут дышать с трудом, потерять зрение, начать панику и впоследствии нарушать общественный порядок в результате эвакуации. Это требование указывает на то, что при отдаче приказа о немедленной эвакуации следует помнить о том, что время выхода может быть ограничено до минимума.



- **Циркуляр ИКАО 300-AN/173**
- Следующий пример, взят из доклада о происшествии в манчестерском международном аэропорту в 1985 году.
- Из рассказов оставшихся в живых, становится очевидным, что **пожар с левого борта воздушного судна быстро вселил страх и тревогу во многих пассажиров. Как только воздушное судно остановилось, передняя часть салона мгновенно наполнилась густым черным дымом**, который вызвал **панику среди пассажиров** в этой части салона и вынудил их начать быстрое движение внутрь салона.
- **Многие пассажиры спотыкались и падали в проходе**, вынуждая других карабкаться через спинки сидений к центру салона, который был свободен до момента открытия выхода над правым крылом.
- Пассажир из передних рядов оглянулся назад, стоя в очереди эвакуирующихся из воздушного судна, и увидел, как **множество людей сталкивались и боролись друг с другом**, пытаясь пробиться к центру секции, но было ясно, что они не смогут **визжали"**.
- **Crew:Fatalities: 2 / Occupants: 6**
- **Passengers:Fatalities: 53 / Occupants: 131**
- **Total:F**



source: Aircraft Accident Report No. 8/88
© Aircraft Accident Investigation Branch - AAIB



source: Aircraft Accident Report No. 8/88
© Aircraft Accident Investigation Branch - AAIB

- **Проведенный анализ угроз, возникающих при аварийной ситуации и технологии эвакуации пассажиров при внеплановой эвакуации позволил сделать следующие выводы:**

- В перечне факторов, угрожающих результативности эвакуации, угрозы со стороны инвалидов являются ничтожными по сравнению с огнем, дымом и паникой пассажиров.
- В случае эвакуации с возгоранием/задымлением/затоплением салона ВС пассажиры обычно имеют 1,5-5 минут на эвакуацию до момента начала гибели пассажиров в салоне ВС.
- Пассажиры с ограниченными возможностями не могут рассчитывать на помощь экипажа при эвакуации, а должны самостоятельно добраться до аварийного выхода.
- Слепые пассажиры имеют преимущества при эвакуации в условиях задымления, т.к. лучше ориентируются в темноте.
- Глухие пассажиры эвакуируются на равных условиях с другими пассажирами.
- Инвалид-колясочник не в состоянии создать серьезное препятствие эвакуирующимся в панике пассажирам, за исключением создания возможного препятствия при открытии аварийного выхода. В случае падения инвалида на пол, он будет затоптан. Инвалиды-колясочники могут эвакуироваться только последними.
- При действии во время эвакуации ряда поражающих факторов, ограничивающих время эвакуации (огонь, дым, вода), пассажиры, ограниченные в передвижении, а равно раненые, шокированные и бессознательные пассажиры с высокой степенью вероятности погибнут вне зависимости от их количества, т.к. экипаж не сможет оказать им помощь до завершения общей эвакуации, после чего помогать будет уже некому.
- В случае отсутствия поражающих факторов все пассажиры, включая любое количество раненых и инвалидов, будут эвакуированы из салона ВС с помощью экипажа или спасательных бригад.

- **В сумме выводов можно сформулировать следующие рекомендации:**
 - Количество инвалидов на борту ВС никак не влияет на способность экипажа обеспечить их эвакуацию. Будут спасены или все, или ни один. Определить максимально допустимое количество погибших инвалидов на одном ВС не представляется возможным из морально-этических соображений.
 - Инвалид вправе пользоваться воздушным транспортом без ограничений (без сопровождающего лица и без предварительного уведомления) если он способен к самообслуживанию. Под самообслуживанием понимается способность инвалида самостоятельно: перемещаться из инвалидного кресла в кресло салона ВС и обратно, использовать гигиеническое оборудование ВС, добраться до аварийного выхода, общаться с экипажем по вопросам безопасности.
 - Перевозчики и аэропорты обязаны иметь достаточное количество инвалидного оборудования в каждом аэропорту и на каждом ВС. Инвалид вправе получить необходимое ему обслуживание в любом месте и в любое время без предварительных согласований и уведомлений.
 - При размещении инвалидов в салоне ВС запрещается размещать их у аварийных проходов в целях избежания их возможной блокировки. Для обеспечения свободной эвакуации других пассажиров рекомендуется оставлять свободными места рядом с инвалидом. При полной загрузке ВС инвалида рекомендуется размещать у окна или в середине центрального блока мест.
 - Инвалиды вправе получить дополнительные услуги в салоне ВС, компенсирующие их недостатки. К основным услугам необходимо отнести услуги по перемещению инвалида на бортовом инвалидном кресле по салону ВС, а также индивидуальный инструктаж по безопасности и другие обоснованные услуги.
 - Экипажу запрещается: переноска инвалидов на руках, кормление инвалидов, медицинские и гигиенические услуги, за исключением ситуаций крайней необходимости.

- **Для осуществления полета пассажиру с ограниченными возможностями необходимо предоставить на бесплатной основе:**
 - Приоритет в выборе места расположения в салоне ВС при условии соблюдения требований по безопасности;
 - Сопровождение на борт ВС представителем перевозчика (аэропорта) с применением инвалидного кресла-коляски;
 - Провоз дополнительных мест багажа с инвалидным креслом и иным инвалидным оборудованием;
 - Провоз служебной собаки;
 - Помощь в перемещении по салону ВС с использованием экипажем бортового инвалидного кресла;
 - Индивидуальный инструктаж по безопасности в доступной коммуникационной форме;
 - Консультации по составу и расположению бортового питания;
- **В целях безопасности пассажиров и экипажа запрещается оказание следующих услуг (за исключением случаев крайней необходимости):**
 - Гигиенические услуги;
 - Специальные медицинские услуги;
 - Переноска пассажиров на руках;
 - Непосредственное кормление пассажиров;



• Воздушный Кодекс РФ

- Статья 106. Услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов
- 1. Перевозчик обязан организовывать обслуживание пассажиров воздушных судов, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах.
- 2. Пассажир воздушного судна имеет право:
 - 1) проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;
 - 2) бесплатного провоза своего багажа в пределах установленной нормы. Нормы бесплатного провоза багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажире, устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна и не могут быть менее чем десять килограммов на одного пассажира;
 - 3) бесплатного, при международных воздушных перевозках - в соответствии с льготным тарифом, провоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест;
 - 4) бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете;
 - 5) бесплатного перемещения (при наличии соответствующей инвалидности любой группы) по территории аэропорта, на борт, с борта, и на борту воздушного судна с использованием инвалидной кресла-коляски и сопровождающего лица, предоставленных перевозчиком;
 - 6) бесплатного провоза (при наличии соответствующей инвалидности любой группы) в багаже инвалидного кресла-коляски, в т.ч. с электрическим приводом.
- 3. Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот устанавливается федеральными авиационными правилами

• Воздушный Кодекс РФ

- Статья 107. Прекращение по инициативе перевозчика действия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза
- 1. Перевозчик может в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажира, договор воздушной перевозки груза в следующих случаях:
- 1) нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных установленных законодательством Российской Федерации требований в части, касающейся воздушной перевозки, при международных воздушных перевозках также правилами, определенными соответствующими органами государства вылета, назначения или транзита;
- 2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;
- 3) пассажир воздушного судна не способен к самообслуживанию, и при этом у такого пассажира отсутствует собственное или предоставленное перевозчиком лицо, сопровождающее его в полете, либо если состояние здоровья пассажира воздушного судна угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустранимые неудобства для других лиц;
- пассажир с ограниченными возможностями признается неспособным к самообслуживанию, если он не может самостоятельно: перемещаться из кресла-коляски в кресло салона воздушного судна и обратно, использовать гигиеническое оборудование воздушного судна, воспринимать индивидуальные инструкции по безопасности, отстегнуть ремень безопасности, одеть кислородную маску, достать и одеть спасательный жилет, добраться любым способом до аварийного выхода;
- пассажир с ограниченными возможностями вправе подтвердить свою способность к самообслуживанию одним из следующих способов: демонстрацией возможности подняться на инвалидном кресле, действующей справкой об установлении инвалидности второй или третьей группы, либо письменным заявлением о признании себя способным к самообслуживанию и о принятии на себя всей ответственности за собственную эвакуацию в случае экстренной ситуации;

• ФАП-82

- VIII. Перевозка отдельных категорий пассажиров
- 108. Пассажир обязан самостоятельно определить возможность пользования воздушным транспортом, исходя из состояния своего здоровья.
- 110. Перевозка пассажира, **имеющего ограниченные возможности или инвалидность, и неспособного к самообслуживанию**, или больного на носилках производится в сопровождении лица, обеспечивающего уход за этим пассажиром в полете.
- Перевозка больного на носилках производится с предоставлением ему дополнительных мест на воздушном судне с оплатой, установленной перевозчиком.
- Перевозчик вправе отказать в перевозке больного на носилках при отсутствии на отдельных воздушных судах технических условий, необходимых для перевозки таких пассажиров.
- Несопровождаемый пассажир **с ограниченными возможностями, неспособный к самообслуживанию**, или больной на носилках принимается к перевозке под наблюдением перевозчика по согласованию с перевозчиком и после оформления в соответствии с правилами перевозчика письменного заявления на перевозку под наблюдением перевозчика.
- **111. Перевозчик не вправе ограничивать количество пассажиров, имеющих ограниченные возможности, но способных к самообслуживанию либо имеющих сопровождение, перевозимых на борту одного воздушного судна.**
- **112. Пассажиры с ограниченными возможностями и сопровождающие их лица имеют приоритет перед другими пассажирами в выборе наиболее удобного для них мест посадки в салоне воздушного судна в рамках класса обслуживания, выбранного ими при заключении договора воздушной перевозки.**
- При неполной загрузке воздушного судна перевозчик обязан оставить незанятыми места в том блоке мест, где размещен пассажир с ограниченными возможностями, за исключением случаев размещения лиц, сопровождающих такого пассажира.
- При полной загрузке воздушного судна пассажир с ограниченными возможностями размещается у окна или в центре блока мест между проходами.
- Запрещается размещения пассажиров с ограниченными возможностями в рядах рядом с аварийными выходами.

• ФАП-82

- 113. Пассажир, лишенный зрения, может перевозиться в сопровождении собаки-поводыря.
- Перевозка пассажира, лишенного зрения, в сопровождении собаки-поводыря производится при предъявлении перевозчику документа, подтверждающего инвалидность этого пассажира, и документа, подтверждающего специальное обучение собаки-поводыря.
- Собака-поводырь, сопровождающая пассажира, лишенного зрения, перевозится бесплатно сверх установленной нормы бесплатного провоза багажа. Собака-поводырь должна иметь ошейник и намордник и быть привязана к креслу у ног пассажира, которого она сопровождает, **либо в ином месте салона, определенном экипажем воздушного судна.**
- 114. Перевозчик обязан бесплатно предоставить пассажиру, имеющему соответствующую группу инвалидности, инвалидное кресло-коляску и сопровождающее лицо для перемещения его на борт, с борта и на борту воздушного судна. При отсутствии документов, подтверждающих инвалидность, данная услуга должна быть предоставлена на возмездной основе. На борту воздушного судна перевозчик обязан оказывать пассажирам с ограниченными возможностями следующие виды услуг:
 - проводить индивидуальный инструктаж по безопасности в доступной пассажиру форме коммуникации (видео, аудио, шрифтом Брайля),
 - давать устные консультации по составу бортового питания, оборудования туалетов, салона воздушного судна,
 - оказывать помощь в размещении багажа,
 - при необходимости перемещать пассажира с помощью члена экипажа по салону воздушного судна с использованием бортового инвалидного кресла.
- В целях обеспечения безопасности авиаперевозчик не имеет права оказывать пассажирам, в т.ч. с ограниченными возможностями, следующие виды услуг:
 - Оказание квалифицированной медицинской помощи,
 - Переноска пассажиров на руках,
 - Непосредственное кормление пассажиров,
 - Гигиенические услуги.
- Данные услуги могут быть оказаны перевозчиком только в экстренной ситуации в состоянии крайней необходимости при наличии прямой угрозы жизни и здоровью пассажиров.

• ФАП-150

- III. Сертификационные требования к Организациям
- по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа
- 17. Аэропортовая деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа на внутренних воздушных линиях осуществляется службами Организации в соответствии с утвержденной руководителем Организации комплексной технологией (технологиями), в которой отражаются следующие вопросы и приводятся документы (с учетом видов работ, выполняемых Организацией):
 - обслуживание инвалидов, престарелых и больных пассажиров (при наличии у пассажира соответствующей группы инвалидности услуги по его доставке к (от) ВС, посадке и высадке в/из ВС и предоставлению для этого необходимых технических средств и сопровождающих лиц оказываются Организацией с момента прибытия пассажира в здание терминала или прибытия ВС с таким пассажиром на борту на место стоянки на бесплатной основе по запросу авиакомпании или самого пассажира, в иных случаях данная услуга должна быть оказана на платной основе);
 - 19. Для осуществления аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров и багажа Организация должна иметь (с учетом выполняемых видов работ) на праве собственности или на иных законных основаниях:
 - здания и сооружения аэровокзального комплекса с необходимым оборудованием и инженерно-техническими средствами для обслуживания пассажиров и багажа и помещениями для размещения авиационного персонала Организации;
 - средствами доставки пассажиров, в т.ч. инвалидов к (от) ВС;
 - средствами обслуживания пассажиров-инвалидов (инвалидными колясками, механизмами подъема инвалидных колясок на борт ВС);

- **ООО «Аэропорт Инвестментс»**, Москва.
- Генеральный директор: **Детенышев Сергей Викторович**.
- Тел. **+7 915 160 0730**. Факс. **+7 499 940 6040**
- E-mail: mail@apinvest.ru