



## Экономический и Социальный Совет

Distr.: General  
3 September 2010

Russian  
Original: English, French and  
Russian

---

### Европейская экономическая комиссия

#### Комитет по внутреннему транспорту

#### Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

##### Пятьдесят четвертая сессия

Женева, 13–15 октября 2010 года

Пункт 6 d) предварительной повестки дня

##### Унификация технических предписаний

и правил безопасности на внутренних водных путях

### **Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью (Резолюция № 25)**

#### Записка секретариата

## I. Введение

1. В соответствии с решением пятьдесят первой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (SC.3) (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 37), на своей тридцать седьмой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) подготовила предложение о поправках к Резолюции № 25 по Руководящим принципам, касающимся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью. SC.3/WP.3 также порекомендовала SC.3 оставить положения пересмотренной Резолюции № 25 в качестве документа, отдельного от Резолюции 61, предоставив таким образом правительствам возможность применять либо обе Резолюции (как Резолюцию № 61 с ее главой 15 по специальным требованиям к пассажирским судам, так и пересмотренную Резолюцию № 25) либо только одну из вышеуказанных резолюций, как они сочтут необходимым (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/74, пункт 33).

2. Ниже приводится проект резолюции о поправках к Резолюции № 25 с целью его рассмотрения и одобрения Рабочей группой по внутреннему водному транспорту. Подробная информация о предложенных изменениях была опубликована в рабочем документе тридцать седьмой сессии SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/13). Нумерация пунктов в пересмотренном приложении к Резолюции № 25

предлагается секретариатом для большей ясности руководящих принципов и будущих ссылок на их положения.

## **II. Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью**

Проект пересмотренной резолюции № 25

(принято Рабочей группой по внутреннему водному транспорту ... октября 2010 года)

*Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,*

*отмечая,* что Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН предложил своим вспомогательным органам продолжать и активизировать их работу, касающуюся облегчения перевозки людей с ограниченной подвижностью (ECE/TRANS/200, пункты 115–116),

*признавая* необходимость обеспечить право лиц с ограниченной подвижностью на полное участие в общественной жизни и право пользоваться условиями жизни наравне со своими согражданами,

*принимая во внимание* Резолюцию № 25 "Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки инвалидов" от 14 ноября 1986 года,

*принимая также во внимание* Главу 15 «Специальные требования к пассажирским судам» приложения к Резолюции № 61, содержащей Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания, а также соответствующие ее положения, относящиеся к лицам с ограниченной подвижностью,

*учитывая* самые последние стандарты, касающиеся лиц с ограниченной подвижностью, принятые на международном и региональном уровнях,

*стремясь* обеспечить, чтобы лица с ограниченной подвижностью могли находиться и передвигаться на борту судов, не подвергаясь опасности, и чтобы в чрезвычайных обстоятельствах такие лица имели такой же уровень безопасности, как и остальные пассажиры,

*имея в виду* доклад Рабочей группы по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях о работе ее ... сессии (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/74, пункт 33),

1. *Постановляет* заменить приложение к Резолюции № 25 положениями, содержащимися в приложении к настоящей резолюции;
2. *Рекомендует* правительствам предпринять необходимые меры с целью дополнения их предписаний по конструкции и оборудованию судов внутреннего плавания, должным образом учитывая настоящие "Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью", приводимые в приложении к настоящей резолюции;

3. *Просит* правительства сообщить Исполнительному секретарю Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую Резолюцию;
4. *Просит* Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии периодически включать вопрос о применении настоящей резолюции в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту.

## Приложение

### **Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью**

#### 1 Цели и область применения

1.1 Настоящие Руководящие принципы содержат информацию о модификации оборудования и планировки пассажирских судов с целью облегчить их использование лицами с ограниченной подвижностью, т.е. лицами, испытывающими определенные проблемы при пользовании общественным транспортом, такими, как пожилые люди, лица, страдающие физическими недостатками, лица с недостаточной функцией органов чувств, лица на инвалидных колясках, беременные женщины и лица, сопровождающие маленьких детей.

1.2 Данные Руководящие принципы учитывают и развивают соответствующие положения главы 15 "Специальные требования к пассажирским судам" приложения к Резолюции № 61, содержащей Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания с поправками (ECE/TRANS/SC.3/172 и Add.).

1.3 В этом контексте лица с ограниченной подвижностью рассматриваются как неотъемлемая часть пассажиров, пользующихся судами. Настоящие Руководящие принципы не распространяются на суда, специально построенные для перевозки лиц с ограниченной подвижностью. Этими принципами могут руководствоваться судовладельцы и судостроительные заводы. Их можно, в частности, использовать для облегчения должного планирования при постройке новых или значительном переоборудовании существующих судов.

#### 2 Зоны, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью

##### 2.1 Общие положения

2.1.1 Зоны, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью, включают:

- a) места хранения спасательных средств или их выдачи в чрезвычайной ситуации;
- b) сиденья;
- c) по крайней мере один надлежащим образом оборудованный туалет и по меньшей мере одна приспособленная туалетная комната;
- d) коридоры между помещениями;
- e) надлежащим образом оборудованные каюты.

2.1.2 Число сидений и/или кают, приспособленных для лиц с ограниченной подвижностью, должно определяться судовладельцем Администрацией на основе опыта с учетом количества лиц с ограниченной

подвижностью, которые наиболее часто – за продолжительный период – оказываются на борту судна одновременно.

2.1.3 За исключением ширины дверей (см. пункт 2.6 ниже), никаких других предписаний в отношении особого оборудования кают не установлено. Ответственность за любое дополнительное необходимое оборудование лежит на Администрации.

## 2.2 Пассажирские помещения

2.2.1 Пассажирские помещения, приспособленные для лиц с ограниченной подвижностью, должны иметь ширину в свету не менее 1,30 м, чтобы обеспечить проезд инвалидных колясок, и не должны иметь дверных выступов и порогов высотой более 0,025 м.

2.2.2 Выходы из помещений, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью, должны иметь ширину в свету не менее 0,90 м.

2.2.3 Коридоры между помещениями, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью, должны иметь ширину в свету, равную 1,30 м. Коридоры шириной более 1,50 м должны быть оснащены перилами с обеих сторон.

2.2.4 По мере возможности следует избегать выступов; острые углы должны быть закруглены. Гардеробы, стеллажи и шкафы должны быть вмонтированы в стены; вертикальные трубопроводы должны, по мере возможности, располагаться в нишах или углах.

2.2.5 Должно быть обеспечено противоскользящее покрытие, особенно в тех местах, где имеются уклоны (аппарели, погиль палубы), в проходах и в коридорах между различными помещениями и между помещениями и трапами. Такое покрытие не должно накапливать статическое электричество. Кроме того, целесообразно предусмотреть поручни и другие приспособления, за которые можно держаться.

## 2.3 Сходни

2.3.1 Пассажирские сходни должны быть оборудованы с обеих сторон поручнями, расположенными одни на высоте 1,00 м, а другие – на высоте 0,75 м от поверхности сходни. Важно, чтобы поручни выступали на 0,30 м с обоих концов сходни.

2.3.2 Минимальная ширина сходни должна составлять по крайней мере 0,90 м. Каждый поручень должен иметь не менее трех стоек. Для провоза по сходням инвалидных колясок поперечные противоскользящие планки-ступеньки должны иметь следующие размеры: длина – не более 0,30 м и высота – 0,03 м. Отверстия перфорированной поверхности не должны превышать в ширину 0,01 м или в длину 0,03 м.

2.3.3 Для устранения перепада уровней между сходней и пирсом или палубой лучше всего использовать откидные листы на концах сходни<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Следует учитывать, что человек в инвалидной коляске не может преодолеть уклон более чем 1:20 (3°) без посторонней помощи, а подъем по уклону более чем 1:4 (14°) крайне затруднителен даже с посторонней помощью. Если на некоторых причалах необходимо устанавливать сходню с большим уклоном (например, 1:4), то длина сходни не должна превышать двух метров.

## 2.4 Пороги и комингсы

По мере возможности в пассажирских зонах следует избегать использования дверных порогов. Если это невозможно, то их высота не должна превышать 0,025 м. Комингсы на открытых палубах должны быть как можно ниже с учетом других действующих предписаний. Они могут быть полностью устранены за счет использования дренажных отверстий, которые могут накрываться решеткой с мелкими отверстиями и выводиться за борт судна. Если высота дверных порогов и комингсов больше 0,025 м, то они должны быть съемными или состоять из низких мягких резиновых секций либо должна быть предусмотрена возможность переезда через них с помощью съемных аппарелей.

## 2.5 Трапы и лифты

### 2.5.1 Трапы

2.5.1.2 Трапы не должны быть слишком крутыми (наклон не должен превышать 32°). Винтовые трапы не допускаются и трапы не должны быть расположены поперек судна. Ступеньки должны иметь высоту не более 0,18 м, глубину не менее 0,30 м и габаритную ширину *не менее* 0,90 м. Особое внимание следует уделить тому, чтобы ступеньки были нескользкими, не имели выступов и углублений.

2.5.1.2 Палубное пространство непосредственно перед трапами или ступеньками должно быть должным образом обозначено путем использования контрастного настилочного покрытия. Поручни, передняя сторона по крайней мере первой и последней ступенек, а также настилочное покрытие концов трапа должны быть выделены цветом. Следует избегать использования одиночных ступенек в коридорах и особенно перед дверями или сразу за ними.

### 2.5.2 Лифты

2.5.2.1 Лифты должны иметь следующие размеры:

- Кабина: ширина – не менее 1,10 м, глубина – не менее 1,40 м.
- Дверь кабины: ширина в свету – не менее 0,80 м (дверь по возможности должна быть раздвижной или складывающейся).
- Панели управления: в пределах 0,90–1,20 м над полом.
- Поручни: на высоте 0,90 м.

2.5.2.2 Свободное пространство перед дверью кабины лифта должно составлять не менее 1,40 x 1,40 м.

## 2.6 Поручни и перила

2.6.1 Поручни по обеим сторонам трапа должны располагаться на высоте 0,90 м над передним краем ступеньки, не прерываться по всей длине трапа и выступать за его пределы внизу и вверх приблизительно на 0,3 м без ограничения передвижения по этим путям. Поручни должны иметь круглое сечение диаметром 0,04–0,05 м, расстояние между поручнями и стенкой должно составлять не менее 0,06 м. Концы поручней должны быть загнуты в сторону от прохода.

2.6.2 Кроме того, необходимо предусмотреть установку поручней в качестве направляющих и опорных приспособлений вдоль стен коридоров и палубных надстроек на высоте 0,90 м над уровнем палубы.

2.6.3 Незакрытые участки палуб, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью, должны быть обнесены стационарным фальшбортом или леерным ограждением высотой не менее 1,10 м.

## 2.7 Двери

2.7.1 Двери помещений для пассажиров, за исключением дверей, выходящих в коридоры, должны открываться наружу. В открытом состоянии двери должны упираться в стену и фиксироваться в этом положении.

2.7.2 Следует избегать использования дверей специальной конструкции, таких, как вращающиеся двери и двери, свободно открывающиеся в обе стороны. В случае установки раздвижных дверей нижний направляющий паз должен находиться ниже уровня пола. Ширина дверных проемов должна составлять не менее 0,90 м, чтобы в них могли свободно проходить инвалидные коляски. В целях обеспечения доступа к дверям со стороны, в которую они открываются, необходимо, чтобы минимальное расстояние между внутренним краем дверной рамы со стороны замка и примыкающей вертикальной стеной составляло не менее 0,60 м.

2.7.3 Необходимо предусмотреть, чтобы двери помещений для пассажиров не могли закрываться на ключ или запирались иным способом посторонними лицами.

2.7.4 Двери туалетов для лиц с ограниченной подвижностью должны открываться наружу или должны быть раздвижными.

## 2.8 Туалеты и туалетные комнаты

2.8.1 Для лиц с ограниченной подвижностью должны быть предусмотрены по крайней мере один туалет и одна туалетная комната, которые должны быть специально приспособлены для их нужд. Чтобы лица с ограниченной подвижностью на инвалидных колясках могли пользоваться туалетом, его минимальные размеры должны составлять 1,50 x 1,82 м. Сиденье унитаза должно располагаться приблизительно на высоте 0,40 м. На стенах должны иметься ручки для лиц с ограниченной подвижностью, а также должна быть обеспечена хорошая устойчивость и надежное крепление оборудования. Следует предусмотреть, чтобы бумагодержатель располагался достаточно близко и им можно было бы пользоваться одной рукой.

2.8.2 Под раковиной умывальника должно быть предусмотрено свободное пространство высотой 0,60 м и шириной 0,70 м. Расстояние между верхним краем раковины умывальника и полом должно составлять 0,80–0,85 м. В случае необходимости зеркало должно опускаться до уровня раковины умывальника.

## 2.9 Каюты и общественные помещения

2.9.1 Каюты для лиц с ограниченной подвижностью должны по возможности находиться на одной палубе, желательно на той, на которой расположены общественные помещения. Рекомендуется, чтобы они располагались в центре судна и чтобы к ним имелся удобный доступ. Стойки различных бюро по обслуживанию пассажиров (например, справочных бюро и билетных касс) должны быть доступны для лиц с ограниченной подвижностью, передвигающихся в инвалидных колясках.

2.9.2 Столы и стулья должны быть сконструированы так, чтобы не опрокидываться, если их использовать в качестве опоры. Расстояние между

крышкой стола и полом должно составлять 0,70 м, чтобы туда можно было поставить согнутые в коленях ноги.

2.9.3 Если столы и стулья в жилых помещениях и на палубах жестко закреплены, то необходимо предусмотреть определенное количество сидячих мест (одно на каждые 100 пассажиров, но не менее четырех), специально приспособленных и отведенных для лиц, страдающих расстройством двигательной системы.

#### 2.10 Меры в интересах лиц, подверженных аллергии

Мебель должна быть по возможности изготовлена из материалов, не вызывающих аллергию.

### 3. Информация, связь и услуги

#### 3.1 Маркировка, указатели, знаки и освещение

3.1.1 Пороги, аппарели, перила и поручни должны быть хорошо заметны благодаря контрастной окраске.

3.1.2 Для обозначения помещений и оборудования, специально предназначенных для лиц с ограниченной подвижностью, необходимо использовать соответствующие символы, предусмотренные для этих целей в международных правилах. Указатели направления и правила поведения на борту судна должны крепиться на стенах, а не на дверях. Буквы должны быть высотой не менее 0,015 м. Текст и знаки должны четко выделяться на фоне табличек, которые в свою очередь должны выделяться на фоне переборки.

3.1.3 Знаки, указывающие направления к аварийным выходам, а также запрещающие и предписывающие знаки должны освещаться так, чтобы они были хорошо заметны.

3.1.4 Освещение мест, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью, должно быть достаточным и должно отвечать более высоким требованиям, чем освещение других пассажирских помещений.

#### 3.2 Система громкоговорящей связи

Система громкоговорящей связи должна обеспечивать слышимость сообщений на всех палубах и во всех помещениях, доступных для пассажиров. Громкоговорители должны иметь достаточную мощность, чтобы передаваемые сообщения были ясно слышны при наличии шумового фона (например, шума машинного отделения, вентиляторов и т.д.).

#### 3.3 Информация

В соответствующих местах судна должна иметься информация о справочных бюро, а также о возможностях получения помощи.

### 4 Безопасность

#### 4.1 Общие положения

Особое внимание необходимо уделять следующим мерам в области безопасности, если таковые не предусмотрены в действующих предписаниях.

#### 4.2 Высадка

4.2.1 Пассажирские каюты для лиц с ограниченной подвижностью не должны располагаться ниже посадочной палубы.



4.2.2 Выходы, обычно используемые для посадки и высадки людей с ограниченной подвижностью, должны иметь ширину в свету не менее 1,50 м.

4.2.3 На палубе надводного борта с каждой стороны судна должно быть обеспечено по крайней мере одно место для высадки пассажиров с минимальной шириной *в свету* 1,50 м.

4.2.4 Размещение кают для лиц с ограниченной подвижностью должно обеспечивать возможность эвакуации в любое время всех пассажиров на открытую и достаточно большую палубу. Для высадки пассажиров с этих палуб должен быть предусмотрен по крайней мере один аварийный выход шириной 1,00 м.

#### 4.3 Система сигнализации

4.3.1 В помещениях, в которых лица с ограниченной подвижностью, как правило, не видны членам экипажа, судовому персоналу или другим пассажирам, должна быть предусмотрена возможность подачи тревожного сигнала. Это положение применяется к туалетам и туалетным комнатам, предназначенным для использования лицами с ограниченной подвижностью.

4.3.2 В помещениях, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью, система аварийного оповещения должна предусматривать подачу световых и звуковых тревожных сигналов.

#### 4.4 Специальные меры противопожарной безопасности

4.4.1 Запрещается использовать жидкие виды топлива с температурой вспышки 55 °С и ниже, за исключением их использования для подвесных двигателей спасательных шлюпок.

4.4.2 Машинные отделения должны быть оснащены стационарной установкой пожаротушения соответствующего типа. Необходимо, чтобы эта установка могла приводиться в действие с поста, расположенного вне машинного отделения.

4.4.3 На борту судна должно иметься не менее двух отдельных пожарных насосов, один из которых должен быть установлен вне главного машинного отделения. Мощность каждого пожарного насоса, а также число и расположение пожарных гидрантов должны быть такими, чтобы вода могла достичь любой части судна, по меньшей мере, от двух различных пожарных гидрантов с использованием в каждом случае цельных пожарных рукавов.

4.4.4 Двери и переборки между пассажирскими коридорами и каютами, а также между самими каютами, стенки и двери трапов, соединяющих более двух палуб, а также потолки и покрытия переборок и обшивка должны быть изготовлены из огнестойких материалов.

4.4.5 На судах с каютами все помещения и каюты для пассажиров, экипажа и судового персонала должны быть оборудованы соответствующими спринклерными системами. Противопожарные заслонки воздушных и вентиляционных трубопроводов должны автоматически закрываться, если температура воздуха в трубопроводе превысит 70 °С. Кроме того, должна быть предусмотрена возможность закрытия их вручную с поста, где постоянно находятся судовой персонал или члены экипажа.

#### 4.5 Дополнительные положения

4.5.1 Спасательные жилеты должны находиться в соответствующих доступных местах в проходах, ведущих к выходам. Кроме того, наличие

спасательных жилетов должно предусматриваться в каютах для лиц с ограниченной подвижностью.

4.5.2 Спасательные шлюпки, плоты следует располагать вблизи помещений, занимаемых лицами с ограниченной подвижностью. При этом должна быть предусмотрена возможность пересадки лиц с ограниченной подвижностью из кресел-колясок в шлюпки и плоты, и спуск их на воду.

4.5.3 Спасательные шлюпки, плоты для лиц с ограниченной подвижностью должны иметь соответствующую маркировку. Для облегчения ориентирования лиц с ограниченной подвижностью с ослабленным зрением и слухом вблизи спасательных средств должны быть установлены световые и звуковые маячки.

4.5.4 Регламентированная продолжительность подачи аварийного питания должна составлять не менее 60 мин.

4.5.5 Если аварийный источник электроэнергии не расположен выше палубы переборок, то машинное отделение и помещение, в котором находится аварийный источник электроэнергии, должны быть отделены от смежных помещений пожаро-водонепроницаемыми переборками.

4.5.6 Достаточное аварийное освещение должно быть предусмотрено в помещениях, предназначенных для лиц с ограниченной подвижностью и в их каютах.

4.5.7 Суда должны быть оборудованы радиотелефонной установкой, обеспечивающей: связь общего пользования; передачу судовых сообщений и радиообмен между судами.

4.6 Инструкции по обеспечению безопасности

4.6.1 В предназначенном для членов экипажа и судового персонала расписании по тревогам должны указываться специальные меры безопасности в отношении лиц с ограниченной подвижностью на случай чрезвычайных ситуаций.

4.6.2 На плане обеспечения безопасности должны быть четко и ясно обозначены участки, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью.

4.6.3 Расписание по тревогам и план обеспечения безопасности, вывешиваемые в местах, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью, должны, по возможности, быть такими, чтобы их текст был различим также лицами с нарушенным зрением и должны размещаться на высоте, обеспечивающей возможность их прочтения людьми, передвигающимися в инвалидных колясках.