



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/22
25 March 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту

Рабочая группа по унификации технических предписаний
и правил безопасности на внутренних водных путях

Тридцать пятая сессия
Женева, 3-5 июня 2009 года
Пункт 5 предварительной повестки дня

**РЕЗОЛЮЦИЯ № 25 "РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ, КАСАЮЩИЕСЯ
ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ, ПРИСПОСОБЛЕННЫХ ТАКЖЕ
ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ИНВАЛИДОВ"**

Поправки к Резолюции № 25

Записка секретариата

Согласно просьбе, высказанной на пятьдесят первой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту (ECE/TRANS/SC.3/178, пункт 37), Рабочая группа SC.3/WP.3 на своей тридцать третьей сессии рассмотрела резолюцию № 25, озаглавленную "Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки инвалидов" (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/12). Рабочая группа решила, что эту резолюцию необходимо пересмотреть с учетом недавно принятых положений резолюции № 61, содержащей рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам

внутреннего плавания, Административной инструкции № 22 к приложению II к директиве ЕС 2006/87/ЕС, а также введенных Российской Федерацией норм в отношении оборудования для посадки инвалидов на судно и комплектации спасательных средств (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/66, пункт 28). Проект пересмотренной резолюции, подготовленный в соответствии с указаниями, полученными от Рабочей группы, приводится в приложении к настоящему документу. Добавления к первоначальному тексту даны жирным шрифтом, а подлежащий исключению текст выделен зачеркиванием. Изменения, внесенные в нумерацию и формат, не показаны. По всему тексту термин "инвалид" заменен на "лиц с ограниченной мобильностью".

Приложение

**РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ПАССАЖИРСКИХ СУДОВ,
ПРИСПОСОБЛЕННЫХ ТАКЖЕ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЛИЦ С ОГРАНИЧЕННОЙ
МОБИЛЬНОСТЬЮ**

Проект резолюции № ...

(принято Рабочей группой по внутреннему водному транспорту
... октября 2009 года)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту,

отмечая, что на своей семидесятой сессии Комитет по внутреннему транспорту ЕЭК ООН предложил своим вспомогательным органам продолжать их работу, касающуюся облегчения перевозки людей с ограниченной мобильностью (ECE/TRANS/200, пункты 115-116),

признавая необходимость обеспечить право лиц с ограниченной мобильностью на полное участие в общественной жизни и развитии своих общин и право пользоваться условиями жизни наравне со своими согражданами,

подтверждая растущую важность задачи обеспечения и облегчения перевозки людей с ограниченной мобильностью в регионе ЕЭК ООН,

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

учитывая работу, проделанную Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях в отношении резолюции № 61 "Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания", а также соответствующие положения резолюции № 61, относящиеся к лицам с ограниченной мобильностью,

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

1. постановляет заменить резолюцию № 25 и приложение к ней "Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки инвалидов", настоящей резолюцией и приложением к ней "Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной мобильностью";
2. рекомендует правительствам, международным правительственным организациям, экономическим и другим союзам и речным комиссиям предпринять такие шаги, которые могут оказаться необходимыми для дополнения их предписаний по конструкции и оборудованию судов внутреннего плавания, учитывая "Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной мобильностью", приводимые в приложении к настоящей резолюции;
3. предлагает правительствам, международным правительственным организациям, экономическим и другим союзам и речным комиссиям постоянно информировать секретариат о мерах, принимаемых с этой целью;
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 МОБИЛЬНОСТЬЮ

1. Цели и область применения

Настоящие руководящие принципы содержат информацию о модификации оборудования и планировки пассажирских судов с целью облегчить их использование лицами с ограниченной мобильностью, 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 детей¹.**

¹ Данное определение соответствует определению, используемому в резолюции № 61 (статья 1-2.125).

Данные **руководящие** принципы затрагивают лишь те аспекты, которые не охвачены действующими предписаниями либо рекомендациями по конструкции пассажирских судов и их оборудованию. **Они скорректированы с учетом соответствующих положений главы 15 резолюции № 61 "Рекомендации, касающиеся согласованных на европейском уровне технических предписаний, применимых к судам внутреннего плавания" (ECE/TRANS/SC.3/172).**

В этом контексте **лица с ограниченной мобильностью** рассматриваются как неотъемлемая часть пассажиров, пользующихся судами. Настоящие руководящие принципы не распространяются на суда, специально построенные для перевозки **лиц с ограниченной мобильностью**. Этими принципами могут руководствоваться судовладельцы и судостроительные заводы. Их можно, в частности, использовать для облегчения должного планирования при постройке новых или значительном переоборудовании старых судов. По этой причине в руководящих принципах не содержится каких-либо обязательных положений.

2. Общие положения: Зоны, предназначенные для использования лицами с ограниченной мобильностью²

2.1 Зоны, предназначенные для использования лицами с ограниченной мобильностью, включают:

- a) место хранения спасательного оборудования или его 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 На основе пункта 1 Административной инструкции № 22 "Особые потребности лиц с ограниченной мобильностью в плане безопасности" к директиве ЕС 2006/87/ЕС Европейского совета.

2.2 Число кают и сидений, приспособленных для лиц с ограниченной мобильностью, должно определяться судовладельцем на основе опыта с учетом количества лиц с ограниченной мобильностью, которые наиболее часто - за продолжительный период - оказываются на борту судна одновременно.

3. Пассажиры и помещения

3.1 Пассажиры

- a) Пассажиры и помещения 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 метра³.**
- b) 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.
- c) Должно быть обеспечено противоскользящее покрытие, особенно в тех местах, где имеются уклоны (аппарели, прогибы 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.

3.2 Сходни

- a) Пассажиры сходни должны быть оборудованы с обеих сторон поручнями, расположенными одни на высоте 1 м, а другие - на высоте 0,75 м от поверхности сходни. Важно, чтобы поручни выступали на 0,3 м с обоих концов сходни.
- b) Минимальная ширина сходни должна составлять по крайней мере 0,9 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 0,3 м и высота - 0,03 м. Отверстия перфорированной поверхности не должны превышать в ширину 0,01 м или в длину 0,03 м.

³ На основе статьи 15-6.14 резолюции № 61.

- c) Для устранения перепада уровней между сходней и пирсом или палубой лучше всего использовать откидные листы на концах сходни⁴.

3.3 Пороги и комингсы

- a) По мере возможности в пассажирских зонах следует избегать использования дверных порогов. Если это невозможно, то их высота не должна превышать 0,025 м.
- b) 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.
- c) 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.

3.4 Трапы, лифты

3.4.1 Трапы

- a) Трапы не должны быть слишком крутыми (наклон по возможности не должен превышать 38° **32⁵**).
- b) ~~Они должны быть прямыми и располагаться по направлению к корме или носу судна.~~ **Винтовые трапы не допускаются и трапы не должны быть расположены поперек судна⁶.**

⁴ 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.

⁵ Статья 15-6.9 v) резолюции № 61.

⁶ Статья 15-6.9 v) резолюции № 61.

- c) Ступеньки должны иметь высоту не более 0,18 м, и глубину не менее 0,3 м и **габаритную ширину по меньшей мере 0,9 м⁷**.
- d) Особое внимание следует уделить тому, чтобы ступеньки были нескользкими, не имели выступов и углублений.
- e) **Поручни трапов должны выходить приблизительно на 0,30 м за пределы верха и низа трапа без ограничения передвижения по этим путям⁸**.
- f) Палубное пространство непосредственно перед трапами или ступеньками должно быть должным образом обозначено путем использования контрастного настилочного материала. **Поручни, передняя сторона по крайней мере первой и последней ступенек, а также настилочное покрытие концов трапа должны быть выделены цветом⁹**.
- g) Следует избегать использования одиночных ступенек в коридорах и особенно перед дверями или за ними.

3.4.2 Лифты

- a) Лифты должны иметь следующие размеры:

Кабина: ширина - не менее 1,1 м, глубина - не менее 1,4 метра.

Дверь кабины: ширина в свету - не менее 0,8 м (дверь по возможности должна быть раздвижной или складывающейся).

Панели управления: в пределах 0,9-1,2 м над полом.

Поручни: на высоте 0,9 метра.

- b) Свободное пространство перед дверью кабины лифта должно составлять не менее 1,4 x 1,4 метра.

⁷ Статья 15-6.9 v) резолюции № 61.

⁸ Статья 15-6.9 v) резолюции № 61.

⁹ Статья 15-6.9 v) резолюции № 61.

3.5 Поручни и перила

- a) 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 вверху приблизительно на 0,3 метра.
- b) Поручни должны иметь круглое сечение диаметром 0,04-0,05 м, расстояние между поручнями и стенкой должно составлять не менее 0,06 метра. Концы поручней должны быть загнуты к стенке.
- c) Кроме того, необходимо предусмотреть установку поручней в качестве направляющих и опорных приспособлений вдоль стен коридоров и палубных надстроек на высоте 0,9 м над уровнем палубы.
- d) Перила должны располагаться на высоте не менее 1,1 м над палубой.

3.6 Двери

- a) 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.
- b) 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 0,9 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 ~~0,5~~ **0,6¹⁰** метра.
- c) Необходимо предусмотреть, чтобы двери помещений для пассажиров не могли закрываться на ключ или запираться иным способом посторонними лицами.

¹⁰ Статья 15-6.4 iv) резолюции № 61.

- d) Двери туалетов для лиц с ограниченной мобильностью должны открываться наружу или должны быть раздвижными. Запорные устройства должны быть встроены в дверные ручки.

3.7 Туалеты и туалетные комнаты

- a) Для лиц с ограниченной мобильностью должны быть предусмотрены по крайней мере один туалет и одна туалетная комната, которые должны быть специально приспособлены для их нужд.
- b) Чтобы лица с ограниченной мобильностью на инвалидных колясках могли пользоваться туалетом, его минимальные размеры должны составлять 1,5 x 1,82 метра. Сиденье унитаза должно располагаться приблизительно на высоте 0,4 метра.
- c) На стенах должны иметься ручки для лиц с ограниченной мобильностью, 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.
- d) Под раковиной умывальника должно быть предусмотрено свободное пространство высотой 0,6 м и шириной 0,7 метра. Расстояние между верхним краем раковины умывальника и полом должно составлять 0,8-0,85 метра. В случае необходимости зеркало должно опускаться до уровня раковины умывальника.

3.8 Каюты и общественные помещения

- a) Каюты для лиц с ограниченной мобильностью должны по возможности находиться на одной палубе, желательно на той, на которой расположены общественные помещения. Они должны располагаться в центре судна и иметь удобный доступ. Стойки различных бюро по обслуживанию пассажиров (например, справочных бюро и билетных касс) должны быть доступны для лиц с ограниченной мобильностью, передвигающихся в инвалидных колясках.
- b) Столы и стулья должны быть сконструированы так, чтобы не опрокидываться, если их использовать в качестве опоры. Расстояние между крышкой стола и полом должно составлять 0,7 м, чтобы туда можно было поставить согнутые в коленях ноги.

- c) 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.

3.9 Меры в интересах лиц, подверженных аллергии

Мебель должна быть по возможности изготовлена из материалов, не вызывающих аллергию. В некоторые зоны должен быть запрещен доступ пассажирам с собаками, кошками и т.д.

4. Информация, связь и услуги

4.1 Маркировка, указатели, знаки и освещение

- a) Пороги, аппарели, перила и поручни должны быть хорошо заметны благодаря контрастной окраске.
- b) Для обозначения помещений и оборудования, специально предназначенных для лиц с ограниченной мобильностью, 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 стены.
- c) Знаки, указывающие направления к аварийным выходам, а также запрещающие и предписывающие знаки должны освещаться так, чтобы они были хорошо заметны. Трапы и зоны, доступные для передвижения лиц с ограниченной мобильностью, всегда должны быть хорошо освещены. Для искусственного освещения лучше всего использовать флуоресцентные лампы дневного света.

4.2 Громкоговорители, системы вызова

Система громкоговорителей 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.).

В туалетах и туалетных комнатах, приспособленных для лиц с ограниченной мобильностью, должны иметься соответствующие устройства для вызова помощи.

4.3 Информация

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

5. Безопасность

5.1 Общие положения

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

5.2 Высадка

- a) Пассажирские каюты для лиц с ограниченной мобильностью не должны располагаться ниже посадочной палубы.
- b) На главной палубе с каждой стороны судна должно быть обеспечено по крайней мере одно место для высадки пассажиров с минимальной шириной свободного выхода 1,5 м.
- c) Размещение кают для лиц с ограниченной мобильностью 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 1,0 м.

5.3 Специальные меры противопожарной безопасности

- a) Запрещается использовать жидкие виды топлива с температурой вспышки 55°C и ниже, за исключением их использования для подвесных двигателей спасательных шлюпок.
- b) Машинные отделения должны быть оснащены стационарной установкой пожаротушения соответствующего типа. Необходимо, чтобы эта установка могла приводиться в действие с поста, расположенного вне машинного отделения.

- c) На борту судна должно иметься не менее двух отдельных пожарных насосов, один из которых должен быть установлен вне помещения главной силовой установки. Мощность каждого насоса, а также число и расположение шланговых кранов должны быть такими, чтобы вода по меньшей мере из двух различных кранов с помощью раздельных несоставных шлангов могла одновременно подаваться в любую часть судна.
- d) Двери и переборки между пассажирскими коридорами и каютами, а также между самими каютами, двери и переборки лестниц, соединяющих более двух палуб, а также потолки и покрытия переборок и обшивка должны быть изготовлены из огнестойких материалов.
- e) На судах с каютами все помещения и каюты для пассажиров, экипажа и другого персонала должны быть оборудованы соответствующими противопожарными спринклерными системами. Пожарные клапаны воздушных вентиляционных трубопроводов должны автоматически закрываться, если температура воздуха в трубопроводе превысит 70°C. Кроме того, должна быть предусмотрена возможность закрытия их вручную.

5.4 Дополнительные меры

- a) 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 мобильностью.
- b) Регламентированная продолжительность работы аварийного энергоблока должна составлять не менее 60 минут.
- c) Если аварийный энергоблок не расположен выше главной палубы, то машинное отделение и помещение, в котором находится этот аварийный энергоблок, должны отделяться друг от друга по меньшей мере одним водонепроницаемым отсеком.
- d) В каютах и помещениях для пассажиров должна быть обеспечена система аварийного освещения.
- e) На судне должно иметься устройство для подачи светового и звукового сигнала общей тревоги.

- f) Суда должны быть оборудованы радиотелефонной установкой, обеспечивающей: связь общего пользования; трансляцию судовых сообщений и связь между судами.

5.5 Инструкции по обеспечению безопасности

- a) В предназначенных для экипажа инструкциях по обеспечению безопасности должны указываться специальные меры, которые следует принимать в аварийной ситуации в отношении лиц с ограниченной мобильностью.
- b) **В плане обеспечения безопасности должны быть четко и ясно обозначены участки, предназначенные для использования лицами с ограниченной мобильностью¹¹.**
- c) **Расписание по тревогам и план обеспечения безопасности, вывешиваемые в зонах, предназначенных для использования лицами с ограниченной мобильностью, 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 колясках¹².**

¹¹ Статья 15-13.2 резолюции № 61.

¹² На основе пункта 15 Административной инструкции № 22 к директиве ЕС 2006/87/ЕС.