

**МИНИСТЕРСТВО ТРУДА И СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ НАУЧНО-ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР МЕДИКО-СОЦИАЛЬНОЙ
ЭКСПЕРТИЗЫ И РЕАБИЛИТАЦИИ ИМ. Г.А. АЛЬБРЕХТА**

**ФЕДЕРАЛЬНЫЙ РЕСУРСНЫЙ (ИНФОРМАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЙ) ЦЕНТР
ПО ФОРМИРОВАНИЮ ДОСТУПНОЙ СРЕДЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ
И ДРУГИХ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРУПП НАСЕЛЕНИЯ**



**ДОСТУПНОСТЬ ПРИЧАЛЬНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
ДЛЯ ИНВАЛИДОВ И МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРУПП НАСЕЛЕНИЯ
ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ КРУИЗНОГО СУДОХОДСТВА
(АНАЛИЗ, ОПЫТ, РЕКОМЕНДАЦИИ)**

**Санкт-Петербург
2025**

Содержание

1. Общая информация.....	3
2. Анализ нормативной правовой базы.....	4
3. Анализ проектных решений.....	8
3.1. Опыт субъектов Российской Федерации в обеспечении условий доступности причальной инфраструктуры для инвалидов	8
3.2. Международный опыт в обеспечении доступности причальной инфраструктуры для инвалидов	14
4. Рекомендации по формированию условий доступности для инвалидов причальной инфраструктуры	18
Приложение. Маршрут от причала до лайнера для инвалидов.....	27

1. Общая информация

В соответствии с пунктами 2, 4 Плана мероприятий по реализации Концепции развития круизного туризма в Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 января 2022 г. № 117-р, а также пунктом 1.4.1 Плана деятельности Федерального ресурсного (информационно-методического) центра по формированию доступной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения ФГБУ ФНОЦ МСЭ и Р им. Г.А. Альбрехта Минтруда России (далее – Федеральный центр) в рамках исполнения государственного задания на 2025 год проведен анализ нормативной правовой базы и методических материалов в сфере туристской деятельности и подготовлены предложения по обеспечению условий доступности для инвалидов и людей с ограниченными физическими возможностями причальной инфраструктуры для организации круизного судоходства (в том числе вблизи особо охраняемых природных территорий федерального значения) (далее – инвалиды).

Необходимость формирования условий доступности причальной инфраструктуры обусловлена следующими факторами:

обеспечение равного доступа к услугам и ресурсам для всех граждан Российской Федерации, в том числе реализации прав инвалидов на свободное передвижение и участие в общественной жизни;

улучшение качества жизни, что позволяет инвалидам активнее участвовать в отдыхе, спорте и других социальных мероприятиях;

инновационными решениями в части разработки и внедрения новых технологий и подходов в проектировании доступной туристской инфраструктуры, в том числе на круизных лайнерах.

Основная цель – создание условий для равного доступа к водным объектам и причальным сооружениям для всех категорий граждан.

Реализация цели требует решения следующих задач:

обеспечение физической (архитектурной) доступности: установка пандусов, подъемников, специальных поручней и других элементов для передвижения инвалидов;

повышение социальной активности: формирование доступной среды для инвалидов, способствуя их социализации и улучшению качества жизни;

экономическое и туристическое развитие: повышение привлекательности водных объектов для всех категорий граждан, что ведет к росту доходов от туризма и смежных отраслей.

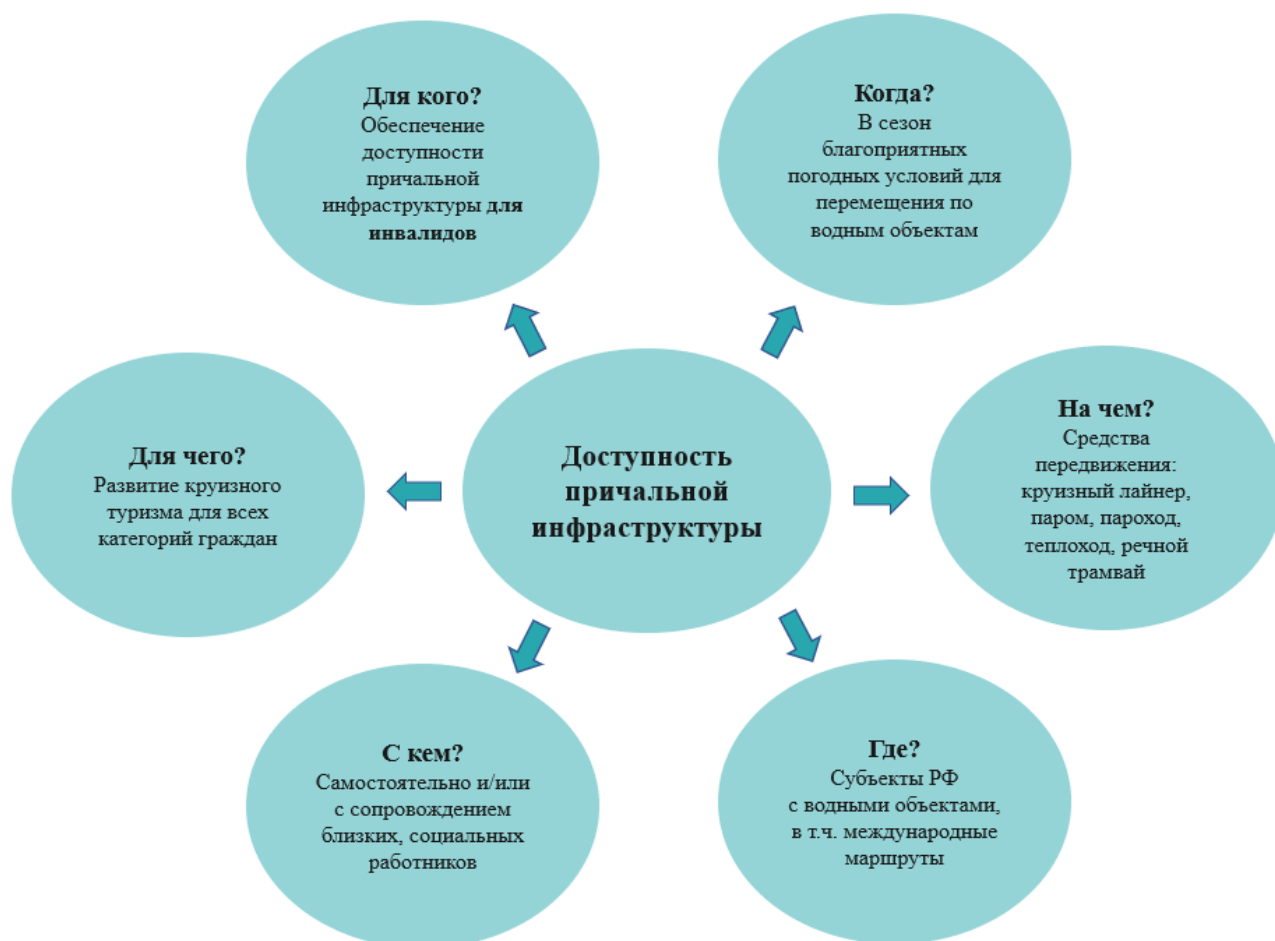


Рис. 1. Структура формирования круизного судоходства для инвалидов

Обеспечение условий доступности причальной инфраструктуры для инвалидов в рамках организации круизного судоходства приобретает большую актуальность в современном обществе. С ростом интереса к круизным путешествиям и увеличением числа инвалидов, необходима работа над созданием условий доступности туристских объектов, построению монолитной логистики туристских маршрутов, способствующих комфортному и безопасному перемещению.

2. Анализ нормативной правовой базы

Статьей 9 Конвенции о правах инвалидов, принятой 13 декабря 2006 г. Генеральной Ассамблеей ООН, установлено, что государства-участники должны принимать все необходимые меры для обеспечения доступности объектов и услуг для инвалидов, включая транспортные средства, информационные технологии и коммуникации, а также другие объекты и услуги, открытые для населения: в том числе такие как причалы и причальные сооружения.

Согласно пунктам 1 и 3 части 1 статьи 15 Федерального закона от 24 ноября 1995 г. № 181 «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» (далее –

Федеральный закон № 181-ФЗ) федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов Российской Федерации, органы местного самоуправления (в сфере установленных полномочий), организации независимо от их организационно-правовых форм обеспечивают инвалидам условия для беспрепятственного доступа к объектам транспортной инфраструктуры, а также возможность самостоятельного передвижения по территории, на которой расположены объекты транспортной инфраструктуры, входа в такие объекты и выхода из них, посадки в транспортное средство и высадки из него, в том числе с использованием кресла-коляски. К таким объектам в том числе относятся порты и причальные сооружения.

Причальные сооружения требуют создания доступной среды, что включает установку пандусов, обустройство мест для размещения инвалидных кресел-колясок, площадь для маневрирования, дублирование информационных материалов с использованием звуковых сигналов и шрифта Брайля.

Частью 1 статьи 12 Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» (далее – Федеральный закон № 384-ФЗ) установлены требования доступности зданий и сооружений для инвалидов: жилые здания, объекты инженерной, транспортной и социальной инфраструктур должны быть спроектированы и построены таким образом, чтобы обеспечивалась их доступность для инвалидов.

В соответствии с распоряжением Правительства от 28 января 2022 г. № 117-р «Об утверждении Концепции развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года» определены требования к доступности инфраструктуры круизного туризма, повышению привлекательности российских регионов для туристов, увеличению количества маршрутов, а также улучшение качества обслуживания, в том числе для инвалидов.

Вопросы доступного туризма для инвалидов сформулированы в Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 сентября 2019 г. № 2129-р, как необходимость для туристов с инвалидностью реализации мер по созданию и развитию инфраструктуры и безбарьерной среды, обеспечению доступности туристских объектов, совершенствованию системы навигации и ориентирования, информационных сервисов в сфере туризма.

Данная сфера регламентирована Приказом Ростуризма от 5 июля 2022 г. № 299-Пр-22 «Об утверждении формы заявки на определение туристского маршрута в качестве национального туристского маршрута, форм документов, прилагаемых к заявке, порядка расчета критериев национальных туристских маршрутов», который устанавливает:

порядок определения туристских маршрутов в качестве национальных;

утверждает форму заявки, перечень необходимых документов и критерии оценки маршрутов;

стандартизирует процесс отбора маршрутов и развитие туризма.

Вопросы причальной инфраструктуры и водного транспорта регламентируются Приказом Минтранса России от 12 ноября 2021 г. № 395 «Об утверждении общих правил плавания и стоянки судов в морских портах российской федерации и на подходах к ним».

В соответствии с Федеральным законом № 384-ФЗ разрабатываются, анализируются нормативно-технические документы в проектировании и строительстве (СП, ГОСТы, и т.п.), в том числе содержащие требования к доступности объектов причальной инфраструктуры:

СП 59.13330.2020 «СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»: устанавливает требования к проектированию и строительству объектов, обеспечивающих доступ для людей с ограниченными возможностями. В частности, документ определяет размеры и уклоны пандусов, требования к лифтам и другим средствам вертикального транспорта, а также требования к парковочным местам и другим элементам инфраструктуры;

СП 287.1325800.2016 «Сооружения морские причальные. Правила проектирования и строительства»;

ГОСТ Р 55441-2013 «Внутренний водный транспорт. Эксплуатация перегрузочных комплексов и пассажирских терминалов речных портов. Общие требования безопасности»;

ГОСТ Р 55507-2013 «Эксплуатация речных портов. Термины и определения»;

ГОСТ Р 55560-2013 «Внутренний водный транспорт. Комплексы перегрузочные и терминалы пассажирские речных портов. Требования безопасности. Общие положения»;

ГОСТ Р 55561-2013 «Внутренний водный транспорт. Портовые гидротехнические сооружения. Требования безопасности»;

ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний»;

ГОСТ Р 57618.2-2017 «Инфраструктура маломерного флота. Яхтенные порты. Общие требования»;

ГОСТ Р 57805-2017 «Туристские услуги. Водный туризм. Общие требования»;

ГОСТ Р 52875-2018 «Указатели тактильные наземные для инвалидов по зрению. Технические требования»: устанавливает требования к тактильным указателям, которые помогают людям с нарушениями зрения ориентироваться в пространстве;

ГОСТ Р 58741-2019 «Причалыные сооружения малого флота. Общие положения»;

ГОСТ 34682.1-2020 «Платформы подъемные для инвалидов и других маломобильных групп населения. Требования безопасности к устройству и установке. Часть 1. Платформы лестничные и с наклонным перемещением»;

ГОСТ 34682.2-2020 «Платформы подъемные для инвалидов и других маломобильных групп населения. Требования безопасности к устройству и установке. Часть 2. Платформы с вертикальным перемещением»;

ГОСТ Р 51671-2020 «Средства связи и информации технические общего пользования, доступные для инвалидов. Классификация. Требования доступности и безопасности» (пункт 7.2.4);

ГОСТ Р 59812-2021 «Доступность для инвалидов объектов городской инфраструктуры. Общие требования. Показатели и критерии оценки доступности»;

ГОСТ Р 51261-2022 «Устройства опорные стационарные для маломобильных групп населения. Типы и общие технические требования»;

ГОСТ Р 56221-2022 «Туризм и сопутствующие услуги. Речные круизы. Общие требования».

3. Анализ проектных решений

3.1. Опыт субъектов Российской Федерации в обеспечении условий доступности причальной инфраструктуры для инвалидов

Опыт субъектов Российской Федерации в области обеспечения доступности причальной инфраструктуры для инвалидов находится на начальном этапе развития и требует дополнительного урегулирования отдельных правовых подходов. Причальная инфраструктура представляет собой систему объектов, обеспечивающих осуществление пассажирского портового обслуживания.

Основные проблемы включают:

устаревшее оборудование (большинство причалов и терминалов оснащены старым оборудованием, что не учитывает доступных маршрутов для беспрепятственного передвижения инвалидов с учетом их ограничений жизнедеятельности);

отсутствие единых стандартов и норм для оборудования причальной инфраструктуры, что затрудняет развитие круизного судоходства для инвалидов.

Одновременно в отдельных субъектах Российской Федерации за счет социальных проектов и инициатив разрабатываются архитектурные решения причальной инфраструктуры, направленные на формирование доступной среды для всех категорий граждан.

Санкт-Петербург является одним из ведущих регионов России по развитию круизного судоходства и имеет значительный опыт в создании доступной причальной инфраструктуры. В городе адаптированы причалы для экскурсионных маршрутов по каналам и рекам, в том числе для инвалидов. На городских причалах набережных установлены пандусы и поручни, соответствующие параметрам и обеспечивающие доступ для инвалидов (таблица 1).

Причальная инфраструктура в Москве развита и имеет разнообразные пункты доступа, которые обеспечивают пассажирские перевозки по рекам и каналам. Доступность причальной инфраструктуры зависит от времени года и погодных условий. В зимний период и при низком уровне воды отдельные причалы могут быть недоступны в связи с погодными условиями.

В Москве представлен актуальный вид водного транспорта – речной трамвайчик, который обеспечивает возможность свободного передвижения по рекам и каналам. Речной трамвайчик адаптирован комфортными условиями, в том числе для инвалидов (таблица 2).

Доступные причалы. Опыт Санкт-Петербурга

Городской причал «Мытнинская набережная» находится по адресу: г. Санкт-Петербург, участок наб. Кронверкского пролива, лит. А.

Причал оборудован переходным мостиком с перилами вдоль всего прохода по ходу движения, а также широкой пешеходной зоной, разметкой и цветовыми указателями.



URL: <http://avt.kt.gov.spb.ru/dostupnaja-sreda/prichaly-dostupnye-dlja-malomobilnyh-grupp-naselenija/>



URL: <http://avt.kt.gov.spb.ru/dostupnaja-sreda/prichaly-dostupnye-dlja-malomobilnyh-grupp-naselenija/>

Городской причал «Петровская набережная» находится по адресу: г. Санкт-Петербург, участок наб. р. Невы и Большой Невки лит. А, спуск № 2.

Причал оборудован широкой пешеходной зоной, поручнями вдоль по ходу движения, рампой для безопасного подъема, цветовыми указателями.



URL: <http://avt.kt.gov.spb.ru/dostupnaja-sreda/prichaly-dostupnye-dlja-malomobilnyh-grupp-naselenija/>



URL: <http://avt.kt.gov.spb.ru/dostupnaja-sreda/prichaly-dostupnye-dlja-malomobilnyh-grupp-naselenija/>

Городской причал «Набережная Мартынова» находится по адресу: г. Санкт-Петербург, 2-й Елагин мост, лит. А.

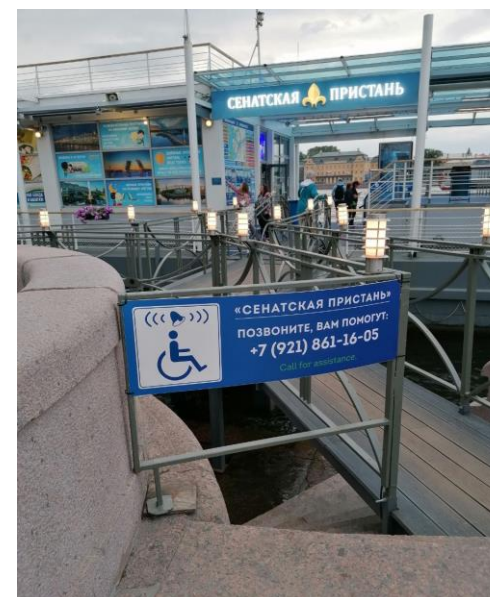
Причал оборудован доступным спуском-мостом, широкой пешеходной зоной, рампой, поручнями вдоль по ходу движения.



URL: <http://avt.kt.gov.spb.ru/dostupnaja-sreda/prichaly-dostupnye-dlja-malomobilnyh-grupp-naselenija/>

Городской причал «Сенатская пристань» находится по адресу: г. Санкт-Петербург, Английская наб., д.2.

Причал оборудован вызовом персонала для помощи, широкой пешеходной зоной.



Речной трамвайчик. Опыт Москвы

На остановках речного трамвая установлены пандусы, которые облегчают доступ на борт для инвалидов. На каждой остановке установлены четкие указатели, которые помогают ориентироваться, включая информацию на тактильных табличках для людей с нарушениями функций зрения.

На стоянках предусмотрены площадки с достаточным пространством для маневрирования на инвалидных креслах-колясках.



URL: https://ria.ru/20230620/tramvaychik-1879423886.html?chat_room_id=1879423886



URL: <https://dzen.ru/a/ZJKX1tB5-CpJwFZj>

В самом трамвае имеются специальные места для инвалидов, двери оснащены автоматическими механизмами, которые позволяют легко заходить и выходить.

Во многих трамваях предусмотрены кресла с откидными подлокотниками, что добавляет дополнительный комфорт.

На борту трамвая находятся сотрудники, готовые помочь при необходимости, что делает путешествие более комфортным и безопасным для всех пассажиров.



URL: <https://www.m24.ru/articles/transport/21062023/587590>



URL: <https://kasheloff.ru/photos/gde-rechniye-tramvai-v-moskve/21>

3.2. Международный опыт в обеспечении доступности причальной инфраструктуры для инвалидов

Международный опыт демонстрирует более усовершенствованные примеры реализации проектов по созданию доступной причальной инфраструктуры. В странах действуют стандарты и нормы, регулирующие проектирование и строительство объектов, включая причалы и причальные сооружения.

Примеры показывают, что комплексный подход к решению данной задачи позволяет улучшить качество жизни инвалидов, повысить уровень комфорта и безопасности для всех пользователей причальной инфраструктуры (таблица 3).

Международные нормативно-правовые акты в сфере причальной инфраструктуры:

Регламент (ЕС) от 24 ноября 2010 г. № 1177/2010 Европейского Парламента и Совета о правах пассажиров при поездках по морю и внутренним водным путям и о внесении изменений в Регламент (ЕС) № 2006/2004. Устанавливает права пассажиров морского и речного транспорта. Обязывает перевозчиков обеспечивать доступность судов и причалов для инвалидов;

Международный кодекс безопасности судов и портовых средств (ISPS);

Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (SOLAS).

Адаптация причалов для инвалидов. Международный опыт

1. Причальный подъемник для инвалидов

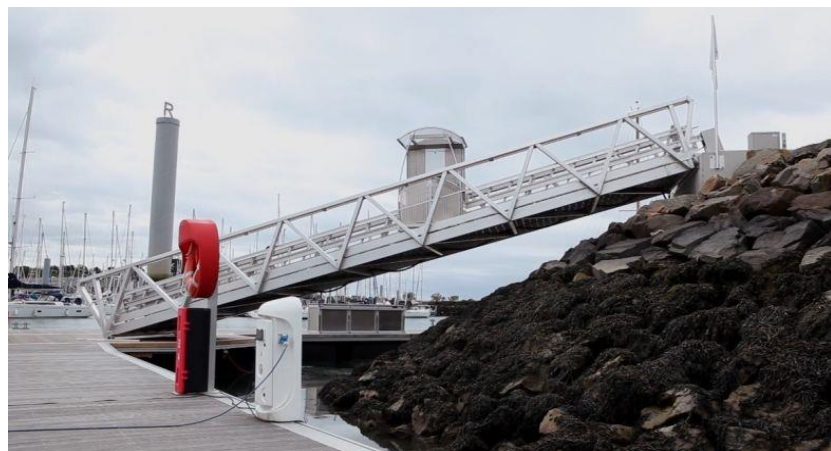
Компания METALU совместно с Etna France спроектировала и запустила в производство лифт для маломобильных групп населения, облегчающий им доступ на причал.

Особенность конструкции позволяет его использование при углах наклона трапа до 30 градусов, что особенно актуально при переменном уровне воды.

Штатная нагрузка для лифта – 250 кг, длина трапа – до 28 метров, абсолютный перепад высот – от 0 до 14 метров, ширина трапа – в зависимости от пожеланий Заказчика.



Запуск движения лифта

URL: <http://www.metalu.ru/photos.php>

Зона подъёма лифта

URL: <http://www.metalu.ru/photos.php>

2. Подземный терминал для круизных судов в Стамбуле

Galataport Istanbul является портом для круизных судов мирового класса, который призван оживить круизный туризм в обширном регионе от Средиземноморского бассейна до Черного моря. Образцовый проект во всем мире и новаторская инновация благодаря специальной системе люков, позволяющей разместить терминал под землей.

Система шлюзов в Стамбуле, первая в своём роде в мире, подземный терминал круизных судов площадью 29 000 м² обеспечили пассажирам и экипажам круизных судов комфортное и безопасное путешествие в соответствии с нормами.



Пассажирский трап

URL: <https://architizer.com/projects/galataport-istanbul-cruise-terminal/>



Паспортный контроль

URL: <https://architizer.com/projects/galataport-istanbul-cruise-terminal/>

Галатапорт в Стамбуле, оснащённый новейшими технологиями и в четыре раза превышающий по площади предыдущее сооружение, обеспечивает перевозку всех пассажиров и багажа под землёй.

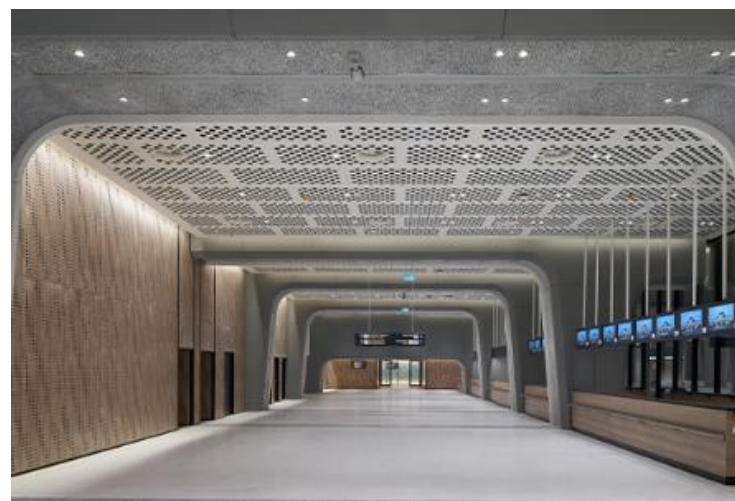
К ним относятся паспортный контроль и таможня.

На территории находится подземная парковка на 2400 автомобилей.



Подземная зона парковки автобусов

URL: <https://architizer.com/projects/galataport-istanbul-cruise-terminal/>



Подземный пункт регистрации заезда

URL: <https://architizer.com/projects/galataport-istanbul-cruise-terminal/>

4. Рекомендации по формированию условий доступности для инвалидов причальной инфраструктуры

Для доступности прилегающей территории причальной инфраструктуры разработаны рекомендации с учетом положений нормативных технических документов (СП 59.13330.2020 и национальных стандартов) к функциональным зонам, таким как: территория, прилегающая к причальному строению, пути движения по причалу (в том числе пути эвакуации), зона залов ожидания и обслуживания, санитарно-бытовые помещения (приложение).

<p>На каждом пассажирском причале в зоне посадки должно быть обозначение, идентифицирующее специфические особенности причала и вспомогательных посадочных устройств (при их наличии), а также правила посадки пассажиров-инвалидов на суда (ГОСТ Р 55441-2013)</p>	<p>Система средств информационной поддержки должна быть обеспечена на всех путях движения, доступных для маломобильных групп населения на все время эксплуатации (СП 59.13330.2020)</p>
<p>Пассажирские терминалы необходимо эксплуатировать таким образом, чтобы предупредить возможность получения травм пассажирами и персоналом при посадке на суда и высадке с судов, передвижении по территории терминала, внутри и около здания вокзала, при входе и выходе из здания, а также при пользовании его инженерным оборудованием и получении услуг (ГОСТ Р 55441-2013)</p>	<p>В темное время суток причалы и зоны посадки-высадки пассажиров должны быть освещены (ГОСТ Р 55441-2013)</p>
<p>Покрытие прохжей части пешеходных дорожек, тротуаров, съездов и пандусов должно быть из твердых материалов, ровным, не создающим вибрацию при движении по нему. Их поверхность должна обеспечивать продольный коэффициент сцепления 0,6-0,75 кН/кН, в условиях сырой погоды и отрицательных температур – не менее 0,4 кН/кН (п. 5.1.11 СП 59.13330.2020)</p>	 An illustration showing a person in a wheelchair on a cobblestone path. The person is wearing a green shirt and blue pants. The path is made of irregular stones. There are some small plants and a shadow on the path.

<p>Покрытие из бетонных плит или брусчатки должно иметь толщину швов между элементами покрытия не более 0,01 м (п. 5.1.11 СП 59.13330.2020)</p>	
<p>В местах изменения высот поверхностей пешеходных путей их выполняют плавным понижением с уклоном не более 1:20 (5‰) или обустраивают пандусами бордюрными согласно 5.4. (п. 5.1.8 СП 59.13330.2020)</p>	
<p>Центральную наклонную поверхность пандусов бордюрных следует выполнять шириной не менее 1,5 м, но не более ширины прохожей части пешеходного пути, пересекающего проезжую часть, с поперечным уклоном не более 10‰ (1:100), продольным уклоном не более 60‰ (1:17), в стесненных условиях - не более 80‰ (1:12) (п. 5.4.5 СП 59.13330.2020)</p>	
<p>На пассажирских причалах должны быть предусмотрены промежуточные площадки или специальные устройства, обеспечивающие безопасную и удобную высадку пассажиров при любом навигационном уровне воды (ГОСТ Р 55561-2013)</p> <p>Переходные мостики, связывающие бычки или палы с берегом, должны иметь перильное ограждение высотой 1,1 м (ГОСТ Р 58742-2019).</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>	
<p>URL: http://www.metalu.ru/photos.php?view=200304131238</p>	

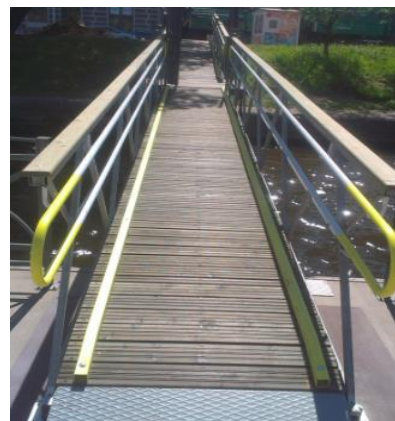
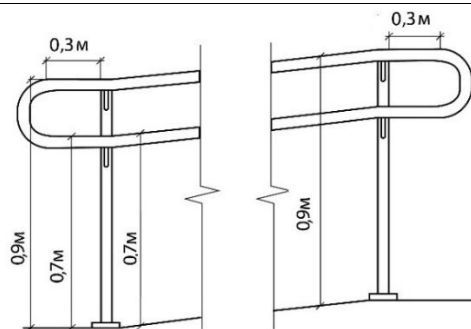
<p>Сопряжение центральной наклонной поверхности пандуса бордюрного с поверхностями бортового камня и проезжей части выполняется на одном уровне.</p> <p>Примечание: допускается уровень примыкающей поверхности проезжей части принимать ниже на 5 мм.</p> <p>(п. 5.4.6 СП 59.13330.2020)</p>	
<p>Горизонтальные площадки перед началом и после завершения пандуса должны быть с размерами прохаживаемой части, не менее:</p> <p>на общих путях движения с встречным движением ширина должна быть 1,8 м, длина – 1,5 м, при каждом изменении направления пандуса – 1,8×1,8 м.</p> <p>При движении в одном направлении – ширина 1,5 м, длина – 1,5 м, при каждом изменении направления пандуса – 1,5×1,5 м</p> <p>(п. 5.1.16 СП 59.13330.2020)</p>	  <p>URL: http://www.metalu.ru/photos.php?view=200304131238</p>
<p>Поверхность марша пандуса должна визуально контрастировать с горизонтальной поверхностью в начале и конце пандуса. Допускается для выявления граничащих поверхностей применение световых маячков или световых лент.</p> <p>Тактильные контрастные напольные указатели перед пандусами не предусматриваются.</p> <p>(п. 6.2.10 СП 59.13330.2020)</p>	 

Пассажи́рские причалы должны иметь перильное ограждение высотой 1,1 м, которое располагается на расстоянии 1,5-2,0 м от линии кордона
(ГОСТ Р 55561-2013)

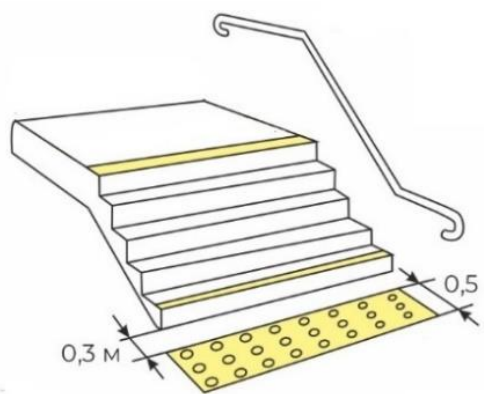


URL: <http://www.metalu.ru/photos.php?view=200304131238>

Вдоль обеих сторон всех пандусов и открытых лестниц необходимо устанавливать ограждения с поручнями. Поручни следует располагать на высоте 0,9 м, у пандусов – дополнительно на высоте 0,7 м. Верхний и нижний края поручней пандуса должны находиться в одной вертикальной плоскости с границами прохожей части пандуса (краем бортика). Завершающие горизонтальные части поручня должны выполняться по 5.1.13 и иметь травмобезопасное исполнение
(п. 6.2.11 СП 59.13330.2020)



Информацию для инвалидов с нарушениями зрения о приближении их к зонам повышенной опасности (лестницы и т.д.) следует обеспечивать устройством тактильно-контрастных наземных указателей по ГОСТ Р 52875 или изменением фактуры поверхности пешеходного пути с подобными характеристиками.
(п. 5.1.10 СП 59.13330.2020)



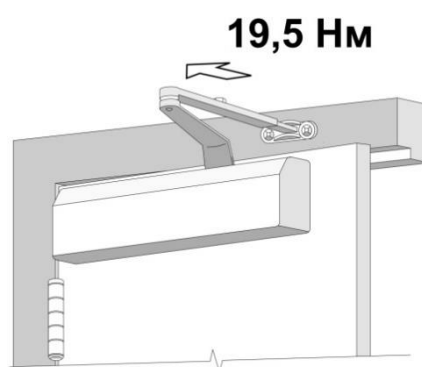
Пути движения пассажиров, в том числе и маломобильных групп населения, должны обеспечивать безопасность перемещения пассажиров по территории

пассажирского терминала и в здании вокзала, а в случае пожара – безопасную, своевременную и беспрепятственную эвакуацию по ним людей
(ГОСТ Р 55441-2013)

Полотно двери на путях эвакуации должно иметь цвет, который с учетом характера поверхности, освещенности при применении аварийного освещения и пр. будет обеспечивать контраст не менее 0,7 (70%) относительно цвета стены
(СП 59.13330.2020)

Ширина дверных полотен и открытых проемов в стене, а также выходов из помещений и коридоров на лестничную клетку должна быть не менее 0,9 м. При глубине откоса в стене открытого и дверного проема более 1,0 м ширину проема следует принимать по ширине коммуникационного прохода, но не менее 1,2 м (п. 6.2.4 СП.13330.2020).

Может относиться к помещениям для ожидания.



Персонал пассажирского терминала должен обеспечить:

- безопасность, удобство и комфорт среды терминала для пассажиров, в том числе представителей маломобильных групп населения, и персонала;
- безопасность путей движения пассажиров, а также мест обслуживания пассажиров и рабочих мест персонала эксплуатанта;
- досягаемость мест целевого посещения и беспрепятственность перемещения пассажиров, в том числе и маломобильных групп населения, на территории пассажирского терминала, пассажирских причалов и внутри здания речного вокзала;
- безопасность эвакуационных путей;
- безопасность посадки пассажиров на суда и высадки с судов;
- своевременное получение полноценной и качественной информации, позволяющей ориентироваться в пространстве, использовать оборудование и получать услуги (ГОСТ Р 55441-2013)

При плавании и стоянке судов в акваториях морских портов и на подходах к ним должны соблюдаться требования, предусмотренные международными договорами и законодательством Российской Федерации в области охраны человеческой жизни на море, безопасности мореплавания и защиты окружающей среды от загрязнения с судов.

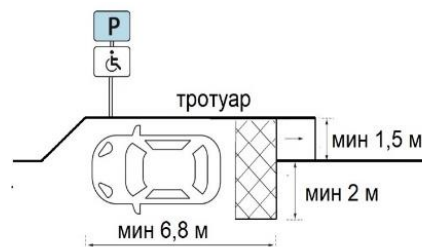
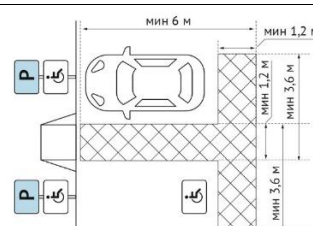
(Приказ Минтранса России от 12 ноября 2021 г. № 395 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним»)

Рекомендации по оборудованию стоянок (парковок) транспортных средств (ТС) инвалидов

Габариты специализированного места для стоянки (парковки) ТС инвалида на кресле-коляске следует предусматривать размерами 6,0 х 3,6 м, что дает возможность создать безопасную зону сбоку и сзади машины.

В случае расположения парковочного места вдоль проезжей части, его длина должна составлять 6,8 м.

(п. 5.2.4 СП 59.13330.2020)



<p>В местах высадки инвалидов из ТС следует предусматривать продольный и поперечный уклоны поверхности не более 2‰ (1:50) и ровное нескользкое покрытие.</p> <p>Пандус бордюрный должен иметь нескользкое покрытие, обеспечивающее удобный переход с площадки для стоянки на тротуар.</p>	
<p>Места для стоянки (парковки) транспортных средств, управляемых инвалидами или перевозящих инвалидов, следует размещать вблизи от входа, но не далее 50 м. (п. 5.2.2 СП 59.13330.2020)</p>	

Инструктирование персонала при организации круиза (в том числе при экскурсионных маршрутах).

Инструктирование специалистов, работающих с инвалидами, по вопросам, связанным с обеспечением доступности для них объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и услуг, является обязательным. Без прохождения инструктажа работник не может приступить к выполнению рабочих обязанностей.

Отраслевые порядки доступности, утвержденные Минтрансом России, содержат положения о необходимости перевозчикам различного вида транспорта устанавливать перечни профессий работников, для которых проводится обучение или инструктирование по вопросам доступной среды.

Примерный порядок организации инструктажа определяется локальными нормативными актами организации, которые могут устанавливать должности ответственных за организацию и проведение инструктирования, а также систему проверки знаний работников, систему учета деятельности по инструктажу. Такая система, как правило, включает журнал инструктажа по вопросам, в котором осуществляются отметки о проведении инструктажа, что подтверждается подписями должностного лица, проводящего инструктаж, и инструктируемого работника.

Инструктирование может осуществляться в следующих видах:

первичный инструктаж для вновь принятых работников с целью разъяснения требований;

повторный инструктаж для развития навыков работы с инвалидами и маломобильными группами населения, при приобретении нового оборудования, при принятии новых документов; при введении новых услуг, новых форм обслуживания, новых объектов;

предварительный, вводный инструктаж перед непосредственным выполнением определённых задач для правильного выполнения необходимых работнику действий; внеплановый инструктаж в случаях возникновения непредвиденных обстоятельств, которые требуют дополнительного инструктирования работников в соответствии с локальным нормативным актом организации.

Инструктаж может проводить руководитель подразделения или руководитель организации (заместитель, ответственное лицо, назначенное руководителем). Обучение по образовательным программам осуществляют организации, имеющие лицензию на ведение образовательной деятельности.

Одновременно ряд должностей, специальностей, профессий предусматривают обязательную подготовку, инструктаж или аттестацию.

Например, для ассистента (помощника) по оказанию технической помощи инвалидам и лицам с ограниченными возможностями здоровья в соответствии с профессиональным стандартом, утвержденным Приказом Минтруда России от 12 апреля 2017 г. № 351н, требования к образованию и обучению включают наличие среднего общего образования и краткосрочное обучение или инструктаж на рабочем месте.

Специалист, ответственный за организацию эксплуатации платформ подъемных для инвалидов, в соответствии с профессиональным стандартом, утвержденным Приказом Минтруда России от 22 мая 2017 г. № 433н, для допуска к работе должен иметь не ниже III группы по электробезопасности напряжением до 1000 В.

Как правило, инструктирование осуществляется работодателем на рабочем месте с целью доведения до работников установленных в организации требований. Фактически инструктирование – это сочетание объяснения и показа практических действий, приемов выполняемой работы.

За уклонение от исполнения предусмотренных Федеральным законом № 181-ФЗ, другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами требований к созданию условий инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам инженерной, транспортной и социальной инфраструктур юридические и должностные лица несут административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Санитарно-бытовые помещения для инвалидов.

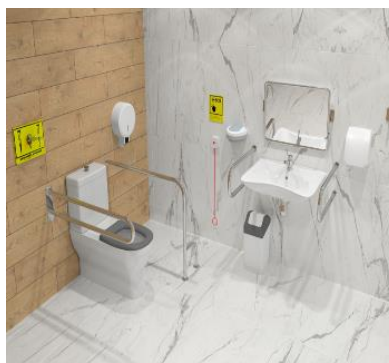
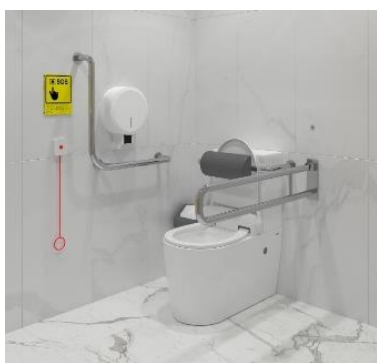
В санузле для инвалидов на кресле-коляске следует использовать специальные унитазы длиной 0,7 м и специальным фиксирующимся на унитазе сиденьем, расположенным на высоте кресла-коляски, раковины глубиной 0,5 м, на высоте не более 0,80 - 0,85 м над уровнем пола, при этом ширина и высота проема для ног должны быть не менее 0,75 м, опорные поручни для размещения рядом с унитазом и поручнями согласно ГОСТ Р 52161-2022 «Устройства опорные стационарные для

маломобильных групп населения. Типы и общие технические требования», откидные сиденья, по возможности не из металла (т.к. он холодный), а с ПВХ покрытием. Покрытие пола в санузле должно быть нескользким.

Уборные для МГН размещаются как внутри туалетных блоков – доступные кабины, так и с автономным входом – универсальные кабины. В каждом доступном для МГН здании, сооружении при наличии уборных для посетителей должна быть, как минимум, одна универсальная кабина уборной. Универсальная кабина уборной может также проектироваться как семейная (для родителей с детьми). В дополнение к универсальным кабинам уборных предусматривают доступные кабины в блоках туалетов из расчета 5% общего числа кабин. При числе кабин в блоке женских или мужских туалетов менее 4 допускается доступную кабину не предусматривать при наличии в здании универсальной кабины (п. 6.3.2 СП 59.13330.2020).

В универсальной кабине и других санитарно-бытовых помещениях, предназначенных для пользования всеми категориями граждан, в том числе инвалидами, следует предусматривать установку стационарных и откидных опорных поручней, а также переносных или закрепленных на стене складных сидений по 6.3.5 СП 59.13330.2020.

Доступные и универсальные кабины должны быть оборудованы системой тревожной сигнализации или системой двухсторонней громкоговорящей связи. Тип системы, которая должна быть применена, определяется в задании на проектирование (п. 6.3.6 СП 59.13330.2020). Правильное расположение санузла:



Маршрут от причала до лайнера для инвалидов

