



Экономический и Социальный Совет

Distr.: General

9 April 2010

Russian

Original: English, French and
Russian

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 седьмая сессия

Женева, 16–18 июня 2010 года

Пункт 6 предварительной повестки дня

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

Поправки к Резолюции № 25

Записка секретариата

1. 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).

2. Первый проект пересмотренной Резолюции, подготовленный в соответствии с указаниями, полученными от Рабочей группы (документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/22), был рассмотрен по существу на тридцать шестой сессии Рабочей группы с учетом замечаний и предложений делегации Российской Федерации, приведенных в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/9. По результатам этого рассмотрения секретариату было поручено: i) изменить текст проекта пересмотренной Резолюции № 25 как указано в пункте 39 доклада Рабочей группы о ее тридцать

шестой сессии и представить его для окончательной читки и одобрения на тридцать седьмую сессию Рабочей группы и ii) в сотрудничестве с делегацией Российской Федерации подготовить предложения о надлежащем месте, куда могли бы быть помещены положения будущей пересмотренной Резолюции № 25 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, пункты 40–41).

3. Ниже приводится проект пересмотренного текста Резолюции № 25 с целью его дальнейшего рассмотрения Рабочей группой и возможной передачи SC.3 для принятия. Добавления к первоначальному тексту даны жирным шрифтом, а подлежащий исключению текст выделен зачеркиванием. По всему тексту термин "инвалид" заменен на "лицо с ограниченной подвижностью".

4. Что же касается места, куда следовало бы поместить положения пересмотренной Резолюции № 25, секретариат, после консультаций с делегацией Российской Федерации, предлагает следующее:

i) Оставить положения пересмотренной Резолюции № 25 в качестве отдельного документа, предоставив таким образом правительствам возможность применять либо обе Резолюции (как Резолюцию № 61 с ее главой 15 так и пересмотренную Резолюцию № 25) либо только одну из вышеуказанных резолюций, как они сочтут необходимым; другой вариант мог бы состоять в том, чтобы включить положения пересмотренной Резолюции № 25 в качестве нового добавления в приложение к Резолюции № 61;

ii) Изменить пункт 15-1.4 приложения к Резолюции № 61 следующим образом:

«На пассажирских судах должны быть предусмотрены места для пользования лицами с ограниченной подвижностью в соответствии с положениями настоящей главы, **а также с должным учетом Руководящих принципов, касающихся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью (приложение к пересмотренной Резолюции № 25) или (добавление ... к настоящей Резолюции)**. Если применение положений настоящей главы, учитывающих особые потребности лиц с ограниченной подвижностью в плане безопасности, на практике затруднительно либо сопряжено с неприемлемо высокими затратами, Администрация может допустить исключения из этих положений. Эти исключения должны быть указаны в судовом свидетельстве.»

iii) Положения главы 15, касающиеся лиц с ограниченной подвижностью, могут найти свое отражение частично или полностью и в положениях Руководящих принципов.

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 201... 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 развитии своих общин и право пользоваться условиями жизни наравне со своими согражданами,

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

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

принимая также во внимание учитывая работу, проделанную Рабочей группой по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях в отношении 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,¹**

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/...),

1. ***Постановляет*** заменить Резолюцию № 25 и приложение к Резолюции № 25 «Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки инвалидов» положениями, содержащимися в приложении к настоящей резолюции и приложением к ней

¹ Пункт 1, второй абзац Административной инструкции № 22 «Особые предписания по безопасности для лиц с ограниченной подвижностью» Директивы 2006/87/ЕС.

~~"Руководящие принципы, касающиеся пассажирских судов, приспособленных также для перевозки лиц с ограниченной подвижностью";~~

2. ~~Рекомендует~~ правительствам ~~международным — правительственным~~ организациям, ~~экономическим и другим союзам и речным комиссиям~~ предпринять ~~такие шаги, которые могут оказаться~~ 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 ~~международным — правительственным~~ организациям, ~~экономическим и другим союзам и речным комиссиям~~ постоянно информировать секретариат о мерах, принимаемых с этой целью **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

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.²

Данные Руководящие принципы затрагивают лишь те аспекты, которые не охвачены действующими предписаниями либо рекомендациями по конструкции пассажирских судов и их оборудованию 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.).

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. По этой причине в Руководящих принципах не содержится каких-либо обязательных положений.

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

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;

² Данное определение соответствует определению в п. 1-2 (125) Резолюции № 61.

- d) коридоры между помещениями;
- e) надлежащим образом оборудованные каюты.

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.

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 судовладельце Администрации³.

2. Пассажирские зоны и помещения

2.1 Пассажирские помещения

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 метра⁴.

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.

Должно быть обеспечено противоскользящее покрытие, особенно в тех местах, где имеются уклоны (аппарели, ~~проемы~~ **погибы** 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.

2.2 Сходни

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.

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.

³ Пункт 3 Административной инструкции № 22 (за исключением «приспособленной туалетной комнаты» (в пункте 2 с) и «надлежащим образом оборудованных кают» (в пункте 2 е)).

⁴ Пункт 15-6.14 Резолюции № 61.

Для устранения перепада уровней между сходней и пирсом или палубой лучше всего использовать откидные листы на концах сходни⁵.

2.3 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.

2.4 Трапы и лифты

2.4.1 Трапы

Трапы не должны быть слишком крутыми (наклон ~~не возможности~~ не должен превышать ~~38°~~ **32°**⁶). ~~Они должны быть прямыми и располагаться по направлению к корме или носу судна.~~ **Винтовые трапы не допускаются и трапы не должны быть расположены поперек судна⁷.** Ступеньки должны иметь высоту не более 0,18 м, ~~и~~ глубину не менее 0,30 м **и габаритную ширину по меньшей мере 0,90 м⁸.** Особое внимание следует уделить тому, чтобы ступеньки были нескользкими, не имели выступов и углублений.

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 цветом⁹.** Следует избегать использования одиночных ступенек в коридорах и особенно перед дверями или сразу за ними.

2.4.2 Лифты

Лифты должны иметь следующие размеры:

- Кабина: ширина – не менее 1,10 м, глубина – не менее 1,40 метра.
- 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 метра.

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

⁵ 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.

⁶ Пункт 15-6.9 v) Резолюции № 61.

⁷ Пункт 15-6.9 v) Резолюции № 61.

⁸ Пункт 15-6.9 v) Резолюции № 61.

⁹ Пункт 15-6.9 v) Резолюции № 61.

2.5 Поручни и перила

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 метра **без ограничения передвижения по этим путям**¹⁰. 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 **в сторону от прохода к стенке**.

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.

Незакрытые участки палуб, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью, должны быть обнесены стационарным фальшбортом или леерным ограждением высотой не менее 1,10 м¹¹.

~~Перила должны располагаться на высоте не менее 1,1 м над палубой.~~

2.6 Двери

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.

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 ~~0,5~~ **0,60**¹² метра.

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

Двери туалетов для лиц с ограниченной подвижностью должны открываться наружу или должны быть раздвижными. ~~Запорные устройства должны быть встроены в дверные ручки.~~

¹⁰ Пункт 15-6.9 v) Резолюции № 61.

¹¹ Пункт 15-6.11 i) Резолюции № 61. Предложение Российской Федерации (документ ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/9, пункт g)) вычеркнуть предписание, касающееся высоты леерного ограждения 1,10 м, т.к. это является обязательным требованием общего характера для пассажирских судов, противоречит пункту 15-6.11 i), предписывающему высоту общего характера 1,00 м. В связи с этим Рабочая группа возможно пожелает либо изменить это требование общего характера о высоте в 1,00 м в главе 15, либо сохранить в Руководящих принципах требование о высоте в 1,10 м, касающееся ограждения открытых участков палуб, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью.

¹² Пункт 15-6.4 iv) Резолюции № 61.

2.7 Туалеты и туалетные комнаты

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 метра. Сиденье унитаза должно располагаться приблизительно на высоте 0,40 метра. 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.

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

2.8 Каюты и общественные помещения

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** ~~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 подвижностью, передвигающихся в инвалидных колясках.

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.

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.

2.9 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 **животными, покрытыми шерстью собаками, кошками и т.д.**

3. Информация, связь и услуги

3.1 Маркировка, указатели, знаки и освещение

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

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 етень**.

Знаки, указывающие направления к аварийным выходам, а также запрещающие и предписывающие знаки должны освещаться так, чтобы они были хорошо заметны. ~~Граны и зоны, доступные для передвижения лиц с ограниченной подвижностью, всегда должны быть хорошо освещены. Для искусственного освещения лучше всего использовать флуоресцентные лампы дневного света.~~

Освещение мест, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью должно быть достаточным и должно отвечать более высоким требованиям, чем освещение других пассажирских помещений¹³.

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

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

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

На ~~главной~~ палубе **надводного борта** с каждой стороны судна должно быть обеспечено по крайней мере одно место для высадки пассажиров с минимальной шириной свободного прохода 1,50 м.

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

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

¹³ Пункт 12 Административной инструкции № 22.

сигнала. Это положение применяется к туалетам и туалетным комнатам, предназначенным для использования лицами с ограниченной подвижностью.

В помещениях, предназначенных для использования лицами с ограниченной подвижностью, система аварийного оповещения должна предусматривать подачу световых и звуковых тревожных сигналов¹⁴.

4.4 Специальные меры противопожарной безопасности

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

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

На борту судна должно иметься не менее двух отдельных пожарных насосов, один из которых должен быть установлен вне ~~помещения главной силовой установки~~ **главного машинного отделения**. Мощность каждого **пожарного насоса**, а также число и расположение ~~шланговых кранов~~ **пожарных гидрантов** должны быть такими, чтобы вода могла достичь любой части судна, по меньшей мере, от ~~из~~ двух различных ~~кранов~~ **пожарных гидрантов с использованием в каждом случае цельных пожарных рукавов** ~~помощью отдельных несоставных шлангов могла одновременно подаваться в любую часть судна.~~

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

На судах с каютами все помещения и каюты для пассажиров, экипажа и ~~другого судового~~ персонала должны быть оборудованы соответствующими ~~противопожарными~~ **спринклерными системами**. **Противопожарные заслонки** ~~пожарные клапаны~~ 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**¹⁵.

4.5 Дополнительные положения меры

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.

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.

¹⁴ Пункт 11 Административной инструкции № 22.

¹⁵ Пункт 15-11.13 iv) Резолюции № 61.

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 воду¹⁶.

Регламентированная продолжительность подачи работы аварийного питания энергоблока должна составлять не менее 60 минут.

Если аварийный энергоблок источник электроэнергии не расположен выше главной палубы переборок, то машинное отделение и помещение, в котором находится этот аварийный энергоблок источник электроэнергии, должны быть отделены от смежных помещений пожаро-водонепроницаемыми переборками¹⁷ отделяться друг от друга по меньшей мере одним водонепроницаемым отсеком.

Достаточное аварийное освещение должно быть предусмотрено в помещениях, предназначенных для лиц с ограниченной подвижностью¹⁸ для пассажиров должна быть обеспечена система аварийного освещения и в их каютах.

~~На судне должно иметься устройство для подачи светового и звукового сигнала общей тревоги.~~

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

4.6 Инструкции по обеспечению безопасности

В предназначенном для членов экипажа и судового персонала расписании по тревогам ~~инструкциях по обеспечению безопасности~~ должны указываться специальные меры безопасности ~~которые следует принимать в аварийной ситуации~~ в отношении лиц с ограниченной подвижностью на случай чрезвычайных ситуаций¹⁹.

На плане обеспечения безопасности должны быть четко и ясно обозначены участки, предназначенные для использования лицами с ограниченной подвижностью²⁰.

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 колясках²¹.

¹⁶ Текст, предложенный Российской Федерацией.

¹⁷ Текст, предложенный Российской Федерацией в документе ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/9, п. m).. Необходимо, однако, отметить, что термин «пожаро-непроницаемый» не используется в приложении к Резолюции № 61. Предлагается поэтому изменить концовку этого абзаца следующим образом: «...должны быть отделены от смежных помещений огнестойкими и водонепроницаемыми переборками».

¹⁸ Пункт 15-10.4 Резолюции № 61.

¹⁹ Пункт 15-13.1 Резолюции № 61.

²⁰ Пункт 15-13.2 Резолюции № 61.

²¹ Пункт 15 Административной инструкции № 22.