



**Экономический
и Социальный Совет**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/WP.15/2007/4
12 February 2007

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Восемьдесят вторая сессия

Женева, 7-11 мая 2007 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

ПРЕДЛОЖЕНИЯ О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВК В ПРИЛОЖЕНИЯ А И В К ДОПОГ

Раздел 5.4.3

Письменные инструкции

Передано правительством Германии

РЕЗЮМЕ

Существо предложения:	Существующие положения в отношении письменных инструкций более не считаются удовлетворительными. На двух совещаниях рабочей группы, организованных Международным союзом автомобильного транспорта (МСАТ) и Международной федерацией транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), был разработан новый подход. В настоящем документе содержатся подготовленные на основе результатов этой работы и с учетом итогов последних обсуждений в WP.15 поправки к положениям, касающимся письменных инструкций и связанных с ними вопросов.
Предлагаемое решение:	Принятие новых положений, касающихся письменных инструкций.
Справочные документы:	TRANS/WP.15/2005/17, INF.14 (восемьдесят сессия), INF.11 (восемьдесят первая сессия) и ECE/TRANS/WP.15/190, пункты 63-65.

Введение

1. Существующие положения в отношении письменных инструкций (раздел 5.4.3) более не считаются удовлетворительными. После проведения МСАТ и ФИАТА двух совещаний рабочей группы был разработан новый подход и подготовлено предложение о внесении поправок в ДОПОГ. Обсуждения по трем основным вопросам также состоялись в ходе пленарного заседания.
2. Хотя мнения, высказанные делегатами по этим основным вопросам, весьма различались, необходимость внесения некоторых изменений представляется вполне очевидной. Правительство Германии проанализировало предложение МСАТ/ФИАТА с целью разработки компромиссного решения, которое было бы приемлемо для большинства делегатов.
3. Один из этих вопросов касается рекомендуемого расстояния до места аварии или чрезвычайной ситуации. В результате первого совещания рабочей группы были разработаны точные значения для предлагаемой таблицы. Однако это привело к тому, что на последней сессии WP.15 состоялся активный обмен мнениями по этому вопросу. Были выражены сомнения в отношении значений расстояния, а также практической осуществимости этих положений. Принимая во внимание приведенные аргументы, предлагается исключить из колонки 3 таблицы всю информацию о расстояниях и добавить к перечню мер общего характера рекомендацию следовать инструкциям аварийных служб. По-видимому, это не противоречит логичному стремлению водителя удалиться от места происшествия и помогает ему понять, на какое расстояние ему следует удалиться.
4. Второй обсуждавшийся вопрос касался таблицы с перечнем снаряжения. Главная проблема с этой таблицей заключалась в том, что даже после двух совещаний рабочей группы она все еще находилась на самой первоначальной стадии подготовки. Таблица была пересмотрена и приведена в соответствие с дополнительным указанием, приведенным в таблице, связанной с опасными свойствами. Следует помнить о том, что указанные в первых четырех строках предметы снаряжения в любом случае являются обязательными в соответствии с разделом 8.1.5. Поскольку цель проведенной работы состояла в упрощении и исключении возможности возникновения трудностей в ходе осмотров, наиболее простое решение заключалось бы в разработке требования о наличии каждого предмета снаряжения для всех классов. Однако большинство делегатов на сессии WP.15 не согласилось с этим предложением, и поэтому было принято решение использовать избирательный подход.

5. Еще одна сложная проблема, которую было необходимо решить, касалась вопроса о том, следует ли применять новый подход ко всем перевозкам опасных грузов или существующую систему необходимо сохранить для перевозок в цистернах и насыпью/навалом. Ввиду того, что разное содержание инструкций в отношении одного и того же вещества являлось одной из причин, по которым началось проведение этой работы, и принимая во внимание тот факт, что использование двух разных систем усложнит применение положений как для пользователей, так и для контролирующих органов, правительство Германии считает целесообразным применять в будущем только одну новую систему.

6. Новые предлагаемые письменные инструкции были разработаны в качестве одного из вариантов комплексного подхода. Это означает, что получаемые водителем инструкции сначала дают основную информацию, которая является почти самоочевидной; затем даются дополнительные указания по принятию мер безопасности с учетом возникшей ситуации, и водителю напоминает об имеющемся снаряжении, причем вся эта информация дается в сжатой форме. Эти сведения не являются избыточными даже для подготовленных водителей, поскольку аварийная ситуация оказывает сильное стрессовое воздействие на затронутых ею лиц.

7. WP.15 предлагается рассмотреть вышеприведенные объяснения и предпринять попытку выработать компромиссное решение. Промышленности следует дать понять, что WP.15 способна принимать решения и по сложным вопросам и предлагать практически осуществимые варианты решений, которые не приводят к обеспечению безопасности лишь на самом низком уровне. В отсутствие надлежащего компромиссного решения придется сохранить прежний набор положений, которые не являются ни практичными, ни удовлетворительными с точки зрения безопасности.

Предложение

8. Предложение воспроизведено в приложении к настоящему документу.

Обоснование

9. Обоснование изложено в введении к настоящему документу, а также в документах МСАТ/ФИАТА (см. TRANS/WP.15/2005/17, а также неофициальный документ INF.11, представленные на восемьдесят первой сессии, и INF.14, представленный на восьмидесятой сессии).

Последствия для безопасности

10. Предполагается, что предлагаемые поправки позволят повысить уровень безопасности.

Осуществимость

11. Предполагается, что предлагаемые поправки позволят улучшить практические методы работы.

Возможность обеспечения применения

12. Каких-либо трудностей с обеспечением применения не предвидится. Включение новых положений позволит улучшить ситуацию как для отрасли, так и для контролирующих органов.

Приложение

Предложения о внесении поправок в положения, касающиеся письменных инструкций

5.4.3.1 Изменить первое предложение следующим образом:

"На случай аварии или чрезвычайной ситуации, которые могут иметь место или возникнуть во время перевозки, в кабине экипажа транспортного средства в легкодоступном месте должна иметься письменная инструкция, составленная в форме, указанной в пункте 5.4.3.4."

и исключить подпункты а)-f).

5.4.3.2 Изменить первое предложение следующим образом:

"Эта инструкция должна предоставляться перевозчиком членам экипажа (экипажей) транспортного средства на языке, на котором они могут читать и который они понимают, до начала рейса".

Заменить второе предложение следующим текстом:

"Перевозчик должен обеспечивать правильное понимание и выполнение этой инструкции экипажем (экипажами) транспортного средства".

5.4.3.3 Заменить существующий текст следующим:






"До начала рейса экипаж (экипажи) транспортного средства должен (должны) получить информацию о перевозимом опасном грузе и ознакомиться с письменными инструкциями, содержащими сведения о мерах, принимаемых в случае аварии или чрезвычайной ситуации".




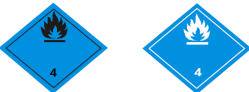

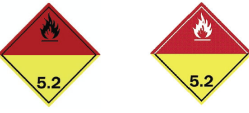


5.4.3.4 Форма и содержание письменной инструкции должны соответствовать следующему [четырёхстраничному] образцу.





Меры, принимаемые в случае аварии или чрезвычайной ситуации

В случае аварии или чрезвычайной ситуации, которые могут иметь место или возникнуть во время перевозки, экипаж (экипажи) транспортного средства должен (должны) предпринять следующие допустимые с точки зрения безопасности и практической возможности действия:

- включить тормозную систему, выключить двигатель и отключить главный переключатель аккумуляторной батареи;
- держаться в удалении от источников возгорания;
- информировать соответствующие аварийные службы или природоохранные службы, сообщив им как можно более подробную информацию об инциденте или аварии и соответствующих веществах;
- надеть аварийный жилет и установить надлежащим образом предупреждающие знаки с собственной опорой;
- поместить транспортные документы в место, легкодоступное для прибывших сотрудников аварийных служб;
- удалиться от места аварии или чрезвычайной ситуации, рекомендовать другим лицам также удалиться от этого места и следовать инструкциям сотрудников аварийных служб;
- в тех случаях, когда это целесообразно и безопасно, использовать огнетушители для тушения небольших/первоначальных очагов возгорания на шинах, тормозной системе и моторном отсеке;
- экипажи транспортных средств не должны принимать никаких мер в случае пожара в грузовых отделениях;
- не наступать на разлившиеся вещества и не вступать в контакт с ними, а также, оставаясь с наветренной стороны, не вдыхать газы, дым, пыль и пары;
- снять всю загрязненную одежду и использованное загрязненное защитное снаряжение.

Дополнительные указания для экипажей транспортных средств в отношении характеристик опасных свойств опасных грузов в разбивке по классам и мер, принимаемых с учетом существующих обстоятельств		
Знаки опасности и информационные табло (1)	Характеристики опасных свойств (2)	Дополнительные указания (3)
<p>Взрывчатые вещества и изделия</p>  <p>1 1.5 1.6</p>	<p>Могут обладать рядом свойств и эффектов, таких, как массовая детонация; образование осколков; возгорание; появление яркой вспышки, громкого шума или дыма.</p> <p>Чувствительность к толчкам и/или ударам и/или теплу.</p>	<p>Укрыться в убежище, но при этом оставаться на удалении от окон.</p>
<p>Взрывчатые вещества и изделия</p>  <p>1.4</p>	<p>Незначительный риск взрыва.</p>	<p>Укрыться в убежище, но при этом оставаться на удалении от окон.</p>
<p><i>Легковоспламеняющиеся газы</i></p>  <p>2.1</p>	<p>Риск пожара.</p> <p>Риск взрыва.</p> <p>Могут вызывать ожоги и/или обморожение.</p> <p>При нагреве емкости могут взорваться.</p>	<p>Укрыться в убежище.</p> <p>Избегать низких мест.</p>
<p><i>Невоспламеняющиеся, нетоксичные газы</i></p>  <p>2.2</p>	<p>Риск удушья.</p> <p>Могут находиться под давлением.</p> <p>Могут вызывать ожоги и/или обморожение.</p> <p>При нагреве емкости могут взорваться.</p>	<p>Укрыться в убежище.</p> <p>Избегать низких мест.</p>
<p><i>Токсичные газы</i></p>  <p>2.3</p>	<p>Опасность отравления.</p> <p>Могут находиться под давлением.</p> <p>Могут вызывать ожоги и/или обморожение.</p> <p>При нагреве емкости могут взорваться.</p>	<p>Укрыться в убежище.</p> <p>Избегать низких мест.</p>

<p><i>Легковоспламеняющиеся жидкости</i></p>  <p>3</p>	<p>Риск пожара.</p> <p>Риск взрыва.</p> <p>При нагреве емкости могут взорваться.</p>	<p>Укрыться в убежище.</p> <p>Избегать низких мест.</p> <p>Не дать продукту утечки проникнуть в водную окружающую среду или канализационную систему.</p>
<p><i>Легковоспламеняющиеся твердые вещества, самореактивные вещества и десенсибилизированные взрывчатые вещества</i></p>  <p>4.1</p>	<p>Риск пожара. Легковоспламеняющиеся или горючие, могут воспламениться под воздействием тепла, искр или пламени. Могут содержать самореактивные вещества, способные к экзотермическому разложению в случае нагрева, контакта с другими веществами (такими, как кислоты, соединения тяжелых металлов или амины), трения или удара. Это может привести к выделению вредных и легковоспламеняющихся газов или паров. При нагреве емкости могут взорваться.</p>	<p>Не дать продукту утечки проникнуть в водную окружающую среду или канализационную систему.</p>
<p><i>Вещества, способные к самовозгоранию</i></p>  <p>4.2</p>	<p>Риск самовозгорания, если упаковки повреждены или произошла утечка их содержимого.</p> <p>Эти вещества могут бурно реагировать с водой.</p>	
<p><i>Вещества, выделяющие легковоспламеняющиеся газы при соприкосновении с водой</i></p>  <p>4.3</p>	<p>Риск пожара и взрыва при соприкосновении с водой.</p>	<p>Просыпавшийся груз должен быть накрыт и оставаться сухим.</p>
<p>Номер знака опасности</p> <p>(1)</p>	<p>Характеристики опасных свойств</p> <p>(2)</p>	<p>Дополнительные указания</p> <p>(3)</p>
<p><i>Окисляющие вещества</i></p>  <p>5.1</p>	<p>Риск возгорания и взрыва.</p> <p>Могут бурно реагировать при соприкосновении с легковоспламеняющимися веществами.</p>	<p>Избегать образования их смеси с легковоспламеняющимися веществами (например, древесными опилками).</p>
<p><i>Органические пероксиды</i></p>  <p>5.2</p>	<p>Риск экзотермического разложения в случае нагрева, соприкосновения с другими веществами (такими, как кислоты, соединения тяжелых металлов или амины), трения или удара. Это может привести к выделению вредных и легковоспламеняющихся газов или паров.</p>	<p>Избегать образования их смеси с легковоспламеняющимися веществами (например, древесными опилками).</p>
<p>Токсичные вещества</p>  <p>6.1</p>	<p>Опасность отравления.</p> <p>Представляют опасность для водной окружающей среды и канализационной системы.</p>	
<p>Инфекционные вещества</p>  <p>6.2</p>	<p>Риск инфекции.</p> <p>Представляют опасность для водной окружающей среды и канализационной системы.</p>	

<p>Радиоактивные материалы</p>  <p>7A 7B 7C 7D</p>	<p>Риск поглощения и внешнего радиоактивного излучения.</p>	<p>Ограничить время воздействия.</p>
<p>Расщепляющиеся материалы</p>  <p>7 E</p>	<p>Опасность возникновения ядерной цепной реакции.</p>	
<p>КОРРОЗИОННЫЕ ВЕЩЕСТВА</p>  <p>8</p>	<p>РИСК ОЖОГОВ. МОГУТ БУРНО РЕАГИРОВАТЬ МЕЖДУ СОБОЙ, С ВОДОЙ И ДРУГИМИ ВЕЩЕСТВАМИ. ПРЕДСТАВЛЯЮТ ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ВОДНОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И КАНАЛИЗАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ.</p>	<p>Не дать продукту проникнуть в водную окружающую среду или канализационную систему.</p>
<p><i>Прочие опасные вещества и изделия</i></p>  <p>9</p>	<p>Риск ожогов. Риск пожара. Риск взрыва. Представляют опасность для водной окружающей среды и канализационной системы.</p>	<p>Не дать продукту утечки проникнуть в водную окружающую среду или канализационную систему.</p>

Примечание 1: Для опасных грузов с множественными рисками и для смешанных партий грузов должны соблюдаться все применимые положения, указанные в таблице.

Примечание 2: Выше приведенные дополнительные указания могут пересматриваться с целью отражения классов предназначенных для перевозки опасных грузов и используемых средств транспорта.

Пара перчаток, изготовленных из нитрильной резины, и пара перчаток, изготовленных из кожи - для каждого члена экипажа транспортного средства	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Защитные очки для каждого члена экипажа транспортного средства	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Жидкость для промывания глаз	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Маска для аварийного покидания транспортного средства для каждого члена экипажа транспортного средства, например, с комбинированным фильтром для газа и пыли типа A1B1E1K1-P1 или A2B2E2K2-P2, аналогичная маске, описанной в стандарте EN 141		X 1)		X											
Лопата					X 2)	X								X	X
Дренажная ловушка					X 2)	X		X						X	X
Пластмассовый сборный контейнер					X 2)	X								X	X

- 1) Только в комбинации со знаком опасности 6.1
- 2) Только при перевозке жидкостей.

5.4.3.6 Исключить.

5.4.3.7 Исключить.

5.4.3.8 Исключить.

Поправки, вытекающие из предыдущих поправок

8.1.2.1 b) Исключить и заменить следующим текстом: "Письменная инструкция, предписанная в разделе 5.4.4".

8.1.2.3 Исключить существующий текст и заменить его следующим:

"Письменная инструкция, предписанная в разделе 5.4.4, должна находиться в легкодоступном месте".

8.1.2.4 Исключить.

8.1.5 Исключить существующий текст и заменить его следующим:

"Каждая транспортная единица, перевозящая опасные грузы, должна быть оснащена предметами снаряжения для общей и индивидуальной защиты в соответствии с нижеследующей таблицей. Предметы защитного снаряжения должны выбираться в соответствии с номером знака опасности перевозимого груза. Номера знаков опасности указаны в транспортном документе".

8.5 Исключить специальное положение S 7.

3.2 Исключить специальное положение S 7 везде, где оно указано в колонке 19 таблицы А.
