



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ (DGP)

ДВАДЦАТЬ ВТОРОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 5–16 октября 2009 года

Пункт 2 повестки дня. Разработка рекомендаций относительно поправок к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Дос 9284)* в целях их внесения в издание 2011–2012 гг.

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ НА УПАКОВКАХ СВЕДЕНИЙ О ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕ И ГРУЗОПОЛУЧАТЕЛЕ

(Представлено А. Тусеком)

АННОТАЦИЯ

(В связи с ограниченными ресурсами переведены только аннотация и добавление.)

В настоящем документе предлагается внести поправку в п. 2.4.2 части 5 Технических инструкций, касающийся сведений о грузоотправителе и грузополучателе, с тем чтобы такая маркировка производилась на той же поверхности, на которой указывается надлежащее отгрузочное наименование.

Действия DGP: Группе экспертов DGP предлагается внести дополнительный текст в п. 2.4.2 части 5 Технических инструкций, как указано в добавлении.

1. INTRODUCTION

1.1 The existing text of Part 5;2.4.2 requires that the shipper and consignee identification must be provided on packages. However, the location of the shipper and consignee identification is not prescribed.

1.2 Over the years there have been a number of dangerous goods incidents in Australia that could have been prevented if the location of the shipper and consignee identification was required to be located on the same surface of the package near the proper shipping name marking.

1.3 Labels are required to be located on the same surface of the package near the proper shipping name marking, if the package dimensions are adequate (5; 3.2.7 b) refers).

1.4 Some incidents in Australia can be directly attributed to human factors where freight forwarding staff or aircraft ramp and loading staff have their primary focus on checking packages for consignee destination information. If dangerous goods marking and labelling is on a surface other than the consignee information then the dangerous goods marking and labelling can go unnoticed. This can even be the Cargo Aircraft Only label.

1.5 In the incidents investigated it was found that in each case the packages were of sufficient dimensions to allow all marking and labelling to be present on a single surface. It is normal that the surfaces on smaller packages are checked in more detail because the package is more easily lifted and rotated than large packages. There have been no incidents in this regard to packages with small dimensions.

1.6 For processing purposes it is more likely that when ramp or loading staff check a package for destination (consignee) that the package would be more immediately recognized as being dangerous goods if this marking was next to the proper shipping name as this is also where the hazard labels are required to be.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ТЕХНИЧЕСКИМ ИНСТРУКЦИЯМ

ЧАСТЬ 5

ОБЯЗАННОСТИ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

...

Глава 2

МАРКИРОВКА ГРУЗОВОГО МЕСТА

...

2.4.2 Сведения о грузоотправителе и грузополучателе

На каждом грузовом месте должны быть указаны фамилии и адреса лица, предлагающего опасные грузы к перевозке, и грузополучателя, и эти сведения должны быть расположены на одной и той же поверхности грузового места рядом с надлежащим отгрузочным наименованием, если размеры грузового места достаточны.

— КОНЕЦ —