



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ (DGP)

#### ДВАДЦАТЬ ШЕСТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 16–27 октября 2017 года

Пункт 2 повестки дня. Разработка рекомендаций относительно поправок к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284) в целях их внесения в издание 2019–2020 гг.

#### ПОЛОЖЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ЯРЛЫКА ULD

(Представлено Л. Каскардо)

##### АННОТАЦИЯ

В настоящем рабочем документе Группе экспертов DGP предлагается обсудить возможное отсутствие требований об обеспечении того, чтобы информация об опасных грузах в средствах пакетирования грузов была разборчивой и видимой во всех случаях. Группе экспертов DGP также предлагается рассмотреть предлагаемую поправку, представленную в добавлении к настоящему рабочему документу.

**Действия Группы экспертов DGP:** Группе экспертов DGP предлагается обсудить существующее требование о том, что информация об опасных грузах в средствах пакетирования грузов должна быть видимой во всех случаях, и рассмотреть вопрос о внесении поправки в Технические инструкции, как это предлагается в добавлении В к настоящему рабочему документу.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Part 7;2.8 states that unit load devices containing dangerous goods which require a class hazard label must display an identification tag on the exterior indicating that dangerous goods are contained within, unless those hazard class labels are themselves visible. Part 7;2.8 also contains some specifications about the tag.

1.2 These requirements clearly specify that the information must be legible and visible when the tag is placed inside a protective tag holder. The same provision is not clear when the tag is not placed inside a protective tag holder.

\* Переведены только аннотация и добавление В.

1.3 Appendix A shows some examples identified on-site. The second picture shows an identification tag that was visible but the information on it was not visible at all times since the tag kept flipping during transport.

1.4 This proposal suggests changing Part 7;2.8.2 a), to avoid situations when the tag is not inside a protective tag holder, but the information is not legible or visible.

## 2. ACTION BY THE DGP

2.1 The DGP is invited to consider the suggested amendment as shown in Appendix B to this working paper.

-----

APPENDIX A

EXAMPLES IDENTIFIED ON-SITE



This could be considered clearly as a non-compliance to the TIs 7;2.8.3

The identification tag itself is visible but the information on it is not visible at all times. There is a lack of a clear requirement to avoid that.



## ДОБАВЛЕНИЕ В

### ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ЧАСТИ 7 ТЕХНИЧЕСКИХ ИНСТРУКЦИЙ

## Часть 7

### ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА

...

#### Глава 2

### ХРАНЕНИЕ И ПОГРУЗКА

...

#### 2.8 ОБОЗНАЧЕНИЕ СРЕДСТВ ПАКЕТИРОВАНИЯ ГРУЗОВ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ

2.8.1 На внешней поверхности каждого средства пакетирования грузов с опасными грузами, которые должны снабжаться знаком с обозначением класса опасности, следует размещать опознавательный знак, указывающий, что в данном средстве пакетирования грузов содержатся опасные грузы, за исключением случаев, когда знаки с обозначением класса опасности видны сами по себе.

2.8.2 Опознавательный ярлык должен:

- a) иметь границу, обозначенную с обеих сторон заметной штриховкой красного цвета, и приводимая в нем информация должна быть разборчивой и видимой во всех случаях;
- b) иметь минимальные размеры 148 мм × 210 мм;
- c) быть снабжен разборчивой маркировкой с указанием номера класса(ов) или категории(й) основной и дополнительной опасности таких опасных грузов.

2.8.3 В тех случаях, когда опознавательный ярлык помещен в защитный чехол, приводимая в нем информация должна быть видимой и разборчивой.

2.8.4 Если средство пакетирования грузов содержит грузовые места, снабженные знаком "Только на грузовом воздушном судне", необходимо, чтобы знак был виден или чтобы на опознавательном ярлыке было указано, что данное средство пакетирования грузов можно грузить только на грузовые воздушные суда.

2.8.5 Опознавательный ярлык должен быть удален со средства пакетирования грузов сразу после выгрузки опасных грузов.

...

— КОНЕЦ —