



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ (DGP)

ДВАДЦАТЬ ЧЕТВЕРТОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 28 октября – 8 ноября 2013 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 2015–2016 гг.

ТРЕБОВАНИЕ О ПРЕДОТВРАЩЕНИИ ПОДАЧИ ЗВУКОВЫХ И СВЕТОВЫХ СИГНАЛОВ РАДИОЭЛЕКТРОННЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ, ПЕРЕВОЗИМЫМ В РАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ, ПО ПРИЧИНАМ, НЕ СВЯЗАННЫМ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ

(Представлено К. Сюй)

АННОТАЦИЯ

В данном рабочем документе предлагается добавление нового положения в Инструкции по упаковке 967 и 970, содержащего требование о предотвращении подачи звуковых и световых сигналов радиоэлектронным оборудованием, перевозимым в рабочем состоянии, по причинам, не связанным с безопасностью полетов.

Действия DGP: Группе экспертов DGP предлагается согласиться с изменением Инструкций по упаковке 967 и 970 путем введения более строгих требований к перевозке находящегося в рабочем состоянии радиоэлектронного оборудования, разрешенного к перевозке согласно положениям вышеупомянутых Инструкций, как указано в добавлении А к настоящему рабочему документу.

¹ Текст на китайском языке предоставлен Китайской Народной Республикой.

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В большинстве случаев работающее на батарее оборудование должно перевозиться в нерабочем состоянии, тем не менее некоторые виды оборудования, которые не выделяют тепло и не создают помех для работы навигационных систем, до сих пор в соответствии с Инструкциями по упаковыванию 967 и 970 разрешены к перевозке в рабочем состоянии. Многие виды радиоэлектронного оборудования издают тональные сигналы по причине разряда батареи или возникновения ошибки при считывании данных. В случае подачи тональных сигналов во время перевозки принимаются меры, предусмотренные для аварийной обстановки, что приводит к чрезмерному реагированию на чрезвычайные ситуации со стороны работающих на месте аварийных служб.

1.2 Как показано в примере, приведенном в добавлении В, в том случае, если исходящие из грузов предупреждающие сигналы появляются не на этапе хранения после выполнения полета, а во время перевозки по воздуху или в ожидании погрузки на перроне, последствия экстренного реагирования могут быть более тяжелыми.

1.3 За исключением тех случаев, когда находящееся в грузе оборудование посылает предупреждающие световые или звуковые сигналы из-за ненадлежащих действий в ходе перевозки, подача сигналов оборудованием может быть вызвана следующими причинами:

- a) оборудование содержит батареи в рабочем состоянии;
- b) оборудование подает предупреждающие световые или звуковые сигналы в таких случаях, как разряженная батарея или ошибка при считывании данных.

В соответствии с действующими правилами, не существует оснований для введения запрета для случая, указанного в подпункте а), однако для случая, указанного в подпункте b), необходимо ввести соответствующие ограничения в Инструкциях 967 и 970.

1.4 Пример, приведенный в добавлении В, является редким явлением. Несмотря на это, число грузов, содержащих такие приборы и оборудование в рабочем состоянии, как, например, автоматические датчики температуры, приборы регистрации навигационных данных и данных о местоположении, в последние годы растет. По этой причине Группе экспертов предлагается рассмотреть новое требование о недопущении подачи звуковых и световых сигналов радиоэлектронным оборудованием, разрешенным к перевозке в рабочем состоянии, по причинам, не связанным с безопасностью полетов.

1.5 Группе экспертов предлагается обсудить необходимость введения более строгих требований к перевозке такого груза, с тем чтобы содержащееся в нем оборудование не подавало предупреждающих звуковых и световых сигналов во время перевозки.

ДОБАВЛЕНИЕ А

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ЧАСТИ 4 ТЕХНИЧЕСКИХ ИНСТРУКЦИЙ

Часть 4

ИНСТРУКЦИИ ПО УПАКОВЫВАНИЮ

...

Глава 11

КЛАСС 9. ПРОЧИЕ ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

...

Инструкция по упаковке 967

Пассажирские и грузовые воздушные суда.
Только для ионно-литиевых батарей (ООН 3481), содержащихся в оборудовании.

...

II. РАЗДЕЛ II

За исключением п. 2.3 части 1 (Перевозка опасных грузов почтой), п. 4.4 части 7 (Представление отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами), п. 1.1 части 8 (Опасные грузы, перевозимые пассажирами или членами экипажа) и п. 2 настоящей инструкции по упаковке, предъявленные к перевозке ионно-литиевые элементы и батареи, содержащиеся в оборудовании, не подпадают под действие других дополнительных требований настоящих Инструкций, если они отвечают требованиям этого раздела.

Ионно-литиевые элементы и батареи могут предъявляться к перевозке, если они отвечают всем перечисленным ниже требованиям:

- 1) удельная мощность ионно-литиевых элементов в ватт-часах (см. глоссарий терминов в дополнении не превышает 20 Втч;
- 2) удельная мощность ионно-литиевых батарей в ватт-часах не превышает 100 Втч:
– удельная мощность в ватт-часах должна быть указана на внешней стороне корпуса батареи, за исключением батарей, изготовленных до 1 января 2009 года;
- 3) подтверждено, что каждый элемент или батарея по своему типу отвечают требованиям прохождения каждого испытания, указанного в подразделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям.

Примечание 1. Батареи подвергаются указанным испытаниям независимо от того, прошли ли такие испытания входящие в их состав элементы.

Примечание 2. Батареи и элементы, изготовленные до 1 января 2014 года, которые соответствуют типу конструкции, прошедшему испытания согласно требованиям, предусмотренным в подразделе 38.3 части III 5-го пересмотренного издания Руководства ООН по испытаниям и критериям, можно продолжать перевозить;

- 4) элементы и батареи должны изготавливаться в соответствии с программой управления качеством, описание которой приводится в п. 9.3.1 е) части 2.

Устройства, такие как радиочастотные идентификационные бирки (RFID), часы и автоматические датчики температуры, которые не способны допускать опасного выделения тепла, могут перевозиться, когда они преднамеренно находятся в рабочем состоянии. Находясь в рабочем состоянии, эти устройства не должны подавать во время перевозки звуковые и световые сигналы по причинам, не связанным с безопасностью полетов (например, разряженная батарея или ошибка при считывании данных), а также они должны соответствовать стандартам на электромагнитное излучение с целью гарантировать, что эксплуатация такого устройства не создаст помех системам воздушного судна.

...

Инструкция по упаковке 970

Пассажирские и грузовые воздушные суда.
Только для литий-металлических батарей (ООН 3091), содержащихся в оборудовании.

...

II. РАЗДЕЛ II

За исключением п. 2.3 части 1 (Перевозка опасных грузов почтой), п. 4.4 части 7 (Представление отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами), п. 1.1 части 8 (Опасные грузы, перевозимые пассажирами или членами экипажа) и п. 2 настоящей инструкции по упаковке, предъявленные к перевозке ионно-литиевые элементы и батареи, содержащиеся в оборудовании, не подпадают под действие других дополнительных требований настоящих Инструкций, если они отвечают требованиям этого раздела.

Ионно-литиевые элементы и батареи могут предъявляться к перевозке, если они отвечают всем перечисленным ниже требованиям:

- 1) удельная мощность ионно-литиевых элементов в ватт-часах (см. глоссарий терминов в дополнении не превышает 20 Втч;
- 2) удельная мощность ионно-литиевых батарей в ватт-часах не превышает 100 Втч:
– удельная мощность в ватт-часах должна быть указана на внешней стороне корпуса батареи, за исключением батарей, изготовленных до 1 января 2009 года;
- 3) подтверждено, что каждый элемент или батарея по своему типу отвечают требованиям прохождения каждого испытания, указанного в подразделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям.

Примечание 1. Батареи подвергаются указанным испытаниям независимо от того, прошли ли такие испытания входящие в их состав элементы.

Примечание 2. Батареи и элементы, изготовленные до 1 января 2014 года, которые соответствуют типу конструкции, прошедшему испытания согласно требованиям, предусмотренным в подразделе 38.3 части III 5-го пересмотренного издания Руководства ООН по испытаниям и критериям, можно продолжать перевозить;

- 4) элементы и батареи должны изготавливаться в соответствии с программой управления качеством, описание которой приводится в п. 9.3.1 е) части 2.

Устройства, такие как радиочастотные идентификационные бирки (RFID), часы и автоматические датчики температуры, которые не способны допускать опасного выделения тепла, могут перевозиться, когда они преднамеренно находятся в рабочем состоянии. Находясь в рабочем состоянии, эти устройства не должны подавать во время перевозки звуковые и световые сигналы по причинам, не связанным с безопасностью полетов (например, разряженная батарея или ошибка при считывании данных), а также они должны соответствовать стандартам на электромагнитное излучение с целью гарантировать, что эксплуатация такого устройства не создаст помех системам воздушного судна.

...

ДОБАВЛЕНИЕ В

В сентябре 2012 года от одного из грузов из прибывающей партии, который находился в течение четырех дней в зоне хранения аэропорта Пудун, на пятый день внезапно начали исходить с равными промежутками тональные сигналы "бип-бип". Службы аэропорта сразу же начали принимать соответствующие меры, предусмотренные на случай чрезвычайной обстановки, и в целях безопасности изолировали данный груз от других грузов и поместили его во взрывозащитный барабан.

Когда с владельцем груза связались по поводу данного инцидента, он подтвердил, что вышеупомянутый груз содержал оборудование, приводимое в действие литиевой батареей, а также то, что тональные сигналы скорее всего исходили от данного оборудования, которое не находилось в поврежденном состоянии и не содержало взрывчатых веществ.

Фотография утилизированного груза:



— КОНЕЦ —