



Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по перевозкам опасных грузов

Совместное совещание Комиссии экспертов МПОГ
и Рабочей группы по перевозкам опасных грузов

Женева, 13–17 сентября 2010 года

Пункт 5 b) предварительной повестки дня

**Предложения о внесении поправок в МПОГ/ДОПОГ:
новые предложения**

**Указание кода экстренных мер на информационных
табло МПОГ/ДОПОГ**

**Передано Международной ассоциацией пожарных
и спасательных служб^{1, 2}**

¹ В соответствии с программой работы Комитета по внутреннему транспорту на 2006–2010 годы (ECE/TRANS/166/Add.1, подпрограмма 02.7 с)).

² Распространено Межправительственной организацией по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) в качестве документа OTIF/RID/RC/2010/55.

Резюме

Сущность предложения: Аварийно-спасательные службы отмечают необходимость усовершенствовать маркировку автоцистерн, вагонов-цистерн и контейнеров-цистерн, с тем чтобы они могли принимать незамедлительные меры по скорейшей ликвидации последствий инцидентов, не подвергая опасности себя и других.

Предлагаемый код экстренных мер (КЭМ) будет хорошо виден и будет содержать простые и быстро реализуемые первоочередные руководящие указания в отношении незамедлительных действий, которые должны быть предприняты до получения из других источников дополнительной информации о соответствующем(их) химическом(их) веществе(ах).

Таким образом, КТИФ предлагает включить коды экстренных мер в нынешнюю схему маркировки МПОГ и ДОПОГ, сохранив при этом идентификационный номер опасности (ИНО). В целях снижения издержек и сложностей, связанных с добавлением КЭМ, предлагаются три варианта новой, комбинированной схемы маркировки.

Предлагаемое решение: Изменить соответствующие пункты в ДОПОГ и МПОГ. Конкретными примерами являются раздел 3.2.1, пункты 5.3.2.1.2, 5.3.2.1.4, 5.3.2.1.6, 5.3.2.2.1, 5.3.2.2.2, 5.3.2.2.3, 5.3.2.3 и 5.3.2.3.1 ДОПОГ (более полный список будет представлен позднее).

Введение

1. В течение ряда лет КТИФ занимается разработкой системы кодов экстренных мер (КЭМ) для маркировки опасных грузов, перевозимых в автоцистернах, вагонах-цистернах и контейнерах-цистернах, с учетом замечаний, озабоченностей и предложений, высказанных экспертами в области перевозки опасных грузов.

2. В начале 1990-х годов Соединенное Королевство пригласило экспертов по опасным грузам в Колледж пожарной службы в Мортон-ин-Марше, с тем чтобы продемонстрировать преимущества наличия кода мер для сотрудников полиции, пожарной и других аварийно-спасательных служб. Это было сделано в поддержку предложения Соединенного Королевства использовать код мер в схемах маркировки ДОПОГ и МПОГ вместо идентификационного номера опасности (ИНО), например путем указания номеров ООН и кода экстренных мер (КЭМ) на табличке оранжевого цвета. Это предложение не было принято главным образом потому, что были некоторые сомнения в отношении предлагаемых мер, таких, как разбавление разлитого продукта, особенно с экологической точки зрения. Позднее этот вопрос был решен путем изменения методологии присвоения кодов.

3. КТИФ, будучи убеждена в целесообразности подхода на основе системы кодов экстренных мер, приступила к работе по совершенствованию этих кодов. При их подготовке для каждого классифицированного ООН опасного груза

КТИФ использовала существующую классификацию ООН совместно с другими химическими и физическими данными с помощью диаграмм, позволяющих подобрать подходящие огнегасительные вещества, защитную одежду и меры экстренного реагирования. Данный процесс включает в себя оценку риска, проведенную группой экспертов в области химии и реагирования на чрезвычайные ситуации. Результаты этой работы были представлены на рассмотрение Совместного совещания в 2000 году в документе TRANS/WP.15/AC.1/2000/20, в котором было предложено заменить идентификационный номер опасности кодом экстренных мер.

4. Согласно докладу о работе этой сессии (TRANS/WP.15/AC.1/82), мнения участников Совместного совещания разделились между теми, кто приветствовал и поддержал эту инициативу, и теми, кто хотел по-прежнему пользоваться ИНО. Что касается продолжающегося процесса согласования, то было предложено обсудить это предложение КТИФ на более позднем этапе в рамках Совместного совещания, при этом данный вопрос должен быть также рассмотрен Организацией Объединенных Наций.

5. Руководствуясь поддержкой, полученной от участников Совместного совещания, КТИФ совместно с МСЖД объяснила преимущества кодируемой информации на заседаниях Подкомитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов. На них было признано, что ценным и достаточным источником информации для аварийно-спасательных служб является Североамериканское руководство по принятию мер в чрезвычайных ситуациях (РЧС). Однако ввиду разнообразия используемых в Европе языков КТИФ по-прежнему необходима система кодирования, в связи с чем в тесном сотрудничестве с КЦЧСТ Министерства транспорта Канады был проведен сравнительный анализ КЭМ и РЧС. Было установлено, что эти две системы являются сходными, за исключением небольшого числа незначительных расхождений, которые в настоящее время уже устранены.

6. В силу этого КТИФ убеждена в том, что преимущества такого кода для реагирования на чрезвычайные ситуации – с точки зрения повышения эффективности, безопасности, целесообразности и экономии средств – превысят затраты, связанные с внесением изменений. Затраты могут быть также снижены, если предложить варианты для внесения изменений и предусмотреть переходный период для внедрения КЭМ.

Обоснование

7. В случае инцидентов при перевозке опасных грузов полученная информация должна позволить персоналу аварийно-спасательных служб действовать без угрозы для собственной безопасности, безопасности населения или окружающей среды. Первые несколько минут часто оказываются жизненно важными, и в течение этого времени персоналу этих служб необходимо в первую очередь провести спасательные работы, обеспечить защиту самих себя и населения, а также локализовать инцидент.

8. По прибытии на место инцидента аварийно-спасательные службы должны весьма оперативно принять решения, последствия которых будут определять успех или неуспех осуществляемых операций. Однако много времени отнимает сбор информации, и поэтому соответствующему персоналу часто приходится действовать только на основе непосредственно имеющихся у него сведений. Письменные инструкции для водителей (ПИВ) в ДОПОГ 2009 года были изме-

нены на общие инструкции для водителя транспортного средства. Ранее ПИБ, хотя они и не предназначались для использования аварийно-спасательными службами, содержали информацию о перевозимых продуктах, которой мог воспользоваться персонал аварийно-спасательных служб. Теперь дело обстоит по-другому.

9. Применительно к инцидентам, связанным с перевозкой опасных грузов, КТИФ разработала следующий подход к сбору информации, включающий четыре этапа:

- сбор первой доступной информации (в течение первых нескольких минут) с использованием сведений, указанных непосредственно на табличках оранжевого цвета и знаках опасности;
- сбор краткосрочной информации (до 30 минут), включая сведения из документации транспортного средства и руководств;
- сбор подробной информации, включая использование баз данных и специализированной литературы;
- получение заключений экспертов, включая посещение места инцидента специалистами.

10. Система КЭМ рассчитана на первый важный этап и дает немедленные указания в отношении любых действий, которые могут быть предприняты в случае необходимости без использования справочных материалов или экспертных заключений.

11. После принятия любых немедленных мер по спасению жизни, защите окружающей среды и локализации инцидентов можно переходить к следующему этапу, который предполагает получение более подробной информации от оператора или водителя, соответствующей компании, из документации, находящейся в кабине транспортного средства, и различных источников данных.

12. При использовании КЭМ персонал аварийно-спасательных служб может обойтись без углубленного знания химии, использования литературы по химии, при этом нет необходимости запоминать какую-либо часть кода. Достаточно иметь небольшую карточку (которая также может находиться на видном месте в оперативном транспортном средстве), позволяющей быстро, легко и безошибочно разобраться в коде. Таким образом, аварийная команда во многих случаях будет знать, что необходимо делать еще до того, как она покинет транспортное средство, и сможет немедленно начать действовать, не дожидаясь поступления более подробной информации из других источников. При использовании нынешней системы идентификационных номеров опасности после предварительного изучения ситуации необходимо провести оценку того, какие меры следует принять, опираясь на ИНО. Этого, однако, не требуется в случае использования КЭМ в качестве средства оценки рисков в отношении всех веществ, для которых будут установлены соответствующие коды экстренных мер.

13. ИНО позволяют определить вид конкретной опасности, но мало что добавляют к нынешним знакам опасности и в основном содержат дублирующую информацию. Тем не менее предлагается сохранить ИНО наряду с КЭМ, с тем чтобы желающие могли продолжать использовать ИНО.

14. Однако именно КЭМ дает информацию о необходимых действиях в случае аварийной ситуации, например о подходящих огнетушительных веществах, надлежащей защитной одежде и экологических соображениях.

15. В качестве примера рассмотрим железнодорожный инцидент в Шенебеке (Германия), подробно изложенный в приложении II, откуда взята следующая цитата:

"Железнодорожный состав из нескольких вагонов-цистерн с грузом сжатого винилхлорида сошел с рельсов и загорелся. Пожарные прибыли в течение шести минут и обнаружили ИНО 239, указывающий на воспламеняющийся газ, способный самопроизвольно вести к бурной реакции. Не имея другой информации, пожарные смогли приступить к тушению лишь через 30 минут, когда им сообщили более подробную информацию о грузе. Большинство вагонов были уничтожены, и 65 человек были госпитализированы. Если бы на вагонах был указан КЭМ, результат мог бы быть совершенно иным. КЭМ бы сразу показал, какие средства пожаротушения следует использовать, а также то, что необходима химзащитная одежда ввиду токсичности газов, образующихся в результате горения винилхлорида (этот факт не был известен в течение первых 30 минут инцидента и не мог быть выведен на основании ИНО или знака опасности). Весьма вероятно, что использование КЭМ позволило бы сохранить гораздо больше вагонов и госпитализировать значительно меньше людей".

16. Предлагаемый код состоит из трех знаков – цифры, буквы и еще одной цифры. Эти три знака КЭМ обозначают соответствующие указания и предупреждения, относящиеся к следующим пяти категориям:

- огнегасительные вещества;
- средства индивидуальной защиты;
- возможность бурной реакции или взрывоопасность (включая пожароопасность);
- возможность существования опасности для населения за пределами непосредственного района инцидента;
- локализация или разбавление вещества с целью защиты окружающей среды.

17. Использование системы кодов экстренных мер имеет следующие преимущества:

- Нет необходимости на начальных этапах располагать информацией о соответствующем веществе, и это с самого начала дает ценную экономию времени, что позволяет избежать задержек в ожидании получения подробной информации о грузе.
- С самого начала можно применять надлежащие огнегасительные вещества и средства индивидуальной защиты, что позволит избежать сопутствующей опасности – недостаточной защищенности, не прибегая при этом к излишним средствам защиты, что ведет к большим издержкам, затратам времени, а иногда и создает угрозу для использующих их лиц.
- Код будет сразу указывать на то, существует ли возможность распространения опасности на окружающую местность, что позволит незамедлительно принять все необходимые меры в целях защиты населения.
- Код будет указывать на то, необходима ли локализация разлива/просьпы в целях защиты окружающей среды или же высвободившееся вещество может быть безопасным образом разбавлено, что позволит сэкономить

ценное время и ресурсы и уменьшить потенциальную опасность эскалации масштабов инцидента.

- Код будет указывать на соответствующий вид опасности, связанный с конкретным классом вещества, например указывать на то, является ли токсичное вещество таковым при вдыхании, чрескожной абсорбции или проглатывании.
- Код будет достаточно гибким, чтобы содержать рекомендации в отношении надлежащих действий в случае смешанных партий грузов.
- Поскольку уже будет проведена оценка степени опасности каждого вещества (в том числе способов смягчения последствий), появится возможность сэкономить время и уменьшить элемент субъективности в действиях лиц, которые осуществляют первые экстренные меры, не обладая специальными знаниями.
- Код может легко использоваться как специальными хорошо подготовленными и снаряженными бригадами, так и добровольными аварийными службами из сельской местности.
- Код не предполагает использование систем радиосвязи или иной связи, которые могут оказаться ненадежными, особенно в чрезвычайных операциях, отличающихся высоким уровнем шума.
- При использовании кода водитель не должен будет передавать какую-либо информацию персоналу аварийно-спасательных служб, которому в свою очередь не нужно будет извлекать из кабины транспортного средства информационную карточку.

18. Возможны различные варианты табличек, позволяющие разместить их на уже существующих табличках и с использованием имеющихся кронштейнов, где это возможно, и снизить затраты на переделку. Соответствующие примеры приводятся в приложении I.

19. Расходы отрасли компенсируются экономией, получаемой в результате более эффективной борьбы с инцидентами, благодаря учету требований с точки зрения безопасности и охраны окружающей среды и, таким образом, сокращению дорогостоящих операций по очистке и возможных судебных издержек. В силу того, что обычно платит загрязнитель, любое сокращение времени и оперативных расходов, связанных с инцидентом, будет выгодным для отрасли.

20. На новых табличках может быть выделено место для контактного телефона экстренной службы. Однако это будет носить факультативный, а не обязательный характер.

21. Хотя на начальном этапе у аварийно-спасательных служб и операторов возникнут расходы на обучение персонала, можно легко продемонстрировать, что освоение этой системы потребует минимальных усилий. Типовой документ с объяснением КЭМ может распространяться во многом таким же образом, как и типовые письменные инструкции для водителя.

22. КТИФ будет управлять процессом присвоения кодов с использованием набора алгоритмов решений и обеспечивать присвоение новых кодов новым номерам ООН для опасных грузов в тесном сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами.

23. В прилагаемом приложении III приводятся некоторые примеры нынешних номеров ООН наряду с ИНО и предлагаемыми эквивалентными КЭМ.

Предложение

24. Изменить соответствующие части пунктов ДОПОГ, ВОПОГ и МПОГ в целях включения системы КЭМ. Ниже приводится далеко не исчерпывающий перечень изменений, который, тем не менее, дает представление о том, как предполагается внедрить эту систему. Полный перечень необходимых изменений будет подготовлен после принятия предложенного подхода.

3.2.1. Изменить колонку 20 следующим образом: "Код экстренных мер и идентификационный номер опасности и". Добавить следующий текст в начало следующего пункта "Код экстренных мер содержит одну цифру, обозначающую огнегасительные меры, которые необходимо принять, затем следуют одна буква и вторая цифра, указывающие требуемый уровень индивидуальной защиты и соответствующие меры для немедленного реагирования на чрезвычайные ситуации. Идентификационный номер опасности...".

Изменить название колонки 20 таблицы "Перечень опасных грузов" на "Код экстренных мер и идентификационный номер опасности".

Включить в колонку 20 таблицы "Перечень опасных грузов" коды экстренных мер, указанные в приложении III.

5.3.2.1.2 Изменить первое предложение следующим образом:

"Если в колонке 20 таблицы А главы 3.2 указаны код чрезвычайных мер и идентификационный номер опасности...".

5.3.2.1.4 Изменить первое предложение следующим образом:

"Если в колонке 20 таблицы А главы 3.2 указаны код чрезвычайных мер и идентификационный номер опасности...".

5.3.2.1.6 После слов "... с пунктом 5.3.2.1.1..." изменить текст следующим образом:

"...указаны код экстренных мер и идентификационный номер опасности и номер ООН для этого вещества, предписанные соответственно в колонках 20 и 1 таблицы А главы 3.2".

5.3.2.2.1 Изменить первое предложение следующим образом: "Таблички оранжевого цвета должны быть светоотражающими и, если код экстренных мер, идентификационный номер опасности и номер ООН указаны на единой трехуровневой табличке, как показано на рисунке 1 в пункте 5.3.2.2.3, то такая табличка должна иметь 40 см в основании, а ее высота должна составлять 45 см; они должны иметь черную окантовку шириной 15 мм. В случае использования одной или двух табличек в соответствии с рисунком 2 или рисунком 3 в пункте 5.3.2.2.3 такая табличка должна иметь 40 см в основании, а ее высота должна составлять 30 см; они должны иметь черную окантовку шириной 15 мм".

5.3.2.2.2 Изменить первое предложение следующим образом: "Код экстренных мер, идентификационный номер опасности и номер ООН, если они отображаются в соответствии с рисунком 1 в пункте 5.3.2.2.3, должны состоять из цифр черного цвета высотой 100 мм и толщиной линий 15 мм. Код экстренных мер должен указываться в верхней части комбинированной трехсекционной таблички. Код экстренных мер, идентификационный номер опасности и номер ООН, если они отображаются в

соответствии с рисунком 2 в пункте 5.3.2.2.3, должны состоять из цифр черного цвета высотой 100 мм и толщиной линий не менее 10 мм и не более 15 мм. Код экстренных мер и идентификационный номер опасности должны указываться в верхней части таблички. Код экстренных мер, идентификационный номер опасности и номер ООН, если они отображаются в соответствии с рисунком 3 в пункте 5.3.2.2.3, должны состоять из цифр черного цвета высотой 100 мм и толщиной линий 15 мм. Код экстренных мер должен указываться в верхней части одной таблички, а идентификационный номер опасности должен указываться в верхней части другой таблички".

5.3.2.2.3 Изменить название на "Примеры табличек оранжевого цвета с кодом экстренных мер, идентификационным номером опасности и номером ООН"

и включить следующий текст:

"Рисунок 1. Трехсекционная табличка с указанием кода экстренных мер, идентификационного номера опасности и номера ООН"



Код экстренных мер (2 или 3 знака, см. подраздел 5.3.2.3)

Идентификационный номер опасности (2 или 3 цифры, перед которыми в соответствующих случаях проставляется буква "X", см. подраздел 5.3.2.3)

Номер ООН (4 цифры)

Фон – оранжевый

Размер – 40 см в ширину и 45 см в высоту

Окантовка, поперечные полосы и знаки – черного цвета с толщиной линий 15 мм

Рисунок 2. Двухсекционная табличка с указанием кода экстренных мер, идентификационного номера опасности и номера ООН



Код экстренных мер и идентификационный номер опасности (2 или 3 цифры, перед которыми в соответствующих случаях проставляется буква "X", см. подраздел 5.3.2.3)

Номер ООН (4 цифры)

Фон – оранжевый

Размер – 40 см в ширину и 30 см в высоту

Окантовка, поперечные полосы и знаки – черного цвета с толщиной линий не менее 10 мм и не более 15 мм для верхнего ряда, 15 мм – для нижнего ряда

Рисунок 3. Одна табличка с указанием кода экстренных мер и номера ООН и одна табличка с указанием идентификационного номера опасности и номера ООН



Код экстренных мер (2 или 3 знака, см. подраздел 5.3.2.3)

Номер ООН (4 цифры)

Фон – оранжевый

Размер – 40 см в ширину и 30 см в высоту

Окантовка, поперечная полоса и знаки – черного цвета с толщиной линий 15 мм



Идентификационный номер опасности (2 или 3 цифры, перед которыми в соответствующих случаях проставляется буква "X", см. подраздел 5.3.2.3)

Номер ООН (4 цифры)

Фон – оранжевый

Размер – 40 см в ширину и 30 см в высоту

Окантовка, поперечная полоса и знаки – черного цвета с толщиной линий 15 мм".

5.3.2.3 Изменить название на следующее: "Значение кодов экстренных мер и идентификационных номеров опасности"

5.3.2.3.1 Включить следующий текст: "Код экстренных мер состоит из двух или трех знаков. Как правило, они обозначают следующие средства, которые должны быть использованы:

Код экстренных мер

- | | |
|---|--|
| 1 | Сплошная струя |
| 2 | Тонкораспыленная струя |
| 3 | Устойчивая к спиртам пена или тонкораспыленная струя |
| 4 | Обычная пена |
| 5 | Устойчивая к спиртам пена или обычная пена |
| 6 | Сухое огнегасительное вещество |
| C | Теплоотражающая одежда с дыхательным аппаратом |
| D | Водонепроницаемый химзащитный костюм* |
| E | Водонепроницаемый химзащитный костюм*, надеваемый поверх теплоотражающей одежды* |
| F | Газонепроницаемый химзащитный костюм* |
| G | Газонепроницаемый химзащитный костюм*, надеваемый поверх теплоотражающей одежды* |

Код экстренных мер

K	Теплоотражающая одежда с дыхательным аппаратом*	
L	Водонепроницаемый химзащитный костюм*	
M	Водонепроницаемый химзащитный костюм*, надеваемый поверх теплоотражающей одежды*	БУРНАЯ РЕАКЦИЯ
N	Газонепроницаемый химзащитный костюм*	
Q	Газонепроницаемый химзащитный костюм, надеваемый поверх теплоотражающей одежды*	
6	Отсутствие опасности для населения	ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗБАВЛЕНИЯ
7	Опасность для населения	
8	Отсутствие опасности для населения	ЛОКАЛИЗАЦИЯ
9	Опасность для населения	

* В окончательном варианте таблицы будут приведены применимые стандарты EN.

Приложение I

Варианты схем маркировки

Предлагаются следующие варианты указания КЭМ наряду с ИНО. Таблички должны быть совместимы с уже существующими применяемыми размерами и соответствовать описанию в пункте 5.3.2.2.3 ДОПОГ, если не указано иное. Показанные ниже таблички будут размещены рядом с маркировкой класса опасности ООН ("ромбы опасности"). Кроме того, отдельно могут быть указаны номера телефонов экстренных служб.

Вариант 1. Комбинированная трехсекционная табличка

Табличка будет иметь в высоту 45 см и в ширину 40 см. Высота знаков составит 10 см.

2L6	Код экстренных мер
559	Идентификационный номер опасности
2015	Номер ООН

КЭМ добавляется в качестве дополнительного ряда в существующую табличку.

Вариант 2. Использование существующих двухсекционных табличек

Табличка будет иметь в высоту 30 см и в ширину 40 см. Высота знаков составит 10 см, а их ширина будет уменьшена в верхнем ряду для одновременного размещения КЭМ и ИНО.

2L6 559	Код экстренных мер и идентификационный номер опасности
2015	Номер ООН

Этот вариант будет иметь то преимущество, что позволит избежать замены кронштейнов табличек в случае их использования. Размер шрифта КЭМ и ИНО уменьшен, но они все равно будут отчетливо видны персоналу аварийно-спасательных служб.

Вариант 3. Две отдельные таблички

Таблички будут иметь в высоту 30 см и в ширину 40 см. Высота знаков составит 10 см.

2L6	Код экстренных мер
2015	Номер ООН
559	Идентификационный номер опасности
2015	Номер ООН

Рис. 1. Фотография используемой в настоящее время в Соединенном Королевстве комбинированной системы КЭМ и ИНО



Отдельные таблички уже используются на некоторых европейских маршрутах. Показанная выше табличка с КЭМ и номером ООН, используемая в Соединенном Королевстве, будет заменена новой табличкой с КЭМ и номером ООН.

Приложение II

Конкретный пример

Железнодорожный инцидент в Шенебеке (Германия)

1 июня 1996 года в 17 ч. 30 м. в Шенебеке, Германия, сошел с рельсов железнодорожный состав из 18 вагонов-цистерн с грузом сжатого винилхлорида. Винилхлорид представляет собой воспламеняющийся неустойчивый газ, при горении которого выделяются токсичные пары.

Немедленно была вызвана пожарная служба, которая прибыла через шесть минут. Было отмечено наличие номера Организации Объединенных Наций и знаков опасности, и пожарные обратились за консультативной помощью. Хотя эти вагоны были помечены номером ИНО 239, эти сведения не были использованы пожарной службой и фактически не представляли собой достаточно ценную информацию, указывая лишь на наличие воспламеняющегося газа, для которого характерна самопроизвольная бурная реакция.

Информация о том, как ликвидировать этот инцидент, была получена пожарной службой на месте инцидента в 18 ч. 06 м. (спустя 30 минут.). В течение этого времени пожарная служба занималась пожарами, распространившимися в результате горения винилхлорида на прилегающую местность, но ничего не могла сделать для тушения горевших вагонов до того момента, пока не поступила информация о том, как действовать в такой ситуации. Таким образом, с момента прибытия пожарной службы до того момента, когда пожарные смогли начать обливаться водой вагоны, с тем чтобы сбить легковоспламеняющиеся токсичные пары, прошло 30 минут.

Большинство из 18 вагонов были уничтожены огнем. 65 человек, в том числе 10 пожарных, были госпитализированы. К счастью, никто из них не погиб. Значительный ущерб был причинен окружающей среде, а железнодорожную линию пришлось закрыть на три недели.

Невозможно точно предсказать исход этих событий в том случае, если бы на вагонах был указан код экстренных мер.

Пожарная служба, обнаружив предлагаемый для этого вещества КЭМ (2N9), приняла бы немедленные меры в виде облачения в химзащитные костюмы, использования воды для тушения пожара в вагонах, локализации ее стока и обеспечения безопасности населения, включая его возможную эвакуацию. Все эти действия были бы произведены в первые несколько минут, а не через 30 минут, когда ущерб уже был нанесен.

Интересно отметить, что пожарные в этом инциденте подвергались риску воздействия токсичных паров, но это невозможно было установить на основании знака опасности или ИНО, в то время как КЭМ содержал бы такую информацию.

Приложение III

Примеры кодов экстренных мер

В нижеследующей таблице приведены примеры предлагаемых кодов экстренных мер наряду с существующими ИНО и классами опасности и видами дополнительной опасности согласно ДОПОГ.

<i>Номер ООН</i>	<i>Предлагаемый КЭМ</i>	<i>ИНО</i>	<i>Класс опасности согласно ДОПОГ</i>	<i>Дополнительная опасность согласно ДОПОГ</i>
1001	2K7	239	2.1	
1002	2C6	20	2.2	
1003	2Q6	225	2.2	5.1
1017	2G9	268	2.3	8 и 5.1
1052	2F9	886	8	6.1
1053	2Q9	263	2.3	2.1
1088	5K9	33	3	
1135	3Q8	663	6.1	3
1136	4Q9	33	3	
1136	4Q8	30	3	
1162	6Q9	X338	3	8
1318	1C8	40	4.1	
1389	6L8	X323	4.3	
1437	1C8	40	4.1	
1438	1C8	50	5.1	
1439	1K8	50	5.1	
1463	1L8	568	5.1	6.1 и 8
1510	2L8	559	5.1	6.1
1511	1D8	58	5.1	8
1541	3F8	669	6.1	
1749	2Q9	265	2.3	5.1 и 8
1750	2D8	68	6.1	8
1751	2D8	68	6.1	8
1752	2F9	668	6.1	8
1753	6L8	X80	8	
1754	6N9	X88	8	
1755	2D8	80	8	
1777	6N9	88	8	
1778	2D8	80	8	
1779	3Q8	83	8	3
1780	6L8	80	8	
1781	6L8	X80	8	
1782	2D8	80	8	
1783	2D8	80	8	
1784	6L8	X80	8	
1785	Не имеется			
1786	2N8	886	8	6.1
1787	2D6	80	8	
1910	2D8		8	
1911	2Q7		2.3	2.1
1930	Не имеется			
1931	2C8	90	9	
1932	1K8	40	4.2	
1975	2N7		2.3	5.1 и 8

<i>Номер ООН</i>	<i>Предлагаемый КЭМ</i>	<i>ИНО</i>	<i>Класс опасности согласно ДОПОГ</i>	<i>Дополнительная опасность согласно ДОПОГ</i>
2194	2G7		2.3	8
2195	2G7		2.3	8
2196	2N9		2.3	8
2211	2K8	90	9	
2212	2D8	90	9	
2213	1C8	40	4.1	
2214	2D8	80	8	
2215	2D8	80	8	
2216	1C8		9	
2217	1K8	40	4.2	
2218	3Q8	839	8	3
2219	3K8	30	3	
2222	4K8	30	3	
2224	4C8	60	6.1	
2225	2D8	80	8	
2226	2D8	80	8	
2227	4Q8	39	3	
2478	5Q8	36	3	6.1
2479	Не имеется			
2480	5Q9	663	6.1	3
2923	2D8	886/86	8	6.1
2924	5Q9	338	3	8
2924	5Q8	38	3	8
2925	1L8	48	4.1	8
2926	1D8	46	4.1	6.1
2927	2F9	668	6.1	8
2927	2D8	68	6.1	8
2928	2D8	668/68	6.1	8
2929	5Q8	663/63	6.1	3
2930	2D8	664/64	6.1	4.1
2931	2C8	60	6.1	
3097	1K8		4.1	5.1
3098	2L8		5.1	8
3099	2L8		5.1	6.1
3100	1L8		5.1	4.2
3101	2L9		5.2	1
3102	1L9		5.2	1
3103	2L9		5.2	
3104	1L9		5.2	
3105	2L9		5.2	
3106	1L9		5.2	
3107	2L8		5.2	
3108	1L8		5.2	
3109	2L8	539	5.2	
3110	1L8	539	5.2	
3111	2L9		5.2	1
3112	1L9		5.2	1
3113	2L9		5.2	
3114	1L9		5.2	
3115	2L9		5.2	
3116	1L9		5.2	
3117	2L8		5.2	
3118	1L8		5.2	
3119	2L8	539	5.2	

<i>Номер ООН</i>	<i>Предлагаемый КЭМ</i>	<i>ИНО</i>	<i>Класс опасности согласно ДОПОГ</i>	<i>Дополнительная опасность согласно ДОПОГ</i>
3120	1L8	539	5.2	
3121	6L8		5.1	4.3
3122	2N9	665	6.1	5.1
3122	2L9	65	6.1	5.1
3123	6L8	623	6.1	4.3
3124	2L8	664/64	6.1	4.2
3125	6L8	642	6.1	4.3
3126	1L8	48	4.2	8
3127	1L8		4.2	5.1
3128	1L8	46	4.2	6.1
3129	6L8	X382/382	4.3	8
3130	6L8	X362/362	4.3	6.1
3131	6L8	X482/482	4.3	8
3132	6L8		4.3	4.1
3132	6L8	423	4.3	4.1
3471	2D8	86	8	6.1
3472	3D8	80	8	
3473	3Q9		3	
3474	1L8		4.1	
3475	5K9	33	3	
3476	6L8		4.3	
3477	2D8		8	
3478	2K8		2.1	
3479	2L8		2.1	
3480	6L8		9	
3481	6L8		9	