



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 19 kwietnia 2010 r.

Nr 4

TREŚĆ:
Poz.

OBWIESZCZENIE

37 — Nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 kwietnia 2010 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 289

37

OBWIESZCZENIE NR 11 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 12 kwietnia 2010 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego obwieszczenia Załącznik 18 – „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną”, obejmujący poprawki od 1 do

9 – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

*Załącznik do Obwieszczenia nr 11
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 12 kwietnia 2010 r.*

**Międzynarodowe Normy
i Zalecane Metody
Postępowania**

Załącznik 18
do Konwencji o
międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

**Niniejsze wydanie zawiera wszystkie poprawki
przyjęte przez Radę ICAO przed 8 marca 2001 roku, i z
dnem 1 listopada 2001 roku zastępuje wszystkie
poprzednie wydania Załącznika 18.**

**Informacje dotyczące stosowania Norm i
Zalecanych Metod Postępowania podane w
przedmowie i odpowiednich paragrafach
każdego rozdziału.**

Wydanie trzecie
Lipiec 2001 r.

Załącznik 18 - Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

SPIS TREŚCI

	<i>Strona</i>		<i>Strona</i>
PRZEDMOWA		ROZDZIAŁ 8. Obowiązki przewoźnika.....	8-1
ROZDZIAŁ 1. Definicje	1-1	8.1 Akceptacja do transportu	8-1
ROZDZIAŁ 2. Zastosowanie	2-1	8.2 Lista czynności podczas akceptacji przesyłki do transportu.....	8-1
2.1 Zastosowanie ogólne	2-1	8.3 Załadunek i układanie.....	8-1
2.2 Techniczne Instrukcje dotyczące materiałów niebezpiecznych	2-1	8.4 Kontrola w celu wykrycia uszkodzenia lub wycieku	8-1
2.3 Krajowe operacje cywilnych statków powietrznych ...	2-1	8.5 Ograniczenia ładunkowe dotyczące kabiny pasażerskiej lub kabiny załogi.....	8-1
2.4 Wyjątki	2-1	8.6 Usuwanie zanieczyszczeń	8-1
2.5 Informowanie o odstępstwach od Technicznych Instrukcji	2-1	8.7 Separacja i segregacja	8-2
2.6 Transport naziemny	2-2	8.8 Zabezpieczenie materiałów niebezpiecznych stanowiących ładunek	8-2
2.7 Władze Krajowe	2-2	8.9 Załadunek towarowego statku powietrznego.....	8-2
ROZDZIAŁ 3. Klasyfikacja	3-1	ROZDZIAŁ 9. Dostarczanie informacji.....	9-1
ROZDZIAŁ 4. Ograniczenia w transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną	4-1	9.1 Informacja dla dowódcy statku powietrznego	9-1
4.1 Materiały niebezpieczne dopuszczone do transportu powietrznego	4-1	9.2 Informacje i instrukcje dla członków załogi statku powietrznego.....	9-1
4.2 Materiały niebezpieczne zakazane w transporcie lotniczym, chyba że mają odstępstwa władz lotniczych.....	4-1	9.3 Informacja dla pasażerów.....	9-1
4.3 Materiały niebezpieczne zabronione w transporcie lotniczym.....	4-1	9.4 Informacja dla innych osób.....	9-1
ROZDZIAŁ 5. Pakowanie.....	5-1	9.5 Informacje dowódcy dla władz lotniskowych.....	9-1
5.1 Wymagania ogólne	5-1	9.6 Informacja w przypadku incydentu lub wypadku lotniczego.....	9-1
5.2 Opakowania.....	5-1	ROZDZIAŁ 10. Ustanowienie programów szkoleniowych.....	10-1
ROZDZIAŁ 6. Etykietowanie i znakowanie	6-1	ROZDZIAŁ 11. Zachowanie zgodności z wymaganiami	11-1
6.1 Etykiety... ..	6-1	11.1 Systemy inspekcji.....	11-1
6.2 Znakowanie.....	6-1	11.2 Współpraca pomiędzy państwami.....	11-1
6.3 Języki stosowane do znakowania materiałów niebezpiecznych.....	6-1	11.3 Kary.....	11-1
ROZDZIAŁ 7. Obowiązki spedytora	7-1	11.4 Przesyłanie pocztą materiałów niebezpiecznych	11-1
7.1 Wymagania ogólne.....	7-1	ROZDZIAŁ 12. Meldowanie o wypadkach i zdarzeniach z materiałami niebezpiecznymi	12-1
7.2 Dokumenty przewozowe dotyczące materiałów niebezpiecznych.....	7-1	ROZDZIAŁ 13. Zapewnienie ochrony materiałów niebezpiecznych	13-1
7.3 Stosowane języki.....	7-1		

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

PRZEDMOWA

Tło historyczne

Materiał zawarty w tym Załączniku został opracowany przez Komisję Żeglugi Powietrznej, w odpowiedzi na wyrażone przez Państwa Członkowskie zapotrzebowanie na międzynarodowe ustalenia regulujące bezpieczeństwo transportu materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą. W celu pomocy w osiągnięciu zgodności z regulacjami obejmującymi transport materiałów niebezpiecznych innymi rodzajami transportu, postanowienia tego Załącznika oparte są na zaleceniach Komitetu Ekspertów Narodów Zjednoczonych dotyczących transportu materiałów niebezpiecznych oraz postanowieniach obejmujących bezpieczny transport materiałów radioaktywnych Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej.

Powiązanie z Technicznymi Instrukcjami bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Doc. 9284)

Postanowienia Załącznika 18 regulują zasady międzynarodowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Ogólne ustalenia tego Załącznika, zostały rozwinięte w szczegółowych ustaleniach Technicznych Instrukcji bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Doc. 9284).

Działanie Państw Członkowskich

Powiadamianie o rozbieżnościach. Zwraca się uwagę Państw Członkowskich na obowiązek wynikający z Artykułu 38 Konwencji, zobowiązujący je do powiadamiania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) o wszelkich rozbieżnościach pomiędzy ich wewnętrznymi przepisami i zaleceniami a międzynarodowymi standardami i poprawkami zawartymi w niniejszym Załączniku. Jeżeli taka rozbieżność jest istotna dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, prosi się Państwa Członkowskie o rozszerzenie takiego powiadamiania na wszelkie różnice obejmujące Zalecane Metody Postępowania i poprawki zawarte w tym Załączniku. Ponadto Państwa Członkowskie proszone są o informowanie na bieżąco ICAO o wszelkich rozbieżnościach, które mogą pojawić się później lub o wycofaniu różnic, które zostały zgłoszone wcześniej. Natychmiast po każdorazowym wprowadzeniu poprawek do niniejszego Załącznika, do Państw Członkowskich skierowana zostanie specjalna prośba o uwzględnienie rozbieżności.

Należy również wziąć pod uwagę postanowienia Załącznika 15, dotyczące publikowania przez Służbę informacji powietrznej, rozbieżności pomiędzy własnymi

uregulowaniami Państw, a odpowiednimi Normami i Zaleceniami ICAO, niezależnie od zobowiązań tych Państw wynikających z Artykułu 38 Konwencji.

W przypadku szczególnego Standardu 2.2.1 tego Załącznika, należy zauważyć, że oczekuje się od Państw odnotowania różnic tylko wówczas, kiedy nie są one w stanie zaakceptować wiążących zapisów w Technicznych Instrukcjach. Odstępstwa od szczegółowych zaleceń Technicznych Instrukcji, powinny być przekazywane do ICAO w celu opublikowania w niniejszym Załączniku, zgodnie z wymaganiami Standardu 2.5 tego Załącznika. Drobne odstępstwa od Technicznych Instrukcji nie podlegają publikacji w Dodatku do tego Załącznika, na równi z innymi różnicami, jak również nie wymagają publikowania na zasadach podanych w Załączniku 15.

Publikowanie informacji. Ustanowienie i wycofanie jakichkolwiek zmian dotyczących urządzeń, obsługi i procedur związanych z operacjami statków powietrznych dokonanych na podstawie wymagań Norm przedstawionych w tym Załączniku, powinno zostać ogłoszone i zacząć obowiązywać zgodnie z postanowieniami Załącznika 15.

Status elementów Załącznika

Załącznik składa się z następujących części, które nie zawsze znajdują się w każdym z Załączników. Mają one następujący status:

1. Materiał tworzący właściwy tekst Załącznika:
 - a) *Normy i Zalecane Metody Postępowania* przyjęte przez Radę zgodnie z Konwencją określone są w sposób następujący:

Norma: Określenie właściwości fizycznych konfiguracji, sprzętu, osiągow, personelu lub procedury, których ujednolicone stosowanie uznane jest za konieczne dla bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej, i do których Państwa Członkowskie powinny się stosować zgodnie z Konwencją. W przypadku niemożności ich zastosowania, powiadomienie Rady jest obowiązkowe zgodnie z Artykułem 38.

Zalecane Metody Postępowania: Określenie właściwości fizycznych, konfiguracji, sprzętu, osiągow, personelu lub procedur, których ujednolicone stosowanie uznaje się za pożądane dla bezpieczeństwa, regularności i wydajności międzynarodowej żeglugi powietrznej, i do których stosowania, Państwa Członkowskie będą dążyć zgodnie z Konwencją.

Załącznik 18 - Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

Przedmowa

- b) Załączniki zawierające materiał zgrupowany dla funkcjonalności oddzielnie, ale formalnie stanowiące część Norm i Zalecanych Metod Postępowania przyjętych przez Radę.
- c) Definicje terminów używanych w Normach i Zalecanych Metodach Postępowania, których znaczenie nie jest powszechnie znane i różne od słownikowego. Definicja nie ma niezależnego statusu, ale jest zasadniczą częścią każdej Normy, w której została użyta, ponieważ zmiana znaczenia terminu powodowałaby zmianę Normy.
- d) Tabele i rysunki, które uzupełniają lub ilustrują Normy i Zalecane Metody Postępowania odnoszące się do nich, są częścią Norm i Zalecanych Metod Postępowania, którym towarzyszą i mają ten sam status.

2. Materiał przyjęty przez Radę do publikacji wraz z Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania:

- a) *Przedmowa* zawierająca materiał historyczny i objaśniający, oparty na działaniach podjętych przez Radę, włącznie ze zobowiązaniami państw dotyczących wprowadzenia Norm i Zalecanych Metod Postępowania wynikających z Konwencji.
- b) *Wprowadzenie* zawierające materiał objaśniający znajdujący się na początku części, rozdziału lub paragrafu Załącznika, ułatwiający zrozumienie i zastosowaniu tekstu.
- c) *Uwagi* zawarte w tekście tam, gdzie potrzebne są wskazówki dotyczące Norm i Zalecanych Metod Postępowania, ale niebędące ich częścią.

- d) Załączniki zawierające materiał uzupełniający do Norm i Zalecanych Metod Postępowania oraz/lub załączony jako wskazówki odnośnie ich stosowania.

Wybór języka

Załącznik ten został przyjęty w sześciu językach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każde Państwo Członkowskie jest proszone o wybór tekstu w jednym z tych języków w celu zastosowania go we własnym kraju i do innych celów przewidzianych Konwencją w sposób bezpośredni lub po przetłumaczeniu go na własny język narodowy oraz powiadomienie o wyborze ICAO.

Zasady edytorskie

W celu ułatwienia szybkiego ustalenia statusu każdego postanowienia, zastosowano następujące zasady edytorskie: *Norma* drukowana jest czcionką zwykłą, *Zalecane Metody Postępowania* drukowane są zwykłą czcionką pochyloną, z zaznaczeniem statusu określeniem **Zalecenie**, *Uwagi* drukowane są zwykłą czcionką pochyloną, z zaznaczeniem statusu określeniem *Uwaga*.

Należy zwrócić uwagę, że podczas opracowywania Norm i Zaleceń w tekście angielskim przyjęto zasadę, że w Normach używa się czasownika "musi", a w Zalecanych Metodach Postępowania czasownika "powinien".

Wszelkie odniesienia do części tego dokumentu oznaczone numerem i/lub tytułem obejmują wszystkie punkty tej części.

Załącznik 18 - Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

Przedmowa

<i>Zmiany</i>	<i>Źródła</i>	<i>Zagadnienia</i>	<i>Uchwalone Wprowadzone Zastosowane</i>
Wydanie pierwsze	Opracowanie Komisji Żeglugi Powietrznej		26 czerwca 1981 r. 1 stycznia 1983 r. 1 stycznia 1984 r.
1	Szóste posiedzenie zespołu ds. materiałów niebezpiecznych	Różnorodne zmiany mające na celu uwzględnienie zaleceń Komitetu Ekspertów Narodów Zjednoczonych i IAEA	26 listopada 1982 r. 26 marca 1983 r. 1 stycznia 1984 r.
2	Piąte, szóste i siódme posiedzenie zespołu ds. materiałów niebezpiecznych	Poprawiono definicje dotyczące opakowania zbiorczego i jednostki załadunkowej (ULD). Definicje paczki i pakowania dostosowano do zaleceń Komitetu Ekspertów Narodów Zjednoczonych. Dodano paragraf obejmujący transport naziemny do i z lotniska. Wymaganie zapewnienia dowódcy statku powietrznego informacji poprzez dodanie, kiedy ta informacja powinna zostać przekazana.	1 czerwca 1983 r. 1 października 1983 r. 1 stycznia 1984 r.
3	Ósme posiedzenie zespołu ds. materiałów niebezpiecznych	Wyjaśnienie, kiedy wyjątki mogą mieć zastosowanie. Wyjaśnienie wymagań odnośnie segregacji trucizn i substancji zakaźnych od zwierząt i produktów żywnościowych.	25 marca 1985 r. 29 lipca 1985 r. 1 stycznia 1986 r.
4 (Wydanie drugie)	Jedenaste posiedzenie zespołu ds. materiałów niebezpiecznych	Ogólne uproszczenie postanowień Załącznika 18 poprzez usunięcie szczegółów technicznych. Różnorodne poprawki do ustaleń.	24 lutego 1989 r. 23 lipca 1989 r. 16 listopada 1989 r.
5	Czternaste i szesnaste posiedzenie zespołu ds. materiałów niebezpiecznych	Określenie odpowiedzialności państw w celu osiągnięcia zgodności z poprawkami do Technicznych Instrukcji Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną (Doc. 9284). Określenie odstępstw odnośnie materiałów niebezpiecznych przewożonych przez pasażerów i załogi.	10 marca 1999 r. 19 lipca 1999 r. 4 listopada 1999 r.
6 (Wydanie trzecie)	Siedemnaste posiedzenie zespołu ds. materiałów niebezpiecznych oraz Zmiana 25 do Załącznika 6 Część I	<ul style="list-style-type: none"> a) zmienione definicje materiałów niebezpiecznych, członka załogi, członka załogi lotniczej oraz dowódcy; b) zmiana zasad wydawania przez Państwa, nad którymi odbywa się przelot, zezwoleń w specjalnych okolicznościach w celu ułatwienia przemieszczania ładunków niebezpiecznych statkami powietrznymi przelatującymi nad ich terytorium; c) ujednoczenie ustaleń dotyczących pakowania z zapisem w Technicznych Instrukcjach; d) wprowadzenie ustaleń obejmujących wymagania dotyczące załadunku materiałów niebezpiecznych zgodnie z Technicznymi Instrukcjami; e) zmiana ustaleń dotycząca przeniesienia na Państwo odpowiedzialności za zapewnienie informacji dla pasażerów; f) zmiana ustaleń dotycząca zapewnienia, że personel ratowniczy zostanie powiadomiony bezzwłocznie o wypadku lub zdarzeniu z materiałami niebezpiecznymi przewożonymi statkiem powietrznym jako ładunek; g) zmiana ustaleń dotycząca zacieśnienia współpracy między Państwami w podejmowaniu działań przeciw nadawcom, którzy z premedytacją naruszają przepisy przewozu materiałów niebezpiecznych; h) zmiana ustaleń dotycząca przekazania przez pilota, w sytuacji awaryjnej, informacji o materiałach niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie. 	7 marca 2001 r. 16 marca 2001 r. 1 listopada 2001 r.

Załącznik 18 - Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

Przedmowa

<i>Zmiany</i>	<i>Źródła</i>	<i>Zagadnienia</i>	<i>Uchwalone Wprowadzone Zastosowane</i>
Zmiana 7	Osiemnaste posiedzenie zespołu materiałów niebezpiecznych.	a) poinformowanie ICAO o właściwej narodowej władzy odpowiedzialnej za materiały niebezpieczne; i b) dostarczenie w nagłych przypadkach informacji w sprawie materiałów niebezpiecznych.	24 lutego 2003 r. 14 lutego 2003 r. 27 listopada 2003 r.
Zmiana 8	Dziewiętnaste posiedzenie zespołu materiałów niebezpiecznych	a) dopracowanie paragrafu 9.6.1 tak, aby był zrozumiały..Obecność materiałów niebezpiecznych musi być raportowana tylko w przypadku poważnego incydentu, w którym materiały niebezpieczne z dużym prawdopodobieństwem były zaangażowane; i b) wprowadzenie nowego rozdziału 13, wymagającego od Państw Członkowskich utworzenia/zapewnienia ochrony materiałów niebezpiecznych.	16 lutego 2005 r. 11 lipca 2005 r. 24 listopada 2005 r.
Zmiana 9	Dwudzieste posiedzenie zespołu materiałów niebezpiecznych.	Rozszerzenie informacji w rozdziale 12 dotyczących dochodzenia w wypadkach i incydentach, w których materiały niebezpieczne brały udział również jako źle zadeklarowane lub niezadeklarowane materiały niebezpieczne.	19 lutego 2007 r. 16 lipca 2007 r. 20 listopada 2008 r.

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Określenia używane w niniejszym Załączniku mają następujące znaczenie:

Towarowy statek powietrzny. Każdy statek powietrzny inny niż pasażerski przewożący ładunki i towary.

Ładunek. Jedna lub więcej paczek zawierających materiały niebezpieczne przejęte przez przewoźnika od jednego nadawcy, w tym samym czasie i miejscu, pokwitowane jako jedna partia towaru i skierowane do jednego odbiorcy na jeden adres przeznaczenia.

Członek załogi. Osoba wyznaczona przez przewoźnika do pełnienia obowiązków na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.

Materiały niebezpieczne. Artykuły lub substancje, które mogą stworzyć zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwo własności lub środowiska, a które zostały umieszczone w spisie materiałów niebezpiecznych w Technicznych Instrukcjach lub które zostały sklasyfikowane zgodnie z tymi Instrukcjami.

Wypadek z materiałami niebezpiecznymi. Zdarzenie towarzyszące i odnoszące się do materiałów niebezpiecznych przewożonych drogą lotniczą, które spowodowało poważne uszkodzenie ciała osoby bądź szkodę własności.

Zdarzenie z materiałami niebezpiecznymi. Zdarzenie inne niż wypadek z materiałami niebezpiecznymi, związane i dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, niekoniecznie zaistniałe na pokładzie samolotu, w wyniku którego nastąpiło uszkodzenie ciała, szkodę własności, pożar, stłuczka lub pęknięcie, rozlanie, wyciek cieczy, promieniowanie bądź inny dowód, tak że całość opakowania nie została zachowana. Każde zdarzenie dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych, które poważnie naraża statek powietrzny lub jego użytkowników jest uważane za incydent z materiałami niebezpiecznymi.

Wyjątek. Postanowienie w Załączniku, które wyłącza określony materiał niebezpieczny z wymogów normalnie wobec niego stosowanych.

Zwolnienie. Upoważnienie wydane przez odpowiednie władze krajowe zwalniające od stosowania się do postanowień tego Załącznika.

Członek załogi lotniczej. Licencjonowany członek załogi wykonujący podczas lotu obowiązki niezbędne do operowania statku powietrznego.

Kolizyjny. Określenie materiałów niebezpiecznych, które w przypadku zmieszania się mogą powodować niebezpieczeństwo zajścia reakcji z wydzielaniem ciepła i gazu lub tworzenie substancji korozyjnych.

Operator. Osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo oferujące usługi transportu lotniczego.

Opakowanie zbiorcze. Konstrukcja zastosowana przez pojedynczego spedytora w celu umieszczenia jednego lub więcej ładunków i utworzenia jednej obsługiwanej jednostki w celu usprawnienia obsługi i pakowania.

Uwaga. - Ta definicja nie dotyczy jednostki załadunkowej (ULD).

Paczka. Gotowy produkt operacji pakowania składający się z opakowania i jego zawartości przygotowany do transportu.

Opakowanie. Pojemnik wraz z innymi składnikami lub materiałami niezbędnymi do celu spełnienia swojej funkcji ochronnej w stosunku do zawartości.

Uwaga. - W sprawie materiałów radioaktywnych patrz Dział 2, pkt 7.2 Technicznych Instrukcji.

Pasażerski statek powietrzny. Statek powietrzny, który przewozi osoby inne niż załoga, pracowników przewoźnika w podróży służbowej, upoważnionych przedstawicieli odpowiednich władz lub osobę towarzyszącą przesyłce lub ładunkowi.

Dowódca. Pilot wyznaczony przez przewoźnika lub w przypadku lotnictwa ogólnego przez właściciela jako dowodzący, odpowiedzialny za bezpieczne wykonanie lotu.

Załącznik 18 - Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

Rozdział 1

Poważne uszkodzenie ciała (okaleczenie). Uszkodzenie, któremu uległa osoba w wypadku i które:

- a) wymaga hospitalizacji przez okres dłuższy niż 48 godzin, rozpoczynające się w przeciągu 7 dni od momentu odniesienia obrażeń;
- b) jest złamaniem kości (z wyjątkiem prostych złamań palców lub nosa);
- c) obejmuje skaleczenie, ranę szarpaną, które powodują poważne krwawienie oraz uszkodzenie nerwu, mięśnia lub ścięgna;
- d) obejmuje obrażenia jakiegokolwiek organu wewnętrznego;
- e) obejmuje oparzenia drugiego i trzeciego stopnia lub każde inne oparzenia obejmujące więcej niż 5% powierzchni ciała; lub
- f) obejmuje potwierdzone oznaki oddziaływania substancji zakaźnych lub promieniowania.

Państwo pochodzenia. Państwo, na terytorium którego ładunek został po raz pierwszy załadowany na statek powietrzny.

Państwo przewoźnika. Państwo, w którym przewoźnik posiada swoją główną bazę lub jeśli jej nie posiada, miejsce jego stałego pobytu.

Numer identyfikacyjny Narodów Zjednoczonych (UN). Czterocyfrowy numer nadany przez Komitet Ekspertów ds. Transportu Materiałów Niebezpiecznych w celu identyfikacji materiałów lub poszczególnych grup materiałów.

Jednostka ładunkowa (ULD). Dowolny typ kontenera ładunkowego, kontenera lotniczego, palety lotniczej z siatką lub palety lotniczej z siatką okrywającą jej zawartość (typ igloo).

Uwaga. - Definicja nie dotyczy opakowania zbiorczego.

ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE

2.1. Zastosowanie ogólne

Normy i Zalecane Metody Postępowania zawarte w tym Załączniku, muszą być stosowane we wszystkich międzynarodowych operacjach cywilnych statków powietrznych. W przypadkach naglącej potrzeby oraz kiedy inne rodzaje transportu nie są odpowiednie lub pełna zgodność z zalecanymi wymaganiami jest niezgodna z interesem publicznym, Państwa których to dotyczy, mogą zgodzić się na odstępstwo od wprowadzonych ustaleń zakładając, iż w takich przypadkach uczynione zostaną wszelkie wysiłki dla osiągnięcia ogólnego poziomu bezpieczeństwa w transporcie, który odpowiada równorzędnemu poziomowi bezpieczeństwa gwarantowanemu przez te przepisy. W przypadku Państw, nad którymi odbywa się przelot, jeśli brak jest odnośnych kryteriów udzielania zezwoleń na odstępstwo, może ono być udzielone w oparciu o przekonanie, że równorzędny poziom bezpieczeństwa został zachowany.

Uwaga 1. - Państwa, których to dotyczy to: Państwo Pochodzenia, Tranzytowe, Państwa nad terytorium których odbywa się przelot, przeznaczenia przesyłki oraz Państwo Przewoźnika.

Uwaga 2. - Patrz pkt 4.2 dotyczący materiałów niebezpiecznych zwykle zabronionych, w stosunku do których państwa mogą zastosować odstępstwa.

Uwaga 3. - Patrz pkt 4.3 dotyczący materiałów niebezpiecznych zabronionych do transportu drogą powietrzną w każdych okolicznościach.

Uwaga 4. - Nie jest zamierzeniem, aby niniejszy Załącznik był traktowany jako wymagający od przewoźnika przewozu określonych wyrobów lub materiałów, lub powstrzymujący od stosowania specjalnych wymagań podczas transportu określonych wyrobów i substancji.

2.2. Techniczne Instrukcje dotyczące materiałów niebezpiecznych

2.2.1. Każde Państwo Członkowskie musi podjąć przedsięwzięcia niezbędne dla osiągnięcia zgodności ze szczegółowymi postanowieniami zawartymi w Technicznych Instrukcjach bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Doc. 9284), zatwierdzanych i wydawanych okresowo zgodnie z procedurami ustalonymi przez Radę ICAO. Każde Państwo Członkowskie podejmie również niezbędne przedsięwzięcia dla osiągnięcia zgodności ze zmianami do Technicznych Instrukcji, które mogą być opublikowane w określonym

czasie stosowania aktualnego wydania Technicznych Instrukcji

2.2.2. **Zalecenie** - Każde Państwo Członkowskie powinno informować ICAO o trudnościach napotykanym w zastosowaniu Technicznych Instrukcji oraz wszelkich pożądanym poprawkach do tych instrukcji.

2.2.3. **Zalecenie** - Pomimo, że zmiana do Technicznych Instrukcji, która wymaga natychmiastowego stosowania ze względów bezpieczeństwa może nie być jeszcze wprowadzona w Państwie Członkowskim, to jednak takie państwo powinno ułatwić na swoim terytorium przewóz materiałów niebezpiecznych przesyłanych z innego Państwa Członkowskiego w sposób uwzględniający tę zmianę zakładając, że towary spełniają zaktualizowane wymagania.

2.3. Krajowe operacje cywilnych statków powietrznych

Zalecenie - W interesie bezpieczeństwa i w celu zminimalizowania zakłóceń w międzynarodowym transporcie materiałów niebezpiecznych, Państwa Członkowskie powinny podjąć także przedsięwzięcia niezbędne dla osiągnięcia zgodności z Załącznikiem i Technicznymi Instrukcjami, dotyczące krajowych operacji cywilnych statków powietrznych.

2.4. Wyjątki

2.4.1. Wyroby i substancje, które inaczej byłyby sklasyfikowane jako materiały niebezpieczne, ale które muszą znajdować się na pokładzie statku powietrznego dla spełnienia wymagań dotyczących zgodności technicznej i przepisów operacyjnych lub do celów specjalnych określonych w Technicznych Instrukcjach, muszą być wyłączone z postanowień tego Załącznika.

2.4.2. Gdzie artykuły i substancje przewidziane do wymiany wyrobów i materiałów, o których mowa w pkt 2.4.1 lub które zostały wymienione, przewożone są na pokładzie statku powietrznego, muszą być transportowane zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika, z wyjątkiem przewidzianym w postanowieniach Technicznych Instrukcji.

2.4.3. Gdzie artykuły i substancje przewożone przez pasażerów i członków załogi muszą być wyłączone z postanowień niniejszego Załącznika w zakresie określonym Technicznymi Instrukcjami.

2.5. Informowanie o odstępstwach od Technicznych Instrukcji

2.5.1. Jeżeli Państwo Członkowskie zastosuje postanowienia inne niż przedstawione w Technicznych

Załącznik 18 - Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

Rozdział 2

Instrukcjach, to musi bezzwłocznie powiadomić ICAO o różnicach w celu zamieszczenia ich w Technicznych Instrukcjach.

Uwaga. - Oczekuje się, że Państwa Członkowskie powiadomią, zgodnie z Artykułem 38 Konwencji Chicagowskiej, o różnicach dotyczących postanowień pkt 2.2.1, tylko w przypadku, jeżeli nie są w stanie zaakceptować wiążących postanowień Technicznych Instrukcji. Jeżeli Państwa Członkowskie przyjęły postanowienia różne od przedstawionych w Technicznych Instrukcjach, oczekuje się, że powiadomią o tym zgodnie z pkt 2.5 niniejszego Załącznika.

2.5.2. **Zalecenie** - Państwo operatora powinno podjąć niezbędne przedsięwzięcia, aby w przypadku zastosowania wymagań bardziej restrykcyjnych niż wymienione w Technicznych Instrukcjach, informacja o takich różnicach została przesłana do ICAO w celu zamieszczenia jej w Technicznych Instrukcjach.

2.6. Transport naziemny

Zalecenie. - Państwa Członkowskie powinny przyjąć postanowienia umożliwiające akceptację do transportu naziemnego, do i z lotnisk, materiałów niebezpiecznych przygotowanych zgodnie z Technicznymi Instrukcjami ICAO do transportu drogą powietrzną.

2.7. Władze Krajowe

2.7.1. Każde Państwo Członkowskie wyznacza właściwe władze w swojej administracji i odpowiednie do zapewnienia zgodności z tym Załącznikiem i zawiadamia o tym ICAO.

ROZDZIAŁ 3. KLASYFIKACJA

Skłasyfikowanie artykułu lub substancji musi być zgodne z postanowieniami Technicznych Instrukcji.

Uwaga. — Szczegółowe definicje klas materiałów niebezpiecznych są zawarte w Technicznych Instrukcjach. Te klasy określają potencjalne ryzyko związane z transportem materiałów niebezpiecznych i są zalecane przez Komitet Ekspertów Narodów Zjednoczonych ds. transportu materiałów niebezpiecznych.

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

ROZDZIAŁ 4. OGRANICZENIA W TRANSPORCIE MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH DROGĄ POWIETRZNĄ

4.1. Materiały niebezpieczne dopuszczone do transportu powietrznego

Transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną jest zabroniony, jeśli nie jest prowadzony na zasadach ustanowionych w tym Załączniku oraz szczegółowych wykazach i procedurach zawartych w Technicznych Instrukcjach.

4.2. Materiały niebezpieczne zakazane w transporcie lotniczym, chyba że mają odstępstwo władz lotniczych

Materiały niebezpieczne wyszczególnione poniżej są zabronione w przewozie statkiem powietrznym, chyba że Państwa, których przewóz dotyczy, zastosują zwolnienia na podstawie ustaleń pkt 2.1 lub jeżeli ustalenia Technicznych Instrukcji wskazują, że mogą one być przewożone na podstawie zezwolenia wydanego przez Państwo Pochodzenia:

a) wyroby i substancje określone w Technicznych Instrukcjach jako zabronione do transportu w normalnych okolicznościach; oraz

b) zakażone żywe zwierzęta.

4.3. Materiały niebezpieczne zabronione w transporcie lotniczym

Wyroby i substancje, które są określone poprzez nazwę lub ogólny opis w Technicznych Instrukcjach jako zakazane do transportu powietrznego, nie mogą być przewożone statkiem powietrznym pod żadnym warunkiem.

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

ROZDZIAŁ 5. PAKOWANIE

5.1. Wymagania ogólne

Materiały niebezpieczne muszą być pakowane stosownie do postanowień niniejszego rozdziału i zgodnie z postanowieniami Technicznych Instrukcji.

5.2. Opakowania

5.2.1. Opakowania używane do transportu drogą powietrzną muszą być dobrej jakości i muszą być tak skonstruowane, by zamknięcie było bezpieczne i zapobiegało przeciekaniu, które może zaistnieć w normalnych warunkach transportu z powodu zmian temperatury, wilgotności, ciśnienia lub wibracji.

5.2.2. Opakowania muszą być odpowiednie do zawartości. Opakowania w bezpośrednim kontakcie z materiałami niebezpiecznymi muszą być odporne na chemiczne i inne oddziaływania takich materiałów.

5.2.3. Opakowania muszą odpowiadać wymaganiom materiałowym i konstrukcyjnym zawartym w Technicznych Instrukcjach.

5.2.4. Opakowania muszą być testowane zgodnie z postanowieniami Technicznych Instrukcji.

5.2.5. Opakowania, których podstawową funkcją jest przechowywanie płynu, muszą wytrzymać, bez przeciekania, ciśnienie określone w Technicznych Instrukcjach.

5.2.6. Opakowania wewnętrzne muszą być tak zapakowane, chronione lub zabezpieczone materiałem wyścielającym, aby zapobiec ich uszkodzeniu, lub wyciekowi oraz przemieszczaniu się w opakowaniu zewnętrznym w normalnych warunkach transportu drogą powietrzną. Materiały wyścielające i pochłaniające nie mogą reagować w sposób niebezpieczny z zawartością pojemnika.

5.2.7. Żadne opakowanie nie może być powtórnie użyte, dopóki nie zostało sprawdzone i nie potwierdzono, że nie uległo korozji lub uszkodzeniu. Jeżeli opakowanie użyte jest powtórnie, muszą zostać podjęte działania konieczne dla zapobieżenia zanieczyszczeniu kolejnej zawartości.

5.2.8. Jeśli ze względu na właściwości poprzedniej zawartości, nieoczyszczone puste opakowania mogą stanowić zagrożenie, muszą one być szczelnie zamknięte i traktowane odpowiednio do ryzyka jakie stanowią.

5.2.9. Żadna ilość szkodliwej substancji niebezpiecznej nie może przylegać do zewnętrznej strony opakowania.

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

ROZDZIAŁ 6. ETYKIETOWANIE I ZNAKOWANIE

6.1. Etykiety

Jeżeli Techniczne Instrukcje nie określają tego inaczej, każda paczka zawierająca materiały niebezpieczne musi być oznaczona za pomocą odpowiedniej etykiety, zgodnie z postanowieniami powyższych Instrukcji.

6.2. Znakowanie

6.2.1. Jeżeli Techniczne Instrukcje nie określają tego inaczej, to każda paczka zawierająca materiały niebezpieczne musi być oznakowana właściwą nazwą spedycyjną jej zawartości i numerem identyfikacyjnym UN (Narodów Zjednoczonych), jeśli został im nadany oraz wszystkimi innymi oznaczeniami wymaganymi przez Techniczne Instrukcje.

6.2.2. *Opisowe oznakowanie opakowań.* Jeżeli Techniczne Instrukcje nie określają tego inaczej, to każde opakowanie wyprodukowane zgodnie z wymaganiami zawartymi w powyższych Instrukcjach musi zostać oznakowane również zgodnie z odpowiednimi postanowieniami tych Instrukcji. Żadne opakowanie nie może być oznakowane zgodnie z wykazem oznakowań opakowań, jeśli nie spełnia wymagań zawartych w Instrukcjach.

6.3. Języki stosowane do znakowania materiałów niebezpiecznych

Zalecenie. - *Niezależnie od języków wymaganych przez Państwo Pochodzenia, w oczekiwaniu na wprowadzenie i zastosowanie bardziej uniwersalnych form opisu, do oznaczania materiałów niebezpiecznych powinien być używany język angielski.*

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

ROZDZIAŁ 7. OBOWIĄZKI SPEDYTORA

7.1. Wymagania ogólne

Przed zgłoszeniem jakiegokolwiek paczki lub opakowania zbiorczego z materiałami niebezpiecznymi do transportu drogą powietrzną, osoba zgłaszająca musi zapewnić, że te materiały niebezpieczne nie są zabronione do takiego transportu, oraz że są właściwie sklasyfikowane, opakowane, oznakowane i towarzyszą im odpowiednio wypełnione dokumenty przewozowe, określone w niniejszym Załączniku oraz Technicznych Instrukcjach.

7.2. Dokumenty przewozowe dotyczące materiałów niebezpiecznych

7.2.1. Jeżeli Techniczne Instrukcje nie przewidują inaczej, osoba która zgłasza materiały niebezpieczne do transportu powietrznego musi wypełnić, podpisać i dostarczyć operatorowi dokumenty przewozowe, które muszą zawierać informacje wymagane w tych Instrukcjach.

7.2.2. Dokumenty przewozowe muszą zawierać deklarację podpisaną przez osobę, która zgłasza materiały niebezpieczne do transportu wskazującą, że te materiały są w pełni i dokładnie opisane za pomocą właściwych nazw spedycyjnych i są właściwie sklasyfikowane, opakowane, oznakowane i oznaczone etykietami oraz są w stanie odpowiednim do transportu zgodnie z postanowieniami niniejszych przepisów.

7.3. Stosowane języki

Zalecenie - Niezależnie od języków wymaganych przez Państwo Pochodzenia, w oczekiwaniu na wprowadzenie i zastosowanie bardziej uniwersalnych form opisu do oznaczania materiałów niebezpiecznych powinien być używany język angielski.

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

ROZDZIAŁ 8. OBOWIĄZKI PRZEWOŹNIKA

8.1. Akceptacja do transportu

Przewoźnik nie może zaakceptować materiałów niebezpiecznych do transportu drogą powietrzną, jeżeli:

- a) materiałom niebezpiecznym nie towarzyszy wypełniony dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych, za wyjątkiem sytuacji, kiedy Techniczne Instrukcje wskazują, że dokument taki nie jest wymagany; oraz
- b) paczka, opakowanie zbiorcze lub pojemnik ładunkowy zawierający materiały niebezpieczne nie zostały sprawdzone zgodnie z procedurami akceptacji zawartymi w Technicznych Instrukcjach.

Uwaga 1. - Patrz rozdział 12 dotyczący raportowania o zdarzeniach i wypadkach z materiałami niebezpiecznymi.

Uwaga 2. - Szczególne postanowienia dotyczące akceptacji opakowań zbiorczych zawarte są w Technicznych Instrukcjach.

8.2. Lista czynności podczas akceptacji przesyłki do transportu

Przewoźnik musi opracować i stosować podczas akceptacji przesyłki do transportu listę kontrolną, jako środka mającego na celu spełnienie postanowień zawartych w pkt 8.1.

8.3. Załadunek i układanie

Paczki i opakowania zbiorcze zawierające materiały niebezpieczne oraz pojemniki ładunkowe zawierające materiały radioaktywne, muszą być załadowane i ułożone w statku powietrznym zgodnie z postanowieniami Technicznych Instrukcji.

8.4. Kontrola w celu wykrycia uszkodzenia lub wycieku

8.4.1. Paczki i opakowania zbiorcze zawierające materiały niebezpieczne oraz pojemniki ładunkowe zawierające materiały radioaktywne muszą zostać poddane sprawdzeniu w celu wykrycia widocznych wycieków lub uszkodzeń przed załadowaniem na statek powietrzny lub do jednostki załadunkowej. Przeciekające lub uszkodzone paczki, opakowania zbiorcze lub pojemniki ładunkowe nie mogą być załadowane na pokład statku powietrznego.

8.4.2. Jednostka załadunkowa nie może zostać załadowana na pokład statku powietrznego, jeśli nie zostanie poddana sprawdzeniu i nie zostanie stwierdzone, że nie znaleziono widocznych przecieków lub uszkodzeń materiałów niebezpiecznych znajdujących się wewnątrz tej jednostki.

8.4.3. Jeżeli paczka zawierająca materiały niebezpieczne, załadowana na statek powietrzny, okaże się uszkodzona lub przeciekająca, przewoźnik musi usunąć tę paczkę ze statku powietrznego lub zlecić jej usunięcie właściwym władzom bądź organizacji, a następnie upewnić się, że pozostałość przesyłki jest w stanie odpowiednim do transportu powietrznego i żadna inna paczka nie została skażona.

8.4.4. Po wylądowaniu ze statku powietrznego lub z jednostki załadunkowej, paczki i opakowania zbiorcze zawierające materiały niebezpieczne oraz pojemniki ładunkowe zawierające materiały radioaktywne, muszą zostać poddane inspekcji w celu stwierdzenia oznak uszkodzeń lub przecieków. Jeżeli zostało stwierdzone widoczne uszkodzenie lub przeciek, to obszar gdzie materiały niebezpieczne lub jednostka załadunkowa były umieszczone w statku powietrznym należy sprawdzić w celu wykrycia uszkodzenia lub skażenia.

8.5. Ograniczenia ładunkowe dotyczące kabiny pasażerskiej lub kabiny załogi

Materiały niebezpieczne nie mogą być przewożone w kabinie statku powietrznego zajmowanej przez pasażerów lub w kabinie załogi, z wyjątkiem okoliczności przewidzianych w postanowieniach Technicznych Instrukcji.

8.6. Usuwanie zanieczyszczeń

8.6.1. Każde niebezpieczne zanieczyszczenie wykryte w statku powietrznym jako skutek przecieku lub uszkodzenia opakowania zawierającego materiał niebezpieczny, musi zostać usunięte bezzwłocznie.

8.6.2. Statek powietrzny, który został skażony materiałami radioaktywnymi, musi zostać natychmiast wycofany z eksploatacji i nie może być przywrócony do eksploatacji, dopóki poziom promieniowania skażonych powierzchni i zanieczyszczeń usuwalnych przekracza wartości określone w Technicznych Instrukcjach.

Załącznik 18 - Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

Rozdział 8

8.7. Separacja i segregacja

8.7.1. Paczki zawierające materiały niebezpieczne, które mogą niebezpiecznie reagować ze sobą, nie mogą być umieszczone na pokładzie statku powietrznego obok siebie lub w pozycji pozwalającej na wzajemne oddziaływanie w przypadku wycieku.

8.7.2. Paczki zawierające substancje trujące i zakaźne muszą być umieszczone w statku powietrznym zgodnie z postanowieniami Technicznych Instrukcji.

8.7.3. Paczki zawierające materiały radioaktywne muszą być umieszczone w statku powietrznym w taki sposób, aby były odseparowane od ludzi, żywych zwierząt i nienaświetlonych filmów, zgodnie z postanowieniami Technicznych Instrukcji.

8.8. Zabezpieczenie materiałów niebezpiecznych, stanowiących ładunek

Jeżeli materiały niebezpieczne podlegające ustaleniom

niniejszego Załącznika ładowane są na statek powietrzny, przewoźnik musi je ochraniać przed uszkodzeniem i zabezpieczyć w sposób zapobiegający wszelkim przemieszczeniom, które mogłyby spowodować zmiany położenia paczek podczas lotu. Dla paczek zawierających materiały radioaktywne, ochrona musi być adekwatna do wymagań separacji zawartych w punkcie 8.7.3 przez cały czas transportu.

8.9. Załadunek towarowego statku powietrznego

Jeżeli Techniczne Instrukcje nie określają inaczej, to paczki zawierające materiały niebezpieczne oznakowane „tylko towarowy statek powietrzny”, muszą być załadowane w taki sposób, aby członek załogi lub osoba upoważniona mogła je widzieć, przemieszczać, a jeśli rozmiary i ciężar takich paczek na to pozwalają, oddzielić je podczas lotu od innego ładunku.

ROZDZIAŁ 9. DOSTARCZANIE INFORMACJI

9.1. Informacja dla dowódcy statku powietrznego

Przewoźnik, którego statek powietrzny ma być użyty do transportu materiałów niebezpiecznych musi, tak wcześnie jak jest to możliwe przed rozpoczęciem lotu, dostarczyć dowódcy tego statku powietrznego, pisemną informację określoną w Technicznych Instrukcjach.

9.2. Informacje i instrukcje dla członków załogi statku powietrznego

Przewoźnik musi zamieścić w Instrukcji Operacyjnej takie informacje, które umożliwią załodze wywiązać się z obowiązków związanych z transportem materiałów niebezpiecznych oraz zapewnić instrukcje działań, jakie należy podjąć w sytuacjach awaryjnych związanych z materiałami niebezpiecznymi.

9.3. Informacja dla pasażerów

Każde Państwo Członkowskie musi zapewnić, aby informacja została opublikowana w taki sposób, by pasażerowie zostali powiadomieni o rodzajach materiałów, które zgodnie z postanowieniami Technicznych Instrukcji są zabronione do transportu na pokładzie statku powietrznego.

9.4. Informacja dla innych osób

Przewoźnicy, spedytorzy oraz inne organizacje uczestniczące w transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, muszą dostarczyć swojemu personelowi informacje umożliwiające im wywiązywanie się z obowiązków związanych z transportem materiałów niebezpiecznych oraz dostarczyć instrukcje działań, jakie należy podjąć w sytuacjach awaryjnych związanych z materiałami niebezpiecznymi.

9.5. Informacje dowódcy dla władz lotniskowych

Jeśli podczas lotu zaistnieje sytuacja niebezpieczna, dowódca musi, tak wcześnie jak pozwala na to sytuacja, poinformować poprzez służbę ruchu lotniczego odpowiednie władze lotniskowe o wszelkich materiałach niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, zgodnie z wymaganiami Technicznych Instrukcji.

9.6. Informacja w przypadku incydentu lub wypadku lotniczego

9.6.1. W zdarzeniu:

- a) wypadek lotniczy; lub
- b) poważny incydent, w którym brały udział materiały niebezpieczne, przewożone jako ładunek.

Przewoźnik przewożący materiały niebezpieczne jako ładunek ma bez opóźnień dostarczyć do służb ratowniczych, informację o materiałach niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie, zgodnie z pisemną informacją przekazaną dowódcy. Tak szybko, jak to tylko możliwe, ma dostarczyć powyższą informację do właściwych władz krajowych operator i państwa, w którym zdarzenie miało miejsce.

9.6.2. Przewoźnik, którego statek powietrzny przewożący materiały niebezpieczne jako ładunek uczestniczył w zdarzeniu, musi na żądanie przekazać personelowi uczestniczącemu w akcji ratowniczej informację o materiałach niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie, zgodną z pisemną informacją przekazaną dowódcy.

Nota – Terminy „wypadek”, „poważny incydent” i „incydent” są zdefiniowane w Aneksie 13.

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

ROZDZIAŁ 10. USTANOWIENIE PROGRAMÓW SZKOLENIOWYCH

Zgodnie z postanowieniami zawartymi w Technicznych Instrukcjach, muszą zostać ustanowione i być aktualizowane programy szkoleniowe z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych.

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

ROZDZIAŁ 11. ZACHOWANIE ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI

11.1. Systemy inspekcji

W celu osiągnięcia zgodności z przepisami dotyczącymi materiałów niebezpiecznych, każde Państwo Członkowskie musi ustanowić system inspekcji, nadzoru oraz procedury ich egzekwowania.

Uwaga.- Przewiduje się, że te procedury będą zawierały postanowienia dotyczące inspekcji dokumentów i ładunku oraz praktyk stosowanych przez przewoźnika, jak również określały metody prowadzenia dochodzenia w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów (patrz pkt 11.3).

11.2. Współpraca pomiędzy państwami

Zalecenie - Każde Państwo Członkowskie powinno uczestniczyć, wraz z innymi państwami, we wspólnych działaniach dotyczących naruszenia przepisów o materiałach niebezpiecznych w celu wyeliminowania takich zdarzeń. Wspólne działania powinny obejmować koordynację dochodzeń i działań wykonawczych, wymianę informacji o przebiegu procesu osiągania zgodności, wspólne inspekcje i inne kontakty techniczne, wymianę personelu technicznego oraz spotkania i wspólne konferencje. Informacje, które mogą być wymieniane powinny obejmować wystąpienie zagrożeń, biuletyny lub okólniki na temat materiałów niebezpiecznych, proponowane i zakończone działania ustawodawcze, raporty o zdarzeniach, dokumentację i materiały dowodowe opracowane podczas badania zdarzeń, proponowane i końcowe działania wykonawcze jak również materiały szkoleniowe i przeznaczone do publicznego rozpowszechniania opracowania na przyszłość.

11.3. Kary

11.3.1. Każde Państwo Członkowskie musi podjąć takie przedsięwzięcia, aby zapewnić zgodność z przepisami dotyczącymi materiałów niebezpiecznych, łącznie z odpowiednimi karami za stwierdzone naruszenia.

11.3.2. **Zalecenie** – Każde Państwo Członkowskie powinno podjąć odpowiednie działania dla osiągnięcia zgodności z przepisami dotyczącymi materiałów niebezpiecznych, łącznie z ustanowieniem odpowiednich kar za ich naruszenie w przypadku, gdy z innego Państwa Członkowskiego przychodzi informacja, że po przybyciu do tego Państwa ładunek z materiałami niebezpiecznymi nie odpowiadał wymaganiom Technicznych Instrukcji i Państwo zgłasza ten fakt Państwu Pochodzenia.

11.4. Przesyłanie pocztą materiałów niebezpiecznych

Zalecenie - Każde Państwo Członkowskie ustanowi procedury, mające na celu kontrolę wprowadzenia materiałów niebezpiecznych do transportu drogą powietrzną przez służby pocztowe.

Uwaga. - Międzynarodowe procedury, mające na celu kontrolę przyjęcia materiałów niebezpiecznych do transportu lotniczego przez służby pocztowe zostały ustanowione przez Universal Postal Union (UPU).

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

ROZDZIAŁ 12. MELDOWANIE O WYPADKACH I ZDARZENIACH Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI

12.1. W celu zapobieżenia powtarzaniu się wypadków i zdarzeń z materiałami niebezpiecznymi, każde Państwo Członkowskie musi ustanowić procedury wdrożenia dochodzenia i zbierania informacji dotyczących takich wypadków i zdarzeń, które zaistniały na jego terytorium, i które wiązały się z transportem materiałów niebezpiecznych pochodzących z innego państwa lub przeznaczonych na terytorium innego państwa. Meldunki o takich wypadkach i zdarzeniach, będą wykonywane zgodnie ze szczegółowymi przepisami zawartymi w Technicznych Instrukcjach.

12.2. Zalecenie - *W celu zapobieżenia powtarzaniu się wypadków i zdarzeń z materiałami niebezpiecznymi, każde Państwo Członkowskie powinno ustanowić procedury wdrożenia dochodzenia i zbierania informacji dotyczących takich wypadków i zdarzeń, które zaistniały na jego terytorium, inne niż opisane w pkt 12. 1. Meldunki o takich wypadkach i zdarzeniach powinny być wykonane zgodnie ze szczegółowymi postanowieniami Technicznych Instrukcji.*

12.3. W celu zapobieżenia powtarzania się przypadków nie zadeklarowania lub niewłaściwej bądź złej deklaracji ładunków zawierających materiały niebezpieczne, każde Państwo członkowskie musi ustanowić procedury wdrożenia dochodzenia i zbierania odpowiednich informacji dla przypadków, które zaistniały na jego terytorium i które wiązałyby się z transportem materiałów niebezpiecznych pochodzących z innego Państwa lub przeznaczonych dla innego Państwa. Meldunki o takich przypadkach muszą być wykonywane zgodnie ze szczegółowymi przepisami zawartymi w Technicznych Instrukcjach.

12.4. Zalecenie - *W celu zapobieżenia powtarzania się przypadków nie zadeklarowania lub niewłaściwego zadeklarowania ładunków zawierających materiały niebezpieczne, każde Państwo Członkowskie powinno ustanowić procedury wdrożenia, dochodzenia i zbierania informacji dotyczących przypadków, które zaistniały na jego terytorium, inne niż opisane w pkt. 12.3. Meldunki o takich przypadkach powinny być wykonane zgodnie z przepisami zawartymi w Technicznych Instrukcjach.*

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

ROZDZIAŁ 13. ZAPEWNIENIE OCHRONY MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Każde Państwo Członkowskie powinno usankcjonować warunki ochrony dla materiałów niebezpiecznych, obowiązujące nadawców, operatorów i inne osoby zaangażowane w transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, tak aby zminimalizować kradzież lub niewłaściwe użycie materiałów niebezpiecznych, co może zagrażać ludziom, mieniu i środowisku. Te warunki powinny być proporcjonalne do warunków ochrony wymienionych w innych załącznikach i Technicznych Instrukcjach.

CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE

Techniczne Instrukcje Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną zostały zatwierdzone, wydane i są poprawiane przez Radę ICAO, rozwijając podstawowe postanowienia Załącznika 18. Zawierają one wszystkie szczegółowe instrukcje niezbędne dla bezpiecznego międzynarodowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Pomimo, że nie są one Normami, przybierają postać postanowień na mocy Normy 2.2.1 Załącznika 18. Z tego względu, szczegółowe wymagania Technicznych Instrukcji uważane są za wiążące dla państw, z wyjątkiem przypadku, gdy określone państwo nie jest w stanie zaakceptować wiążącej natury Technicznych Instrukcji i zgłosiło różnice odnośnie postanowień pkt 2.2.1 Załącznika 18 stosownie do Artykułu 38 Konwencji Chicagowskiej. Techniczne Instrukcje są publikowane przez ICAO w dokumencie 9284, który stanowi jedyny autentyczny materiał źródłowy.

PUBLIKACJE TECHNICZNE ICAO

Poniższe podsumowanie przedstawia i opisuje w ogólnym zarysie zawartość różnych serii publikacji technicznych wydawanych przez Organizację Międzynarodową Lotnictwa Cywilnego - ICAO. Nie zawiera ono jednak specjalistycznych publikacji, które nie mieszczą się w ramach powyższej serii, jak na przykład: Katalog Map Lotniczych lub Tablice Meteorologiczne dla międzynarodowej żeglugi powietrznej.

Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania zostały przyjęte przez Radę ICAO zgodnie z Artykułem 54, 37 i 90 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym i mają na celu udogodnienie ich stosowania przez użytkowników w postaci Załączników do Konwencji. Jednakowe stosowanie przez Państwa Członkowskie postanowień zawartych w Międzynarodowych Normach jest uważane za konieczne w celu zapewnienia bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej, podczas gdy jednakowe stosowanie przepisów zawartych w Zalecanych Procedurach uważane jest za pożądane w interesie bezpieczeństwa, regularności lub efektywności międzynarodowej żeglugi powietrznej. Wiedza o różnicach pomiędzy krajowymi uregulowaniami lub praktykami w poszczególnych państwach, a ustanowionymi przez Międzynarodowe Normy jest podstawą bezpieczeństwa i regularności międzynarodowych przewozów lotniczych. W przypadku niezgodności z Międzynarodowymi Normami, Państwo Członkowskie ma obowiązek zgodnie z Artykułem 38 Konwencji powiadomić Radę ICAO o wszelkich występujących różnicach. Wiedza o różnicach obejmujących Zalecane Procedury może być również ważna ze względu na bezpieczeństwo międzynarodowych przewozów lotniczych, pomimo że Konwencja nie zawiera żadnych obligacji odnośnie informowania o nich. Rada ICAO poprosiła Państwa Członkowskie o informowanie o takich różnicach niezależnie od wymogu informowania o rozbieżnościach w stosowanych Normach.

Procedury Służb Żeglugi Powietrznej (PANS) zostały zatwierdzone przez Radę ICAO w celu ogólnoświatowego stosowania. Zawierają one w swej zasadniczej części

procedury operacyjne uważane za nie w pełni dojrzałe w celu ich zastosowania jako Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania, jak również materiał o bardziej stałym charakterze, który uważany jest za zbyt szczegółowy, aby zawrzeć go w Załączniku lub podlegający częstym zmianom, dla których proces przewidziany w Konwencji byłby zbyt uciążliwy.

Regionalne Procedury Uzupełniające (SUPPS) posiadają status podobny do Procedur dotyczących służb żeglugi powietrznej (PANS) w tym, że zostały zatwierdzone przez Radę ICAO, ale tylko w celu zastosowania w odpowiednich regionach. Zostały przygotowane w zintegrowanej formie, jako że niektóre z tych procedur odnoszą się do pokrywających się regionów lub są wspólne dla dwóch lub więcej z nich.

Poniższe publikacje zostały przygotowane pod nadzorem Sekretarza Generalnego zgodnie z zasadami i polityką zatwierdzoną przez Radę ICAO.

Podręczniki Techniczne zawierają materiał przewodni i informacyjny dotyczący Międzynarodowych Norm, Zalecanych Metod Postępowania oraz Procedur Służb Żeglugi Powietrznej (PANS), którego zastosowanie ma na celu ułatwienie ich wprowadzania.

Plany Żeglugi Powietrznej uszczegóławiają wymagania w odniesieniu do urzędów i służb służących międzynarodowej żegludze powietrznej w poszczególnych Regionach Żeglugi Powietrznej ICAO. Plany opracowywane są z upoważnienia Sekretarza Generalnego na podstawie zaleceń ustanowionych podczas posiedzeń poświęconych regionalnej żegludze powietrznej i podjętych w ich wyniku działań Rady ICAO. Plany te są poprawiane okresowo w celu odzwierciedlenia zmian w wymaganiach i sposobie wprowadzania zalecanych urzędów i służb.

Okólniki ICAO udostępniają specjalistyczną informację zainteresowanym Państwom Członkowskim i zawierają one również badania dotyczące zagadnień technicznych.