

Warszawa, dnia 12 kwietnia 2018 r.

Poz. 13

**OBWIESZCZENIE NR 6
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 12 kwietnia 2018 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 oraz art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650) ogłasza się jako załącznik do obwieszczenia Załącznik 18 – „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną” (wydanie czwarte), obejmujący poprawki od 1 do 12 – 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.¹⁾), przyjęte przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

¹⁾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, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

Załącznik do obwieszczenia Nr 6
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 12 kwietnia 2018 r.

Międzynarodowe normy i zalecane metody
postępowania



Załącznik 18
do Konwencji
Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną

Niniejsze wydanie zawiera wszystkie zmiany
przyjęte przez Radę przed 5 marca 2011 r.
i zastępuje, począwszy od 17 listopada 2011 r., wszystkie poprzednie
wydania Załącznika 18.
Informacje dotyczące zastosowania
Norm i Zalecanych Praktyk
znajdują się w Przedmowie i w odpowiednich punktach każdego Rozdziału.

Wydanie czwarte
Lipiec 2011 r.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Opublikowano przez ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO w osobnych wydaniach w językach angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim.

ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Informacje dotyczące zamówień oraz pełen wykaz dystrybutorów i sprzedawców znajdują się na stronie internetowej ICAO www.icao.int

Wydanie pierwsze 1984

Wydanie drugie 1989

Wydanie trzecie 2001

Wydanie czwarte 2011

Instrukcje Techniczne Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną zostały zatwierdzone, wydane i zmienione przez Radę i wzmacniają podstawowe przepisy Załącznika 18. Zawierają wszystkie dokładne instrukcje konieczne dla bezpiecznego międzynarodowego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Choć nie są Normami, przyjmują cechy Norm opartych na wzorze Normy 2.2.1 w Załączniku 18. Z tej przyczyny, dokładne wymogi zawarte w Instrukcjach Technicznych są uznane za wiążące dla Państwa, o ile, w razie gdyby Państwo nie mogło zaakceptować wiążącego charakteru Instrukcji Technicznych, zgłoszone zostaną różnice do przepisów zawartych w punkcie 2.2.1 Załącznika 18 zgodnie z Artykułem 38 Konwencji. Instrukcje Techniczne są opublikowane przez ICAO w formie dokumentu 9284, który jest jedynym prawdziwym materiałem źródłowym.

Załącznik 18, Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.

Numer Porządkowy AN 18

ISBN 978-92-9231-813-0

© ICAO 2011

Wszystkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej publikacji nie może być powielana, przechowywana w systemie wyszukiwania i przekazywana w dowolnej formie i w dowolny sposób bez uprzedniego uzyskania pisemnej zgody ze strony Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

ZMIANY

Zmiany są publikowane w suplementach do *Katalogu Publikacji ICAO*; Katalog oraz suplementy są dostępne na stronie internetowej ICAO: www.icao.int. Tabela poniżej jest przeznaczona do rejestrowania wprowadzanych zmian.

REJESTR ZMIAN I POPRAWEK

ZMIANY				POPRAWKI			
Nr	Data obowiązywania	Data wprowadzenia	Wprowadzona przez	Nr	Data wydania	Data wprowadzenia	Wprowadzona przez
1-10	Włączone do tego wydania						
11	14/11/13	21/10/13	ICAO				
12	12/11/15	-	ICAO				

SPIS TREŚCI

	<i>Strona</i>
PRZEDMOWA.....	(vii)
ROZDZIAŁ 1. Definicje.....	1-1
ROZDZIAŁ 2. Zastosowanie.....	2-1
2.1 Zastosowanie ogólne.....	2-1
2.2 Instrukcje Techniczne dotyczące materiałów niebezpiecznych.....	2-1
2.3 Krajowe operacje cywilnych statków powietrznych	2-2
2.4 Wyjątki.....	2-2
2.5 Powiadomienie o różnicach od Instrukcji Technicznych	2-2
2.6 Transport naziemny.....	2-2
2.7 Władza krajowa.....	2-3
ROZDZIAŁ 3. Klasyfikacja.....	3-1
ROZDZIAŁ 4. Ograniczenia transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.....	4-1
4.1 Materiały niebezpieczne dopuszczone do transportu drogą powietrzną	4-1
4.2 Materiały niebezpieczne, których transport drogą powietrzną jest zakazany, chyba że mają odstępstwo.....	4-1
4.3 Materiały niebezpieczne, których pod żadnym pozorem nie wolno przewozić drogą powietrzną.....	4-1
ROZDZIAŁ 5. Pakowanie.....	5-1
5.1 Wymagania ogólne.....	5-1
5.2 Opakowania.....	5-1
ROZDZIAŁ 6. Etykietowanie i oznaczanie.....	6-1
6.1 Etykiety.....	6-1
6.2 Oznaczenia.....	6-1
6.3 Języki używane do oznaczeń.....	6-1
ROZDZIAŁ 7. Odpowiedzialność nadawcy.....	7-1
7.1 Wymagania ogólne.....	7-1
7.2 Dokument przewozowy dla materiałów niebezpiecznych.....	7-1
7.3 Używane języki.....	7-1

Strona

Załącznik 18 – Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną**Spis treści**

ROZDZIAŁ 8. Odpowiedzialność operatora.....	8-1
8.1 Przyjmowanie do przewozu.....	8-1
8.2 Lista kontrolna dotycząca akceptacji materiałów niebezpiecznych	8-1
8.3 Załadunek i rozmieszczenie	8-1
8.4 Kontrole pod kątem uszkodzenia lub przecieku.....	8-1
8.5 Ograniczenia załadunku w kabinie pasażerskiej lub w kabinie pilotów.....	8-2
8.6 Usuwanie skażenia.....	8-2
8.7 Separacja i segregacja.....	8-2
8.8 Ochrona ładunku materiałów niebezpiecznych.....	8-2
8.9 Załadunek na towarowy statek powietrzny.....	8-2
ROZDZIAŁ 9. Dostarczanie informacji.....	9-1
9.1 Informacje dla dowódcy statku powietrznego.....	9-1
9.2 Informacje i instrukcje dla członków załogi lotniczej.....	9-1
9.3 Informacje dla pasażerów	9-1
9.4 Informacje dla innych osób	9-1
9.5 Informacja od dowódcy dla władz lotniska.....	9-1
9.6 Informacje w razie wypadku statku powietrznego lub incydentu.....	9-1
ROZDZIAŁ 10. Programy szkoleniowe	10-1
10.1 Ustanowienie programów szkoleniowych	10-1
10.2 Zatwierdzanie programów szkoleniowych	10-1
ROZDZIAŁ 11. Zgodność	11-1
11.1 Systemy inspekcji	11-1
11.2 Współpraca pomiędzy Państwami.....	11-1
11.3 Kary	11-1
11.4 Materiały niebezpieczne przewożone pocztą.....	11-2
ROZDZIAŁ 12. Powiadomienie o wypadku i incydencie z udziałem materiałów niebezpiecznych...	12-1
ROZDZIAŁ 13. Przepisy związane z ochroną materiałów niebezpiecznych.....	13-1

PRZEDMOWA

Tło historyczne

Materiał zawarty w niniejszym Załączniku został przygotowany przez Komisję ds. Żeglugi Powietrznej w odpowiedzi na wyrażone przez Państwa Umawiające się zapotrzebowanie na międzynarodowe ustalenia regulujące bezpieczeństwo transportu materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą. Aby zasady te były zgodne z przepisami regulującymi transport materiałów niebezpiecznych za pomocą innych środków transportu, przepisy zawarte w tym Załączniku oparto na Zaleceniach Komitetu Ekspertów Narodów Zjednoczonych dotyczących Transportu Materiałów Niebezpiecznych oraz postanowieniach Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej dotyczących Bezpiecznego Transportu Materiałów Radioaktywnych.

Związek z Instrukcjami Technicznymi dotyczącymi bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Doc 9284)

Przepisy zawarte w Załączniku 18 regulują międzynarodowy transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną. Ogólne przepisy zawarte w tym Załączniku zostały wzmocnione w szczegółowych ustaleniach zawartych w *Instrukcjach Technicznych Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną* (Doc 9284).

Działania Umawiających się Państw

Powiadomienie o rozbieżnościach. Zwraca się uwagę Państw Umawiających się na obowiązek narzucony przez Artykuł 38 Konwencji, zgodnie z którym Państwa Umawiające się mają obowiązek powiadamiania Organizacji o wszelkich rozbieżnościach pomiędzy ich krajowymi przepisami i metodami postępowania, a międzynarodowymi normami zawartymi w niniejszym Załączniku i zmianami do nich. Zachęca się Państwa Umawiające się do zawierania w tych powiadomieniach także informacji o wszelkich rozbieżnościach z zalecanymi metodami postępowania zawartymi w tym Załączniku oraz ze zmianami do nich, jeżeli powiadomienie o tych rozbieżnościach jest ważne dla ochrony i bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Następnie zachęca się Umawiające się Państwa, by na bieżąco informowały Organizację ICAO o jakichkolwiek rozbieżnościach, które mogą występować, lub o wycofaniu rozbieżności wcześniej zgłoszonych. Konkretny wniosek dotyczący powiadomienia o rozbieżnościach zostanie wysłany do Państw Umawiających się po przyjęciu każdej zmiany w niniejszym Załączniku.

Zwraca się także uwagę Państw na przepisy zawarte w Załączniku 15, związane z publikowaniem rozbieżności pomiędzy krajowymi przepisami i praktyką tych Państw, a odpowiednimi normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO przez Służby Informacji Lotniczej niezależnie od zobowiązań tych Państw wynikających z Artykułu 38 Konwencji.

W przypadku określonym w punkcie 2.2.1 tego Załącznika, należy zaznaczyć, że od Państw oczekuje się odnotowania rozbieżności tylko wtedy, kiedy nie będą w stanie zaakceptować wiążących przepisów zawartych w Instrukcjach Technicznych. Odstępstwa od szczegółowych przepisów zawartych w Instrukcjach Technicznych powinny być zgłaszane do ICAO, aby mogły zostać opublikowane w tym dokumencie, według wymagań zawartych w punkcie 2.5 niniejszego Załącznika. Takie dokładne odstępstwa od Instrukcji Technicznych nie zostaną opublikowane wraz z żadnymi innymi zmianami w Dodatku do tego Załącznika i nie oczekuje się ich publikacji w przepisach Załącznika 15.

Rozpowszechnianie informacji. Wprowadzenie i wycofanie wszystkich zmian w ułatwieniach, usługach i procedurach wpływające na operacje statku powietrznego w zgodzie z normami określonymi w tym Załączniku powinny być zgłaszane i wdrażane w zgodzie z postanowieniami Załącznika 15.

Części składowe Załącznika

Załącznik składa się z następujących części składowych, z których jednakże nie wszystkie muszą znaleźć się w każdym Załączniku. Posiadają one następujący status:

1.– Struktura stanowiąca właściwy tekst Załącznika:

- a) *Normy i zalecane metody postępowania* przyjęte przez Radę zgodnie z przepisami Konwencji. Zostały one zdefiniowane w następujący sposób:

Norma: Jest to każde postanowienie dotyczące charakterystyki fizycznej, konfiguracji, materiału, działania, personelu lub procedury, których jednorodne zastosowanie zostało uznane za konieczne dla bezpieczeństwa lub prawidłowości międzynarodowej żeglugi powietrznej i do których Umawiające się Państwa zastosują się w myśl Konwencji; w przypadku braku możliwości dostosowania się, zgodnie z postanowieniami Artykułu 38 Konwencji istnieje obowiązek powiadomienia o tym Rady.

Zalecane metody postępowania: Jest to każde postanowienie dotyczące charakterystyki fizycznej, konfiguracji, materiału, działania, personelu lub procedury, którego ujednoczone zastosowanie zostało uznane za pożądane w interesie bezpieczeństwa, prawidłowości działania lub efektywności międzynarodowej żeglugi powietrznej i do których przestrzegania będą dążyły Umawiające się Państwa zgodnie z postanowieniami Konwencji.

- b) *Załączniki* składające się dla ułatwienia z oddzielnie pogrupowanego materiału, ale jednocześnie tworzące część norm i zalecanych metod postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Określenia* zwrotów użytych w normach i zalecanych metodach postępowania, które uznaje się za wymagające wyjaśnienia w związku z tym, że ich znaczenia nie są ujęte w słownikach. Określenie nie posiada niezależnego statusu, ale stanowi istotną część każdej normy i zalecanej metody postępowania, w których dany termin został użyty, ponieważ zmiana znaczenia tego terminu miałaby wpływ na specyfikację.
- d) *Tabele i Ryciny*, które stanowią dodatek do lub ilustrują normy i zalecane metody postępowania i które się do nich odnoszą, tworząc część norm i zalecanych metod postępowania i mają taki sam status.

2.– Materiał przyjęty przez Radę do publikacji w związku z normami i zalecanymi metodami postępowania:

- a) *Przedmowy* obejmujące towary historyczne i materiał wyjaśniający oparty na działalności Rady oraz zawierające wyjaśnienia obowiązków Państw w odniesieniu do zastosowania norm i zalecanych metod postępowania wynikających z Konwencji i Rezolucji o Przyjęciu.
- b) *Wprowadzenia* składające się z materiału wyjaśniającego, umieszczone na początku poszczególnych części, rozdziałów lub działów Załącznika, stanowiące pomoc w zrozumieniu zastosowania tekstu.
- c) *Uwagi* umieszczone w tekście tam, gdzie to konieczne w celu podania opartych na faktach informacji lub odniesień dotyczących norm i zalecanych metod postępowania, o których mowa, niebędących jednak częścią norm czy zalecanych metod postępowania.
- d) *Załączniki* zawierające materiał uzupełniający norm i zalecanych metod postępowania lub dołączone jako wskazówki dotyczące ich zastosowania.

Wybór języka

Niniejszy Załącznik został przyjęty w sześciu językach – angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Uprasza się każde Umawiające się Państwo o wybór jednej z wyżej wymienionych wersji celem wdrożenia na szczeblu krajowym oraz dla innych celów przewidzianych w Konwencji, albo poprzez bezpośrednie wykorzystanie tekstu, albo przetłumaczenie go na język narodowy Państwa, oraz o odpowiednie poinformowanie o tym fakcie Organizacji ICAO.

PrzedmowaZałącznik 18 – Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną.**Praktyki wydawnicze**

Dla podkreślenia statusu każdego stwierdzenia przyjęto następującą zasadę: *Normy* zostały wydrukowane zwykłą czcionką (light face roman); *Zalecane metody postępowania* zostały wydrukowane kursywą (light face italics), a ich status został określony prefiksem **Zalecenie**; *Uwagi* zostały wydrukowane kursywą (light face italics), a ich status został określony prefiksem *Uwaga*.

Należy zauważyć, że w tekście angielskim przyjęto następującą zasadę pisania specyfikacji: w Normach używa się czasownika w czasie teraźniejszym lub przyszłym o charakterze obligatoryjnym (w wersji anglojęzycznej występuje słowo „shall”), natomiast w Zalecanych metodach postępowania używa się czasownika modalnego „powinien” (ang. „should” z następującym po sobie bezokolicznikiem wyraża powinność).

Każde odniesienie do fragmentu niniejszego dokumentu oznaczonego numerem i/lub tytułem zawiera w sobie wszystkie podpunkty tego fragmentu.

Tabela A. Poprawki do Załącznika 18

Poprawka	Źródło/a	Przedmiot/y	Uchwalone /zaakceptowane Wprowadzone Zastosowane
Wydanie pierwsze	Opracowanie Komisji Żeglugi Powietrznej		26 czerwca 1981 r. 1 stycznia 1983 r. 1 stycznia 1984 r.
1	Szóste spotkanie Panelu do Spraw ds. Materiałów Niebezpiecznych	Różnorodne zmiany mające na celu zgodność z Komitetem Ekspertów Narodów Zjednoczonych i IAEA	26 listopada 1982 r. 26 marca 1983 r. 1 1 stycznia 1984 r.
2	Piąte, szóste i siódme spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych	Poprawiono określenia dotyczące pojemnika zbiorczego i urządzenia jednostki ładunkowej. Definicje paczki i opakowania dostosowano do zaleceń Komitetu Ekspertów Narodów Zjednoczonych. Dodano punkt dotyczący transportu naziemnego do i z lotniska. Wymóg dotyczący zapewnienia dowódcy statku powietrznego informacji dodając, kiedy ta informacja powinna zostać przekazana.	1 czerwca 1983 r. 1 października 1983 r. 1 stycznia 1984 r.
3	Ósme spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych	Jasne określenie okoliczności, w jakich można przyznać odstępstwo Jasne określenie wymogów dotyczących segregacji trujących lub zakaźnych substancji od zwierzęta i żywności.	25 marca 1985 r. 29 lipca 1985 r. 1 stycznia 1986 r.
4 (wydanie drugie)	Jedenaste spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych	Ogólne uproszczenie przepisów zawartych w Załączniku 18 poprzez usunięcie szczegółów technicznych. Różnorodne poprawki do zaleceń.	24 lutego 1989 r. 23 lipca 1989 r. 16 listopada 1989 r.
5	Czternaste i szesnaste spotkania Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych	Jasne określenie obowiązku Państw dotyczącego osiągnięcia zgodności z każdą zmianą w <i>Instrukcjach Technicznych Dotyczących Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną</i> (Doc 9284). Jasne określenie wyjątków dotyczących materiałów niebezpiecznych przewożonych przez pasażerów i członków załogi.	10 marca 1999 r. 19 lipca 1999 r. 4 listopada 1999 r.
6 (wydanie trzecie)	Siedemnaste spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych i Zmiana 25 do Załącznika 6, części 1	a) Poprawione definicje materiałów niebezpiecznych, członka załogi, członka załogi lotniczej oraz dowódcy; b) Korekta zaleceń celem przyznania odstępstw od wymogów w specjalnych okolicznościach przyznanych przez Państwa nad Którymi Odbywa się Przelot aby ułatwić przewiezienie materiałów niebezpiecznych statkiem powietrznym przelatującym nad ich terytorium; c) Uzgodnienie z Instrukcjami Technicznymi zaleceń dotyczących opakowania; d) Wprowadzenie zaleceń dotyczących wymogów odnośnie ładowania i rozmieszczenia materiałów niebezpiecznych w zgodzie z Instrukcjami Technicznymi;	7 marca 2001 r. 16 lipca 2001 r. 1 listopada 2001 r.

Załącznik 18 - Bezpieczny transport towarów niebezpiecznych drogą powietrzną**Przedmowa**

<i>Poprawka</i>	<i>Źródło/a</i>	<i>Przedmiot/y</i>	<i>Uchwalone /zaakceptowane Wprowadzone Zastosowane</i>
		<ul style="list-style-type: none"> e) Poprawienie zaleceń dotyczących przeniesienia na Państwa całkowitej odpowiedzialności za dostarczenie pasażerom informacji; f) Poprawienie zaleceń w celu zapewnienia, że personel służb ratowniczych jest gotowy do reakcji w razie sytuacji alarmowej i został bez opóźnienia poinformowany po wypadku lub incydencie, o materiałach niebezpiecznych przewożonych jako ładunek na pokładzie statku powietrznego; g) Poprawienie przepisów w celu ułatwienia współpracy pomiędzy Państwami w dziedzinie podejmowania działań przeciwko nadawcom, którzy świadomie pogwałcili przepisy dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych; i h) Poprawienie zaleceń dotyczących przekazywania przez pilota informacji dotyczących materiałów niebezpiecznych na pokładzie w razie sytuacji alarmowej. 	
7	Osiemnaste spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych	<ul style="list-style-type: none"> a) Powiadomienie ICAO o odpowiednich władzach krajowych odpowiedzialnych za materiały niebezpieczne; oraz b) Zapewnienie informacji dotyczącej reakcji na sytuację alarmową w związku z materiałami niebezpiecznymi. 	24 lutego 2003 r. 14 lipca 2003 r. 27 listopada 2003 r.
8	Dziewiętnaste spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych	<ul style="list-style-type: none"> a) Uściślenie punktu 9.6.1 w celu jasnego określenia, że obecność materiałów niebezpiecznych powinna być zgłoszona tylko w razie poważnego incydentu, który te materiały mogłyby spowodować; oraz b) Wprowadzenie nowego rozdziału 13, w którym zawarte są zalecenia wymagające od Państw ustanowienia środków ochrony 	16 lutego 2005 r. 11 lipca 2005 r. 24 listopada 2005 r.
9	Dwudzieste spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych	Rozszerzenie zaleceń zawartych w rozdziale 12 związanych z dochodzeniem w razie wypadków i incydentów z udziałem materiałów niebezpiecznych zawierające przypadki źle zgłoszonych lub niezgłoszonych materiałów niebezpiecznych.	19 lutego 2007 r. 16 lipca 2007 r. 20 listopada 2008 r.
10 (wydanie czwarte)	Dwudzieste pierwsze i dwudzieste drugie spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych (DGP/21 and 22)	<ul style="list-style-type: none"> a) Ładowanie materiałów niebezpiecznych na towarowe statki powietrzne; oraz b) Wymogi dotyczące wydawania odstępstw i zatwierżeń w Rozdziale 2 dotyczące pewnych określeń Rozdziale 1. <p>Wymagania dla systemu inspekcji Państw członkowskich określone w Rozdziale 11 i definicje w dotyczące pewnych określeń Rozdziale 1.</p> <p>Zmiana dotycząca:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) systemów zarządzania bezpieczeństwem; b) materiałów niebezpiecznych przewożonych pocztą c) programów szkoleniowych w zakresie materiałów niebezpiecznych. 	4 marca 2011 r. 18 lipca 2011 r. 17 listopada 2011 r.
11	Dwudzieste trzecie spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych (DGP/23)		27 luty 2013 r. 15 lipca 2013 r. 14 listopada 2013 r.
12	Dwudzieste czwarte spotkanie Panelu do Spraw Materiałów Niebezpiecznych (DGP/24)		2 maja 2015 r. 13 lipca 2015 r. 12 listopada 2015 r.

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

W przypadku, gdy w niniejszym dokumencie używane są niżej podane wyrażenia, to mają one następujące znaczenia:

Zatwierdzenie. (Approval). Uprawnienie przyznane przez odpowiednie władze krajowe do:

- a) transportu materiałów niebezpiecznych zakazanych na pasażerskich i/lub towarowych statkach powietrznych, tam gdzie według Instrukcji Technicznych takie materiały mogą być przewożone za zatwierdzeniem; lub
- b) innych celów określonych w Instrukcjach Technicznych.

Uwaga. – W razie braku w Instrukcjach Technicznych postanowień umożliwiających wydanie zatwierdzenia, możliwe jest złożenie wniosku o odstępstwo.

Towarowy statek powietrzny. (Cargo aircraft). Każdy statek powietrzny, inny niż pasażerski statek powietrzny, który przewozi towary lub mienie.

Przesyłka. (Consignment). Jedna lub więcej paczek zawierających materiały niebezpieczne, zaakceptowana przez operatora od jednego nadawcy, w tym samym czasie i miejscu, pokwitowana jako jedna partia towaru i skierowana do jednego odbiorcy na jeden adres przeznaczenia.

Członek załogi. (Crew member). Osoba wyznaczona przez operatora do pełnienia służby na pokładzie statku powietrznego w trakcie lotu tego statku.

Materiały niebezpieczne (Dangerous goods). Przedmioty lub substancje, które mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa, mienia lub środowiska i które są zamieszczone na liście materiałów niebezpiecznych zawartej w Instrukcjach Technicznych lub zostały sklasyfikowane zgodnie z tymi Instrukcjami.

Wypadek z udziałem materiałów niebezpiecznych. (Dangerous goods accident). Zdarzenie powiązane z i odnoszące się do przewożenia materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w efekcie którego jakaś osoba odniosła śmiertelny lub poważny uraz lub nastąpiło znaczne zniszczenie mienia lub środowiska.

Incydent z udziałem materiałów niebezpiecznych. (Dangerous goods incident). Zdarzenie, inne niż wypadek z materiałami niebezpiecznymi, związane i odnoszące się do przewożenia materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, niekoniecznie mające miejsce na pokładzie statku powietrznego, w wyniku którego obrażenia poniósł człowiek, lub za sprawą którego miało miejsce zniszczenie mienia lub środowiska, pożar, pęknięcie, wyciek, przeciek płynu lub promieniowanie lub inny dowód świadczący o nieutrzymaniu opakowania w całości. Każde zdarzenie powiązane z i odnoszące się do przewożenia materiałów niebezpiecznych, które stanowiło poważne zagrożenie dla statku powietrznego i osób na nim się znajdujących jest także uznawany za incydent spowodowany materiałami niebezpiecznymi.

Wyznaczony operator pocztowy. (Designated postal operator). Wszelkie rządowe lub pozarządowe jednostki oficjalnie wyznaczone przez kraj członkowski Światowego Związku Pocztowego (UPU), do prowadzenia usług pocztowych i wypełniania zobowiązań wynikających z aktów Konwencji UPU, na jego terytorium.

Wyjątek. (Exception). Zalecenie w niniejszym Załączniku, które wyłącza konkretny przedmiot zaliczany do materiałów niebezpiecznych z wymogów normalnie do nich stosowanych.

Odstępstwo. (Exemption). Uprawnienie, inne niż zatwierdzenie, przyznane przez odpowiednie władze krajowe, zapewniające zwolnienie z obowiązku stosowania się do przepisów zawartych w Instrukcjach Technicznych.

Członek załogi lotniczej. (Flight crew member). Licencjonowany członek załogi posiadający odpowiednie uprawnienia, którego obowiązki są kluczowe dla przebiegu operacji statku powietrznego w trakcie lotu.

Operator. (Operator). Osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo, które jest zaangażowane w lub oferuje zaangażowanie w operacje statku powietrznego.

Przesyłka zbiorcza. (Overpack). Osłona stosowana przez pojedynczego nadawcę ładunku, zawierająca jedną lub więcej paczek, które tworzą jedną przenośną całość, ułatwiając przenoszenie i rozmieszczenie ładunku.

Uwaga. – Definicja nie dotyczy Jednostki załadunkowej (ULD).

Paczka. (Package). Gotowy produkt procesu pakowania, składający się z opakowania i jego zawartości przygotowanych do przewozu.

Opakowanie. (Packaging). Pojemniki i inne komponenty lub materiały potrzebne, aby pojemnik mógł pełnić funkcję zabezpieczającą.

Uwaga. – Informacje dotyczące materiałów radioaktywnych znajdują się w Części 2, punkcie 7.2 Instrukcji Technicznych.

Passażerski statek powietrzny. (Passenger aircraft). Statek powietrzny, który przewozi osoby inne niż załoga, pracowników operatora w podróży służbowej, upoważnionych przedstawicieli odpowiednich władz krajowych lub osobę towarzyszącą przesyłce lub ładunkowi.

Dowódca. (Pilot-in-command). Pilot wyznaczony przez operatora lub, w przypadku lotnictwa ogólnego, właściciela, zajmujący się dowodzeniem a także odpowiedzialny za bezpieczny przebieg lotu.

Systemy zarządzania bezpieczeństwem. (Safety management system (SMS)). Systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem obejmujące niezbędne: strukturę organizacyjną, zakresy odpowiedzialności, politykę oraz procedury.

Poważny uraz. (Serious injury). Uraz, któremu uległa osoba w wyniku wypadku i który:

- a) skutkuje hospitalizacją przez dłużej niż 48 godzin, rozpoczynającą się w ciągu 7 dni od dnia poniesienia obrażenia; lub
- b) skutkuje złamaniem na jakiegokolwiek kości (z wyjątkiem prostych złamań palców u rąk i nóg lub nosa); lub
- c) jest rozdarciem ciała, które spowodowało poważny krwotok, zniszczenie nerwu, mięśnia lub ścięgna; lub
- d) stanowi uraz organów wewnętrznych; lub
- e) stanowi poparzenie drugiego lub trzeciego stopnia lub inne poparzenie, które dotknęły więcej niż 5 procent powierzchni ciała; lub
- f) spowodowało potwierdzone narażenie na działanie substancji zakaźnej lub szkodliwe promieniowanie.

Państwo przeznaczenia. (State of Destination). Państwo, na terytorium którego przesyłka ostatecznie zostanie wyładowywana ze statku powietrznego.

Państwo pochodzenia. (State of Origin). Państwo, na terytorium którego przesyłka zostanie załadowana na pokład statku powietrznego.

Państwo operatora. (State of the Operator). Państwo, na terytorium którego znajduje się główna siedziba operatora lub, jeżeli operator nie posiada głównej siedziby, miejsce jego stałego pobytu.

Instrukcje Techniczne. (Technical Instructions). Instrukcje Techniczne Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną (Doc 9284), zatwierdzone i wydawane periodycznie w zgodzie z procedurą ustaloną przez Radę ICAO.

Numer identyfikacyjny Narodów Zjednoczonych. (UN number). Czterocyfrowy numer nadany przez Komitet Ekspertów Narodów Zjednoczonych dla spraw związanych z Transportem Materiałów Niebezpiecznych i Globalnym Zharmonizowanym Systemem Klasyfikacji i Oznakowania Chemikaliów w celu identyfikacji substancji lub konkretnej grupy wyrobów lub substancji.

Jednostka ładunkowa (Unit load device). Każdy rodzaj kontenera ładunkowego, kontenera lotniczego, palety lotniczej z siatką lub palety lotniczej z siatką okrywającą jej zawartość (typ igloo).

Uwaga. – Definicja nie dotyczy przesyłek zbiorczych.

ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE

2.1 Zastosowanie ogólne

2.1.1 Normy i zalecane metody postępowania zawarte w tym Załączniku stosuje się do wszystkich międzynarodowych operacji cywilnych statków powietrznych.

2.1.2 Tam, gdzie to dokładnie wyszczególnione w Instrukcjach Technicznych, Państwa których to dotyczy, mogą wydać zatwierdzenie pod warunkiem, że w takich przypadkach osiągnięto ogólny poziom bezpieczeństwa transportu, który jest równoznaczny z poziomem bezpieczeństwa określonym w Instrukcjach Technicznych.

2.1.3 W przypadkach:

- a) naglącej potrzeby; lub
- b) kiedy inne rodzaje transportu są nieodpowiednie; lub
- c) kiedy całkowita zgodność z opisanymi wymaganiami jest sprzeczna z interesem publicznym,

Państwa, których to dotyczy mogą wydać odstępstwo od postanowień zawartych w Instrukcjach Technicznych pod warunkiem, że w takich przypadkach poczynione zostaną wszelkie wysiłki celem osiągnięcia pełnego poziomu bezpieczeństwa, który odpowiada poziomowi bezpieczeństwa określonemu w Instrukcjach Technicznych.

2.1.4 W przypadku Państwa, nad którym odbywa się przelot, jeżeli żadne z kryteriów przyznawania odstępstwa nie są odpowiednie, można udzielić odstępstwa na podstawie przekonania, że osiągnięto równorzędny poziom bezpieczeństwa transportu powietrznego.

Uwaga 1. – Dla celów zatwierdzeń, „Państwa których to dotyczy”, to państwa pochodzenia i operatora, o ile nie określono inaczej w Instrukcjach Technicznych.

Uwaga 2. – Dla celów odstępstwa, „Państwa których to dotyczy”, to państwa pochodzenia, operatora, tranzytu, miejsca docelowego i Państwo, nad którym odbywa się przelot.

Uwaga 3. – Materiał pomocniczy dotyczący zasady udzielania odstępstw, zawierający przykłady naglących potrzeb zawarty jest w Suplemencie do Instrukcji Technicznych (Część S-1, Rozdziały 1.1.2 i 1.3).

Uwaga 4. – Informacje na temat materiałów niebezpiecznych, których pod żadnym pozorem nie wolno przewozić drogą powietrzną znajdują się w punkcie 4.3.

Uwaga 5. – Nie jest zamierzeniem, aby niniejszy Załącznik był traktowany jako wymagający od operatora transportu określonych wyrobów lub substancji, lub powstrzymujący operatora przed stosowaniem specjalnych wymagań podczas transportu określonych wyrobów lub substancji.

2.2 Instrukcje Techniczne Dotyczące Materiałów Niebezpiecznych

2.2.1 Każde z Umawiających się Państw podejmie niezbędne środki w celu osiągnięcia zgodności ze szczegółowymi postanowieniami zawartymi w Instrukcjach Technicznych. Każde z Państw Umawiających się podejmie także niezbędne środki w celu osiągnięcia zgodności z każdą zmianą w Instrukcjach Technicznych, która mogłaby być opublikowana w trakcie określonego czasu stosowania danego wydania Instrukcji Technicznych.

Załącznik 18 - Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną**Rozdział 2**

2.2.2 **Zalecenie.** – Każde z Umawiających się Państw powinno poinformować ICAO o trudnościach napotykanym w trakcie stosowania Instrukcji Technicznych i o wszystkich zmianach, którym trzeba by je poddać.

2.2.3 **Zalecenie.** – Chociaż zmiana w Instrukcjach Technicznych, mająca natychmiastowe zastosowanie ze względów bezpieczeństwa, mogła jeszcze nie zostać wprowadzona w Umawiającym się Państwie, Państwo takie powinno jednak ułatwić przemieszczenie materiałów niebezpiecznych na swoim terytorium, nadanych z innego Państwa Umawiającego się w zgodzie z tą poprawką, zapewniając, że materiały te są całkowicie zgodne ze zmienionymi wymaganiami.

2.3 Krajowe operacje cywilnych statków powietrznych

Zalecenie. – W interesie bezpieczeństwa i minimalizowania zakłóceń międzynarodowego transportu materiałów niebezpiecznych, Umawiające się Państwa powinny także podjąć środki konieczne do osiągnięcia zgodności z Załącznikiem i Instrukcjami Technicznymi celów odniesieniu do krajowych operacji cywilnymi statkami powietrznymi.

2.4 Wyjątki

2.4.1 Artykuły i substancje, które inaczej byłyby sklasyfikowane jako materiały niebezpieczne, ale które mają znaleźć się na pokładzie statku powietrznego w zgodzie ze stosownymi wymaganiami związanymi ze zdolnością do lotu i przepisami operacyjnymi, lub dla specjalnych celów określonych w Instrukcjach Technicznych będą wyłączone z zaleceń niniejszego Załącznika.

2.4.2 Tam, gdzie przedmioty i substancje przewidziane jako zastępcze dla tych opisanych w punkcie 2.4.1 lub te, które zostały usunięte w przewozie statkiem powietrznym, będą transponowane w zgodzie z przepisami tego Załącznika z wyjątkiem tych przewidzianych w Instrukcjach Technicznych.

2.4.3 Określone przedmioty i substancje przewożone przez pasażerów i członków załogi będą wyłączone z zaleceń niniejszego Załącznika w zakresie opisanym w Instrukcjach Technicznych.

2.5 Powiadomienie o różnicach od Instrukcji Technicznych

2.5.1 Tam, gdzie Państwo Umawiające się przyjmuje inne postanowienia od tych określonych w Instrukcjach Technicznych, powiadomi ono ICAO o takich rozbieżnościach w celu ich publikacji w Instrukcjach Technicznych.

Uwaga. – Oczekuje się, że Umawiające się Państwa powiadomią o różnicach od postanowień zawartych w punkcie 2.2.1 zgodnie z Artykułem 38 Konwencji, tylko jeżeli nie są w stanie zaakceptować wiążących zaleceń Instrukcji Technicznych. Tam, gdzie Państwa przyjęły inne postanowienia od tych określonych w Instrukcjach Technicznych, wymaga się, że zostaną one zgłoszone tylko w zgodzie z zaleceniami punktu 2.5.

2.5.2 **Zalecenie.** – Państwo operatora powinno podjąć środki niezbędne do zapewniania, że gdy operator przyjmie wymagania bardziej restrykcyjne od tych zawartych w Instrukcjach Technicznych, powiadomienie o takich wymaganiach operatora zostanie przekazane do ICAO w celu opublikowania w Instrukcjach Technicznych.

2.6 Transport naziemny

Zalecenie. – Państwa powinny stworzyć przepisy w celu umożliwienia przewozu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną w zgodzie z Instrukcjami Technicznymi ICAO w celu zaakceptowania do przewozu transportem naziemnym z i na lotnisko.

Rozdział 2**Załącznik 18 - Bezpieczny transport towarów niebezpiecznych drogą powietrzną****2.7 Władza krajowe**

Każde z Umawiających się Państw, wyznaczy i przedstawi w ICAO odpowiedni organ swojej administracji, który ma odpowiadać za zapewnianie zgodności z niniejszym Załącznikiem.

ROZDZIAŁ 3. KLASYFIKACJA

Klasyfikacja przedmiotów lub substancji musi być zgodna z przepisami zawartymi w Instrukcjach Technicznych.

Uwaga. – Szczegółowe definicje dotyczące klas materiałów niebezpiecznych zawarte są w Instrukcjach Technicznych. Klasy te odzwierciedlają potencjalne ryzyko związane z przewozem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną i są zalecane przez Komitet Ekspertów Narodów Zjednoczonych do spraw Transportu Materiałów Niebezpiecznych.

ROZDZIAŁ 4. OGRANICZENIA TRANSPORTU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH DROGĄ POWIETRZNĄ

4.1 Materiały niebezpieczne dopuszczone do transportu drogą powietrzną

Transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną jest zabroniony z wyjątkiem postanowień zawartych w niniejszym Załączniku oraz szczegółowych specyfikacji i procedur zawartych w Instrukcjach Technicznych.

4.2 Materiały niebezpieczne, których transport drogą powietrzną jest zakazany, chyba że mają odstępstwo

Materiały niebezpieczne opisane poniżej są zakazane w transporcie statkami powietrznymi, o ile nie uzyskały odstępstwa ze strony Państw, których to dotyczy, zgodnie z przepisami punktu 2.1 lub o ile postanowienia Instrukcji Technicznych nie wskazują, że mogłyby być przewożone na podstawie zatwierdzenia udzielonego przez państwo pochodzenia:

- a) materiały niebezpieczne określone w Instrukcjach Technicznych jako zakazane do przewożenia w normalnych okolicznościach; oraz
- b) zakażone żywe zwierzęta.

4.3 Materiały niebezpieczne, których pod żadnym pozorem nie wolno przewozić drogą powietrzną

Przedmioty i substancje określone poprzez nazwę i ogólny opis w Instrukcjach Technicznych jako zakazane do transportu powietrznego pod żadnym pozorem, nie mogą być przewożone na pokładzie żadnego statku powietrznego.

ROZDZIAŁ 5. PAKOWANIE

5.1. Wymaganie ogólne

Materiały niebezpieczne pakowane są zgodnie z zapisami zawartymi w niniejszym rozdziale i według postanowień zawartych w Instrukcjach Technicznych.

5.2. Opakowania

5.2.1 Opakowania używane do przewozu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną muszą być dobrej jakości, odpowiednio skonstruowane i bezpiecznie zamknięte aby zapobiec wyciekowi, który mógłby mieć miejsce w normalnych warunkach transportowych z powodu zmian temperatury, wilgotności lub ciśnienia, lub wibracji.

5.2.2 Opakowania muszą być odpowiednie do zawartości. Opakowania, które mają bezpośrednią styczność z materiałami niebezpiecznymi muszą być odporne na chemiczne lub innego rodzaju oddziaływanie tych materiałów.

5.2.3 Opakowania muszą spełniać wymagania dotyczące materiału i konstrukcji określone w Instrukcjach Technicznych.

5.2.4 Opakowania muszą być testowane zgodnie z zapisami zawartymi w Instrukcjach Technicznych.

5.2.5 Opakowania, których główną funkcją jest przechowywanie cieczy, będą wytrzymałe na ciśnienie określone w Instrukcjach Technicznych, aby zapobiec wyciekom.

5.2.6 Opakowania wewnętrzne muszą być w taki sposób umieszczone aby zabezpieczyć lub zamortyzować i zapobiec ich pęknięciu lub przeciekom i aby utrzymać kontrolę nad ich poruszaniem się wewnątrz opakowań zewnętrznych w normalnych warunkach przewozu drogą powietrzną. Towary amortyzujące i absorbujące nie mogą ulegać niebezpiecznym reakcjom z zawartością opakowań.

5.2.7 Nie można używać ponownie żadnych opakowań, które nie zostały poddane inspekcji i co do których nie wykluczono zaistnienia korozji lub innego rodzaju zniszczeń. Tam, gdzie ponownie użyto danego opakowania, należy podjąć wszystkie konieczne środki w celu uniknięcia jego zanieczyszczenia poprzednią zawartością.

5.2.8 Jeżeli, ze względu na rodzaj poprzedniej zawartości, nieoczyszczone puste opakowania mogą powodować zagrożenie, muszą one być szczelnie zamknięte i traktowane odpowiednio do zagrożenia, które stanowią.

5.2.9 Żadna ilość szkodliwej i niebezpiecznej substancji nie może znajdować się na zewnętrznej stronie opakowania.

ROZDZIAŁ 6. ETYKIETOWANIE I OZNACZANIE

6.1 Etykiety

O ile Instrukcje Techniczne nie stanowią inaczej, każda paczka z materiałami niebezpiecznymi musi być oznaczona za pomocą odpowiedniej etykiety w zgodzie z przepisami zawartymi w tych Instrukcjach.

6.2 Oznaczenia

6.2.1 O ile Instrukcje Techniczne nie stanowią inaczej, każda paczka z materiałami niebezpiecznymi musi być oznakowana właściwą nazwą własną w transporcie określającą jej zawartość i, kiedy ma nadany, numerem identyfikacyjnym UN i innymi oznaczeniami, które mogą być wyznaczone w Instrukcjach.

6.2.2 *Specyfikacja oznakowania na opakowaniach.* O ile Instrukcje Techniczne nie stanowią inaczej, każde opakowanie wyprodukowane zgodnie ze specyfikacjami zawartymi w tych Instrukcjach musi być oznaczone w zgodzie z odpowiednimi przepisami zawartymi w tych Instrukcjach, a żadne opakowanie nie może być oznaczone zgodnie ze specyfikacją oznaczeń na opakowaniach, jeżeli nie będzie ono spełniało odpowiednich wymogów dotyczących opakowań zawartych w tych Instrukcjach.

6.3. Języki używane do oznaczeń

Zalecenie. – *Oprócz języka wymaganego przez państwo pochodzenia i w trakcie rozwoju i przyjmowania bardziej odpowiednich, uniwersalnych środków wyrazu, język angielski powinien być używany do oznaczeń związanych z materiałami niebezpiecznymi.*

ROZDZIAŁ 7. ODPOWIEDZIALNOŚĆ NADAWCY

7.1. Wymaganie ogólne

Zanim dana osoba zgłosi do transportu drogą powietrzną paczkę lub przesyłkę zbiorczą zawierającą materiały niebezpieczne, osoba zgłaszająca musi zapewnić, że transport tych materiałów drogą powietrzną nie jest zakazany, a materiały te są prawidłowo sklasyfikowane, zapakowane, oznaczone, etykietowane i że dołączono do nich prawidłowo sporządzony dokument dotyczący transportu materiałów niebezpiecznych, jak określono w tym Załączniku i Instrukcjach Technicznych.

7.2. Dokument przewozowy dla materiałów niebezpiecznych

7.2.1 O ile Instrukcje Techniczne nie stanowią inaczej, osoba która zgłasza materiały niebezpieczne do transportu drogą powietrzną, musi wypełnić, podpisać i dostarczyć operatorowi dokument przewozowy dla materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, które mają zawierać informacje wymagane w tych Instrukcjach.

7.2.2 Dokumenty przewozowe muszą zawierać deklarację podpisaną przez osobę, która zgłasza materiały niebezpieczne do transportu poświadczającą, że te materiały niebezpieczne są wyczerpująco i prawidłowo opisane za pomocą właściwej nazwy przewozowej i że są sklasyfikowane, zapakowane, oznaczone, etykietowane i w stanie odpowiednim do transportu zgodnie z postanowieniami niniejszych przepisów.

7.3. Używane języki

Zalecenie. – *Oprócz języka wymaganego przez państwo pochodzenia i w trakcie rozwoju i przyjmowania bardziej odpowiednich, uniwersalnych środków wyrazu, język angielski powinien być używany w dokumentach związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych.*

ROZDZIAŁ 8. ODPOWIEDZIALNOŚĆ OPERATORA

Uwaga 1. – W Załączniku 19 zawarto przepisy dotyczące zarządzania bezpieczeństwem przeznaczone dla operatorów lotniczych. Dalsze wytyczne przedstawiono w Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem (Doc. 9859).

Uwaga 2. – Przewóz materiałów niebezpiecznych wchodzi w zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem operatora.

8.1 Przyjmowanie do przewozu

Operator nie przyjmuje materiałów niebezpiecznych do przewozu:

- a) chyba że materiałom niebezpiecznym towarzyszy wypełniony dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych, o ile Instrukcje Techniczne nie wskazują, że taki dokument nie jest wymagany; i
- b) dopóki paczka, przesyłka zbiorcza lub kontener towarowy zawierający materiały niebezpieczne nie zostaną sprawdzone zgodnie z procedurami akceptacji określonymi w Instrukcjach Technicznych.

Uwaga 1. – Patrz Rozdział 12 dotyczący zgłaszania wypadków i incydentów związanych z materiałami niebezpiecznymi.

Uwaga 2. – Specjalne przepisy dotyczące przyjmowania przesyłek zbiorczych przedstawiono w Instrukcjach Technicznych

8.2 Lista kontrolna dotycząca akceptacji materiałów niebezpiecznych

Operator opracowuje i stosuje listę kontrolną dotyczącą akceptacji materiałów niebezpiecznych jako pomoc w zapewnieniu zgodności z przepisami, o których mowa w pkt 8.1.

8.3 Załadunek i rozmieszczanie

Załadunek i rozmieszczanie paczek oraz przesyłek zbiorczych zawierających materiały niebezpieczne oraz kontenerów towarowych zawierających materiały radioaktywne na statku powietrznym odbywa się zgodnie z przepisami, o których mowa w Instrukcjach Technicznych.

8.4 Kontrole pod kątem uszkodzeń lub wycieków

8.4.1 Paczki i przesyłki zbiorcze zawierające materiały niebezpieczne oraz kontenery towarowe zawierające materiały radioaktywne należy poddać kontroli pod kątem uszkodzeń lub wycieków przed załadunkiem na statek powietrzny lub do jednostkowego urządzenia ładunkowego. Nieszczelne lub uszkodzone paczki, przesyłki zbiorcze lub kontenery nie będą ładowane na statek powietrzny.

8.4.2 Jednostkowe urządzenie ładunkowe nie będzie ładowane na pokład statku powietrznego, chyba że urządzenie poddano kontroli i nie stwierdzono w nim żadnych śladów wycieków lub uszkodzeń zawartych w nim materiałów niebezpiecznych.

8.4.3 Wszystkie paczki z materiałami niebezpiecznymi załadowane na statek powietrzny, które wydają się być uszkodzone lub przeciekające, operator usuwa ze statku powietrznego lub organizuje ich usunięcie przez odpowiednie władze lub organizacje, a następnie upewnia się, że wszystkie pozostałe przesyłki są w stanie właściwym do transportu lotniczego i nie nastąpiło zanieczyszczenie żadnej innej paczki.

8.4.4 Po rozładunku ze statku powietrznego lub jednostkowego urządzenia ładunkowego paczki i przesyłki zbiorcze zawierające materiały niebezpieczne oraz kontenery zawierające materiały radioaktywne należy poddać kontroli pod kątem uszkodzeń lub wycieków. W razie stwierdzenia śladów uszkodzeń lub wycieków miejsce, w którym składowano materiały niebezpieczne lub jednostkowe urządzenie ładunkowe, sprawdza się pod kątem ich zniszczenia lub skażenia.

8.5 Ograniczenia załadunku w kabinie pasażerskiej lub kabinie pilotów

Materiały niebezpieczne nie mogą być przewożone na statku powietrznym w kabinie pasażerskiej ani w kabinie pilotów, z wyjątkiem okoliczności przepisów przewidzianych w Instrukcjach Technicznych.

8.6 Usuwanie skażenia

8.6.1 Każde niebezpieczne skażenie stwierdzone na statku powietrznym, będące skutkiem wycieku lub zniszczenia materiału niebezpiecznego należy bezzwłocznie usunąć.

8.6.2 Statek powietrzny skażony materiałami radioaktywnymi należy natychmiast wycofać z eksploatacji i nie może on być do niej przywrócony, dopóki poziom promieniowania radioaktywnego na każdej dostępnej powierzchni statku powietrznego oraz poziom nietrwałego skażenia promieniotwórczego nie będzie niższy od wartości podanych w Instrukcjach Technicznych.

8.7 Separacja i segregacja

8.7.1 Paczki zawierające materiały niebezpieczne, które mogą wchodzić ze sobą w niebezpieczne reakcje, nie należy rozmieszczać na statku powietrznym obok siebie lub w pozycji umożliwiającej wzajemne oddziaływanie między nimi w razie wycieku.

8.7.2 Paczki z substancjami toksycznymi i zakaźnymi należy na statku powietrznym rozmieszczać zgodnie z przepisami określonymi w Instrukcjach Technicznych.

8.7.3 Paczki zawierające materiały radioaktywne należy na statku powietrznym przechowywać w taki sposób, aby były odizolowane od ludzi, żywych zwierząt i niewywołanych klisz, zgodnie z przepisami określonymi w Instrukcjach Technicznych.

8.8 Zabezpieczanie ładunku materiałów niebezpiecznych

Podczas załadunku na statek powietrzny materiałów niebezpiecznych podlegających przepisom zawartym w niniejszym dokumencie operator chroni je przed uszkodzeniem i zabezpiecza na statku powietrznym w taki sposób, aby zapobiec jakimkolwiek przemieszczaniu się ich podczas lotu, które zmieniłoby ustawienie paczek. W przypadku paczek zawierających materiały radioaktywne zabezpieczenia powinny być wystarczające do wymagań separacji, o których mowa w pkt 8.7.3. przez cały czas transportu.

8.9 Załadunek na towarowy statek powietrzny

Paczki z materiałami niebezpiecznymi opatrzone etykietą „tylko towarowy statek powietrzny” należy ładować zgodnie z przepisami określonymi w Instrukcjach Technicznych.

ROZDZIAŁ 9. DOSTARCZANIE INFORMACJI

9.1 Informacje dla dowódcy statku powietrznego

Operator statku powietrznego, którym mają być przewożone materiały niebezpieczne, dostarczy dowódcy tego statku powietrznego, najszybciej jak to możliwe przed odlotem tego statku powietrznego, informacje pisemne, jak określono w Instrukcjach Technicznych.

9.2 Informacje i instrukcje dla członków załogi lotniczej

Operator zamieszcza takie informacje w Podręczniku operacyjnym, które umożliwią załodze lotniczej wykonywanie swoich obowiązków związanych z transportem materiałów niebezpiecznych oraz musi dostarczyć instrukcje dotyczące działań, jakie należy podjąć w razie sytuacji awaryjnej związanej z materiałami niebezpiecznymi.

9.3 Informacje dla pasażerów

Każde z Państw Umawiających się zapewnia, aby informacje zostały ogłoszone w taki sposób, aby pasażerowie zostali ostrzeżeni o rodzajach materiałów niebezpiecznych, których przewóz jest zabroniony na pokładzie statku powietrznego, zgodnie z zapisami w Instrukcjach Technicznych.

9.4 Informacje dla innych osób

Operatorzy, nadawcy lub inne organizacje zajmujące się transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną dostarczają takie informacje swojemu personelowi, co umożliwi mu wypełnianie swoich obowiązków w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych oraz dostarczają instrukcje dotyczące działań, jakie należy podjąć w razie sytuacji awaryjnej związanej z materiałami niebezpiecznymi.

9.5 Informacja od dowódcy dla władz lotniska

Jeżeli w trakcie lotu będzie miała miejsce sytuacja awaryjna, dowódca, możliwie najszybciej informuje poprzez służbę ruchu lotniczego odpowiednie władze lotniskowe o wszystkich materiałach niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, zgodnie z wymaganiami zawartymi w Instrukcjach Technicznych.

9.6 Informacje w razie wypadku statku powietrznego lub incydentu

9.6.1 W przypadku:

- a) wypadku statku powietrznego; lub
- b) poważnego incydentu, w który mogły być zaangażowane materiały niebezpieczne przewożone jako ładunek

Załącznik 18 - Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną**Rozdział 9**

operator statku powietrznego przewożącego materiały niebezpieczne jako ładunek obowiązany jest dostarczać bez opóźnienia służbom ratowniczym reagującym na wypadek lub poważny incydent informacje o materiałach niebezpiecznych na pokładzie, zgodnie z pisemną informacją przekazaną dowódcy. Najszybciej jak to możliwe operator obowiązany jest przekazać te informacje odpowiednim władzom w państwie operatora i w Państwie, na terytorium którego miał miejsce wypadek lub poważny incydent.

9.6.2 W razie incydentu z udziałem statku powietrznego operator statku powietrznego przewożącego materiały niebezpieczne jako ładunek, na żądanie, dostarcza bezzwłocznie informacje służbom ratowniczym reagującym w razie incydentu oraz odpowiednim władzom Państwa, na terytorium którego miał miejsce ten incydent, o materiałach niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie, zgodnie z pisemną informacją przekazaną dowódcy.

Uwaga. – Określenia „wypadek”, „poważny incydent” oraz „incydent” należy rozumieć zgodnie z definicjami zamieszczonymi w Załączniku 13.

ROZDZIAŁ 10. PROGRAMY SZKOLENIOWE

10.1 Ustanawianie programów szkoleniowych

Programy szkoleń wstępnych i okresowych w zakresie materiałów niebezpiecznych należy ustanowić i prowadzić zgodnie z Instrukcjami Technicznymi.

10.2 Zatwierdzanie programów szkoleniowych

10.2.1 Programy szkoleniowe dotyczące materiałów niebezpiecznych dla operatorów zatwierdzają właściwe władze państwa operatora.

Uwaga. – Programy szkoleniowe dotyczące materiałów niebezpiecznych są wymagane w przypadku wszystkich operatorów niezależnie od tego, czy mają oni zatwierdzenie na transport materiałów niebezpiecznych.

10.2.2 Programy szkoleniowe dotyczące materiałów niebezpiecznych dla wyznaczonych operatorów pocztowych zatwierdza organ nadzoru lotniczego państwa, w którym wyznaczony operator pocztowy przyjmuje pocztę.

10.2.3 **Zalecenie.** – Programy szkoleniowe dotyczące materiałów niebezpiecznych wymagane dla podmiotów innych niż operatorzy i wyznaczeni operatorzy pocztowi powinny być zatwierdzane w sposób określony przez właściwe władze krajowe.

Uwaga 1. – Więcej informacji na temat przewozu materiałów niebezpiecznych drogą pocztową można znaleźć w pkt 11.4.

Uwaga 2. – Więcej informacji na temat nadzoru nad działaniami operatorów można znaleźć w pkt 4.2.2 Załącznika 6 – Eksploatacja statków powietrznych, Część I — Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – samoloty.

ROZDZIAŁ 11. ZGODNOŚĆ

11.1 Systemy inspekcji

Każde z Państw Umawiających się ustanawia procedury inspekcji, nadzoru i egzekwowania przepisów dla wszystkich podmiotów realizujących każdą czynność nakazaną w przepisach dotyczących transportu lotniczego materiałów niebezpiecznych w celu osiągnięcia zgodności z tymi przepisami.

Uwaga 1. – Przewiduje się, że procedury te będą zawierały przepisy dotyczące:

- *kontroli przesyłek materiałów niebezpiecznych przygotowywanych, oferowanych, akceptowanych do przewozu lub przewożonych przez podmioty, o których mowa w pkt 11.1,*
- *kontroli praktyk stosowanych przez podmioty, o których mowa w pkt 11.1, i*
- *prowadzenia dochodzeń w sprawie domniemanych naruszeń prawa (patrz pkt 11.3).*

Uwaga 2. – Wytyczne dotyczące kontroli materiałów niebezpiecznych i egzekwowania przepisów można znaleźć w Suplemencie do Instrukcji Technicznych (część S-5, rozdział 1 i część S-7, rozdziały 5 i 6).

11.2 Współpraca pomiędzy Państwami

Zalecenie. – *Każde z Państw Umawiających się powinno współpracować z innymi Państwami w kwestii naruszania przepisów dotyczących materiałów niebezpiecznych w celu wyeliminowania takich naruszeń. Współpraca mogłaby obejmować koordynację dochodzeń i działań związanych z egzekwowaniem przepisów, wymianę informacji na temat historii przestrzegania przepisów przez stronę, wspólne inspekcje lub inne współdziałania techniczne, wymianę personelu technicznego oraz wspólne spotkania i konferencje. Do odpowiednich informacji, które mogą być wymieniane zaliczają się ostrzeżenia o bezpieczeństwie, biuletyny bezpieczeństwa lub doradztwo w zakresie materiałów niebezpiecznych, proponowane i zrealizowane działania regulacyjne, raporty incydentów, dokumenty potwierdzające i inne dowody opracowywane w trakcie dochodzenia w sprawie incydentów, proponowane i ostateczne działania mające na celu egzekwowanie prawa oraz materiały edukacyjne/informacyjne nadające się do publicznego rozpowszechniania.*

11.3 Kary

11.3.1 Każde z Państw Umawiających się podejmie takie środki, jakie będą odpowiednie dla osiągnięcia zgodności z przepisami zawierającymi zalecenia dotyczące odpowiednich kar za naruszenia.

11.3.2 **Zalecenie.** – *Każde z Państw Umawiających się powinno podjąć odpowiednie działania aby osiągnąć zgodność z przepisami dotyczącymi materiałów niebezpiecznych, w tym nakładania odpowiednich kar za naruszenia w razie otrzymania od innego Państwa Umawiającego się informacji o naruszeniu, takim jak na przykład w sytuacji gdy stwierdzone zostanie naruszenie wymagań z Instrukcji Technicznych przez przesyłki materiałów niebezpiecznych w momencie przybycia do Państwa Umawiającego się, a Państwo to zgłosi taki przypadek*

państwu

pochodzenia.

11.4 Materiały niebezpieczne przewożone pocztą

Procedury wyznaczonych operatorów pocztowych służące do kontrolowania wprowadzania materiałów niebezpiecznych za pośrednictwem poczty do transportu lotniczego zatwierdza organ nadzoru lotniczego państwa, w którym przyjęto pocztę do przewozu.

Uwaga 1. – Zgodnie z konwencją Światowego Związku Pocztowego (UPU) przewóz materiałów niebezpiecznych pocztą jest niedozwolony, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w Instrukcjach Technicznych.

Uwaga 2. – Światowy Związek Pocztowy ustanowił procedury mające na celu kontrolę wprowadzania materiałów niebezpiecznych do transportu lotniczego za pośrednictwem usług pocztowych (patrz przepisy UPU w zakresie przesyłek pocztowych i przepisy w zakresie przesyłek listowych).

Uwaga 3. – Wytyczne dotyczące zatwierdzania procedur ustanowionych przez wyznaczonych operatorów pocztowych mające na celu kontrolę wprowadzania materiałów niebezpiecznych do transportu lotniczego można znaleźć w dodatku do Instrukcji Technicznych (część S-1, rozdział 3).

ROZDZIAŁ 12. POWIADOMIENIE O WYPADKU I INCYDENCIE Z UDZIAŁEM MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

12.1 Aby zapobiec powtarzalności wypadków i incydentów z udziałem materiałów niebezpiecznych, każde z Umawiających się Państw ustanowi procedury w celu gromadzenia informacji dotyczących takich wypadków i incydentów, które zdarzają się na jego terytorium i które związane są z transportem materiałów niebezpiecznych pochodzących z lub przeznaczonych do innego Państwa. Sprawozdania o takich wypadkach i incydentach muszą być przygotowywane w zgodzie ze szczegółowymi przepisami zawartymi w Instrukcjach Technicznych.

12.2 **Zalecenie.** – *Aby zapobiec powtarzalności wypadków i incydentów z udziałem materiałów niebezpiecznych, każde z Umawiających się Państw powinno ustanowić procedury badania i opracowywania informacji dotyczących tych wypadków i incydentów, które mają miejsce na jego terytorium, innych niż opisane w punkcie 12.1. Sprawozdania dotyczące takich wypadków i incydentów muszą być tworzone w zgodzie ze szczegółowymi przepisami zawartymi w Instrukcjach Technicznych.*

12.3 Aby zapobiec powtarzalności przypadków, w których niezgłoszone lub błędnie zgłoszone materiały niebezpieczne przewożone jako ładunek, każde Umawiające się Państwo ustanowi procedury badania i opracowywania informacji dotyczących tych wypadków, które miały miejsce na jego terytorium i które związane są z transportem materiałów niebezpiecznych pochodzących z lub przeznaczonych dla innego Państwa. Sprawozdania o takich przypadkach muszą być tworzone w zgodzie ze szczegółowymi przepisami zawartymi w Instrukcjach Technicznych.

12.4 **Zalecenie.** – *Aby zapobiec powtarzalności przypadków, w których niezgłoszone lub błędnie zgłoszone materiały niebezpieczne są przewożone jako ładunek, każde z Umawiających się Państw powinno ustanowić procedury badania i opracowywania informacji dotyczących tych zdarzeń, które miały miejsce na jego terytorium, innych niż opisane w punkcie 12.3. Sprawozdania dotyczące takich zdarzeń muszą być tworzone w zgodzie ze szczegółowymi przepisami zawartymi w Instrukcjach Technicznych.*

ROZDZIAŁ 13. PRZEPISY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Każde z Umawiających się Państw ustanowi środki w zakresie ochrony materiałów niebezpiecznych, obowiązujące nadawców, operatorów i inne osoby zaangażowane w transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, aby zminimalizować możliwość kradzieży lub niewłaściwego użycia materiałów niebezpiecznych, które mogą zagrażać ludziom, mieniu lub środowisku. Środki te powinny być współmierne do przepisów dotyczących ochrony określonych w innych Załącznikach i Instrukcjach Technicznych.

— KONIEC —

