

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика



Приложение 18
к Конвенции
о международной гражданской авиации

Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху

Настоящее издание включает все поправки, принятые Советом до 8 марта 2001 года, и с 1 ноября 2001 года заменяет все предыдущие издания Приложения 18.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики содержатся в предисловии и соответствующих пунктах каждой главы.

Издание третье
Июль 2001 года

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Во избежание задержек с доставкой заказчикам рекомендуется пользоваться кредитными карточками (MasterCard, Visa или American Express). Информация об оплате кредитными карточками и другими методами приводится в разделе "Как оформить заказ" *Каталога изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО*.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjio, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-1, New Delhi 110091
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

India. The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi 110001
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Via Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Interprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21; Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo e: sssc.ventasoci@aena.es

Switzerland. Adeco-Éditions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

5/07

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств. В дополнениях к Каталогу сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.

**Международные стандарты
и Рекомендуемая практика**



**Приложение 18
к Конвенции о международной
гражданской авиации**

Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 8 марта 2001 года,
и с 1 ноября 2001 года заменяет все
предыдущие издания Приложения 18.

Сведения о применении Стандартов и
Рекомендуемой практики содержатся
в предисловии и соответствующих
пунктах каждой главы.

Издание третье
Июль 2001 года

Международная организация гражданской авиации

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>		<i>Страница</i>
ПРЕДИСЛОВИЕ	(v)	ГЛАВА 8. Обязанности эксплуатанта	8-1
ГЛАВА I. Определения.....	1-1	8.1 Принятие груза к перевозке.....	8-1
ГЛАВА 2. Применение.....	2-1	8.2 Приемо-контрольный перечень	8-1
2.1 Общие случаи применения	2-1	8.3 Погрузка и размещение.....	8-1
2.2 Технические инструкции по опасным грузам	2-1	8.4 Проверка на выявление повреждений или утечки.....	8-1
2.3 Полеты гражданских воздушных судов на внутренних авиалиниях.....	2-1	8.5 Ограничения при погрузке в пассажирский салон или кабину экипажа.....	8-1
2.4 Исключения.....	2-1	8.6 Устранение загрязнения.....	8-1
2.5 Уведомление о расхождениях с Техническими инструкциями.	2-2	8.7 Безопасные расстояния и отдельное размещение	8-1
2.6 Наземная перевозка.....	2-2	8.8 Крепление грузовых партий опасных грузов .	8-2
2.7 Национальный полномочный орган.....	2-2	8.9 Погрузка на грузовые воздушные суда	8-2
ГЛАВА 3. Классификация	3-1	ГЛАВА 9. Предоставление информации	9-1
ГЛАВА 4. Ограничения при перевозке опасных грузов по воздуху	4-1	9.1 Информация командиру воздушного судна	9-1
4.1 Опасные грузы, разрешенные к перевозке по воздуху	4-1	9.2 Информация и указания членам летного экипажа	9-1
4.2 Опасные грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при отсутствии освобождения	4-1	9.3 Информация пассажирам	9-1
4.3 Опасные грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах	4-1	9.4 Информация другим лицам.....	9-1
ГЛАВА 5. Упаковывание груза.....	5-1	9.5 Информация, предоставляемая командиром воздушного судна администрации аэропорта.....	9-1
5.1 Общие требования.....	5-1	9.6 Информация, предоставляемая в случае авиационного происшествия или инцидента ...	9-1
5.2 Упаковочные комплекты	5-1	ГЛАВА 10. Составление программ подготовки.....	10-1
ГЛАВА 6. Нанесение маркировочных знаков	6-1	ГЛАВА 11. Соблюдение правил.....	11-1
6.1 Знаки.....	6-1	11.1 Системы проверки	11-1
6.2 Маркировка	6-1	11.2 Сотрудничество между государствами	11-1
6.3 Использование языков при маркировке	6-1	11.3 Санкции	11-1
ГЛАВА 7. Обязанности грузоотправителя.....	7-1	11.4 Отправление опасных грузов по почте.....	11-1
7.1 Общие требования.....	7-1	ГЛАВА 12. Предоставление отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами.....	12-1
7.2 Документ перевозки опасных грузов	7-1	ГЛАВА 13. Положения, касающиеся обеспечения авиационной безопасности опасных грузов	13-1
7.3 Использование языков.....	7-1		

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

Материал настоящего Приложения разработан Аэронавигационной комиссией в ответ на выраженное Договаривающимися государствами пожелание иметь согласованные на международной основе положения, регламентирующие безопасную перевозку опасных грузов по воздуху. С целью достижения совместимости с правилами, регулирующими перевозку опасных грузов другими видами транспорта, за основу положений данного Приложения приняты рекомендации Комитета экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов и Правила безопасной перевозки радиоактивных веществ Международного агентства по атомной энергии.

Связь с Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284)

Положения Приложения 18 регламентируют международные перевозки опасных грузов по воздуху. Общие положения настоящего Приложения дополняются подробными техническими требованиями, содержащимися в *Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284).

Действия Договаривающихся государств

Уведомление о различиях. Внимание Договаривающихся государств обращается на обязательство, налагаемое статьей 38 Конвенции, в соответствии с которым Договаривающимся государствам надлежит уведомлять Организацию о всех различиях между их национальными правилами и практикой и Международными стандартами, содержащимися в данном Приложении и в поправках к нему. Договаривающимся государствам предлагается направлять такое уведомление о любых различиях с Рекомендуемой практикой, изложенной в данном Приложении и в поправках к нему, когда уведомление о таких различиях является важным для безопасности аэронавигации. Договаривающимся государствам предлагается также своевременно информировать Организацию о любом различии, которое может впоследствии возникнуть, или об устранении какого-либо различия, о котором Организация уведомлялась ранее. После принятия каждой поправки к данному Приложению Договаривающимся государствам будет немедленно направлен специальный запрос относительно уведомления о различиях.

Помимо обязательства, вытекающего из статьи 38 Конвенции, внимание государств обращается также на

положения Приложения 15, предусматривающие публикацию службой аэронавигационной информации сообщений о различиях между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

Непосредственно в отношении п. 2.2.1 настоящего Приложения следует принять к сведению, что, как предполагается, государства направляют уведомление о различиях только в том случае, если они не могут согласиться с обязательным характером Технических инструкций. О расхождениях с подробными положениями Технических инструкций следует сообщать в ИКАО с целью опубликования в упомянутом документе в соответствии с требованиями п. 2.5 настоящего Приложения. Такие подробные расхождения с Техническими инструкциями не будут публиковаться вместе с какими-либо другими различиями в дополнении к настоящему Приложению и, как предполагается, не будут публиковаться в соответствии с положениями Приложения 15.

Распространение информации. Информация о внесении или отмене любых изменений в отношении технических средств, служб и правил, связанных с эксплуатацией воздушных судов в соответствии со Стандартами настоящего Приложения, должна рассылаться и вступать в силу согласно положениям Приложения 15.

Статус составных частей Приложения

Приложения состоят из следующих составных частей, но не все они обязательно имеются в каждом Приложении; эти части имеют указанный ниже статус:

1. *Материал, составляющий собственно Приложение:*
 - a) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

Стандарт – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным в интересах обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции.

- b) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
- c) *Определения терминов*, употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.
- d) *Таблицы и рисунки*, которые разъясняют или иллюстрируют Стандарт или Рекомендуемую практику и на которые делаются ссылки, составляют часть соответствующего Стандарта или Рекомендуемой практики и имеют тот же статус.

2. *Материал, утвержденный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:*

- a) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии.
- b) *Введения*, содержащие пояснения в начале частей, глав или разделов Приложения относительно применения текста.

- c) *Примечания*, включаемые в текст, где это необходимо, с тем, чтобы дать фактическую информацию или ссылку на соответствующие Стандарты или Рекомендуемую практику, но не являющиеся составной частью последних.
- d) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Выбор языка

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству предлагается выбрать текст на одном из указанных языков для применения в своей стране и для других предусмотренных Конвенцией целей и уведомить Организацию о том, намерено ли оно пользоваться непосредственно одним из текстов или его переводом на язык своей страны.

Редакционная практика

Для быстрого определения статуса любого положения принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются прямым светлым шрифтом; *Рекомендуемая практика* – светлым курсивом с добавлением впереди слова **Рекомендация**; *Примечания* – светлым курсивом с добавлением впереди слова *Примечание*.

Следующее правило применяется при формулировании технических требований на русском языке: в тексте Стандартов глагол ставится в настоящем времени, изъявительном наклонении, в то время как в Рекомендуемой практике употребляются глаголы "следует" или "должен" в соответствующем лице с инфинитивом основного глагола.

Любая ссылка на какой-либо раздел настоящего документа, обозначенный номером и/или заголовком, относится ко всем его подразделам.

Таблица А. Поправки к Приложению 1

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание	Исследование Аэронавигационной комиссии		26 июня 1981 года 1 января 1983 года 1 января 1984 года
1	6-е совещание Группы экспертов по опасным грузам	Разные поправки для приведения в соответствии с рекомендациями Комитета экспертов ООН и МАГАТЭ	26 ноября 1982 года 26 марта 1983 года 1 января 1984 года
2	5-е, 6-е и 7-е совещания Группы экспертов по опасным грузам	Утвержденные определения для внешней упаковки и средства пакетирования грузов. Определения грузового места и упаковочных комплектов, согласованные с рекомендациями Комитета экспертов ООН. Включение пункта относительно наземной перевозки грузов на аэродромы или с аэродромов. Требования относительно предоставления командиру воздушного судна информации, пересмотренной с целью указания времени, когда следует предоставлять такую информацию.	1 июня 1983 года 1 октября 1983 года 1 января 1984 года
3	8-е совещание Группы экспертов по опасным грузам	Уточнение обстоятельств, при которых можно выдавать освобождение. Уточнение требований к отдельному размещению ядовитых или инфекционных веществ от животных или пищевых продуктов.	25 марта 1985 года 29 июля 1985 года 1 января 1986 года
4 (2-е издание)	11-е совещание Группы экспертов по опасным грузам	Общее упрощение положений Приложения 18 путем изъятия технических подробностей. Прочие поправки к различным положениям.	24 февраля 1989 года 23 июля 1989 года 16 ноября 1989 года
5	Рекомендации 14-го и 16-го совещаний Группы экспертов по опасным грузам	Пояснение обязанности государств, связанной с соблюдением любой поправки к <i>Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху</i> (Дос 9284). Пояснение исключений, относящихся к опасным грузам, перевозимым пассажирами и членами экипажа.	10 марта 1999 года 19 июля 1999 года 4 ноября 1999 года
6 (3-е издание)	17-е совещание Группы экспертов по опасным грузам и поправка 25 к части I Приложения 6	а) Изменение определений "опасные грузы", "члены экипажа", "члены летного экипажа" и "командир корабля";	7 марта 2001 года 16 июля 2001 года 1 ноября 2001 года

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Даты принятия, вступления в силу, начала применения
		<ul style="list-style-type: none"> b) изменение положений на предмет предоставления государствами пролета освобождений в особых обстоятельствах с целью содействия передвижению опасных грузов на воздушном судне, перелетающем через его территорию; c) приведение положений, касающихся упаковочных комплектов, в соответствие с положениями Технических инструкций; d) введение положений с целью отражения требований к погрузке и размещению опасных грузов в соответствии с Техническими инструкциями; e) изменение положений с целью возложения полной ответственности за предоставление информации пассажирам на государства; f) изменение положений с целью обеспечения незамедлительного уведомления персонала, занятого аварийными работами, после происшествия или инцидента об опасных грузах, перевозимых в качестве авиагруза на борту воздушного судна; g) изменение положений с целью расширения сотрудничества между государствами в области принятия мер, направленных против грузоотправителей, которые преднамеренно нарушают правила перевозки опасных грузов; и h) изменение положений, касающихся предоставления пилотам информации об опасных грузах на борту воздушного судна в случае возникновения аварийной ситуации 	
7	18-е совещание Группы экспертов по опасным грузам	<ul style="list-style-type: none"> a) Уведомление ИКАО о соответствующих национальных полномочных органах, ведающих вопросами опасных грузов; и b) предоставление информации об опасных грузах для предпринятия действий в аварийной обстановке 	24 февраля 2003 года 14 июля 2003 года 27 ноября 2003 года

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Даты принятия, вступления в силу, начала применения</i>
8	19-е совещание Группы экспертов по опасным грузам	а) Уточнение п. 9.6.1 с целью разъяснить, что о наличии опасных грузов необходимо докладывать только в случае серьезного инцидента, который может быть связан с такими грузами; и б) включение новой главы 13, положения которой требуют от государств введения мер по обеспечению авиационной безопасности опасных грузов	16 февраля 2005 года 11 июля 2005 года 24 ноября 2005 года
9	20-е совещание Группы экспертов по опасным грузам	Расширение сферы действия положений главы 12, касающихся расследования авиационных происшествий и инцидентов, связанных с опасными грузами, с тем чтобы охватить случаи неправильно декларированных и незадекларированных опасных грузов	19 февраля 2007 года 16 июля 2007 года 20 ноября 2008 года

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В тех случаях, когда в настоящем Приложении употребляются приведенные ниже термины, они имеют следующие значения:

Внешняя упаковка. Тара, используемая одним грузоотправителем с целью объединения одного или нескольких грузовых мест и образования единой обрабатываемой единицы для удобства обработки и хранения.

Примечание. Данное определение не включает средства пакетирования грузов.

Государство отправления. Государство, на территории которого груз был первоначально погружен на воздушное судно.

Государство эксплуатанта. Государство, в котором находится основное место деятельности эксплуатанта или, если эксплуатант не имеет такого места деятельности, постоянное место его пребывания.

Грузовая отправка. Одно или несколько мест с опасным грузом, принятых эксплуатантом от одного грузоотправителя в одно время и в один адрес, включенных в одну партию и перевозимых одному грузополучателю в один пункт назначения.

Грузовое воздушное судно. Любое воздушное судно, кроме пассажирского воздушного судна, которое перевозит груз или имущество.

Грузовое место. Конечный продукт операций по упаковке груза, состоящий из упаковочного комплекта и его содержимого, подготовленного к перевозке.

Инцидент, связанный с опасными грузами. Относящееся к перевозке опасных грузов по воздуху и связанное с ней событие, которое происходит не обязательно на борту воздушного судна и приводит к телесному повреждению какого-либо лица, причинению ущерба имуществу, пожару, повреждению, просыпке, утечке жидкости или радиации и другим явлениям, свидетельствующим о нарушении упаковочного комплекта, но не являющееся происшествием, связанным с опасными грузами. Любое событие, связанное с перевозкой опасных грузов, которое создает серьезную угрозу воздушному судну или находящимся на его борту лицам, также может рассматриваться как инцидент, связанный с опасными грузами.

Исключение. Положение настоящего Приложения, в соответствии с которым на конкретный вид опасных грузов не распространяются обычно применяемые к такому виду требования.

Командир воздушного судна. Пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

Несовместимый. Термин, применяемый к опасным грузам, при смешивании которых может происходить опасное выделение тепла или газа или могут образовываться коррозионные вещества.

Номер по списку ООН. Четырехзначный номер, присвоенный Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов для обозначения вещества или конкретной группы веществ.

Опасные грузы. Изделия или вещества, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в перечне опасных грузов в Технических инструкциях или классифицируются в соответствии с этими Инструкциями.

Освобождение. Распоряжение соответствующего национального полномочного органа, предусматривающее освобождение от действия положений настоящего Приложения.

Пассажирское воздушное судно. Воздушное судно, осуществляющее перевозку любого лица, не являющегося членом экипажа, сотрудником эксплуатанта при исполнении служебных обязанностей, уполномоченным представителем соответствующего национального полномочного органа или сопровождающим партию груза или другой груз.

Происшествие, связанное с опасными грузами. Относящееся к перевозке опасных грузов по воздуху и связанное с ней событие, в результате которого какое-либо лицо получает телесное повреждение со смертельным исходом или серьезное телесное повреждение или наносится серьезный ущерб имуществу.

Серьезное телесное повреждение. Телесное повреждение, которое получено лицом во время авиационного происшествия и которое:

- a) требует госпитализации более чем на 48 ч в течение семи дней с момента получения повреждения; или
- b) привело к перелому любой кости (за исключением простых переломов пальцев рук, ног или носа); или
- c) связано с разрывами ткани, вызывающими сильное кровотечение, повреждение нервов, мышц или сухожилий; или
- d) связано с повреждением любого внутреннего органа; или
- e) связано с получением ожогов второй или третьей степени или любых ожогов, поражающих более 5% поверхности тела; или
- f) связано с подтвержденным фактом воздействия инфекционных веществ или поражающей радиации.

Средство пакетирования грузов. Любой тип грузового контейнера, авиационного контейнера, авиационного поддона с сеткой или авиационного поддона с сеткой над защитным колпаком.

Примечание. Данное определение не включает внешнюю упаковку.

Упаковочный комплект. Емкости и любые другие компоненты или материалы, которые необходимы для обеспечения функции емкости по удержанию содержимого.

Примечание. Определение упаковочного комплекта, предназначенного для радиоактивного материала, см. в п. 7.2 части 2 Технических инструкций.

Член летного экипажа. Имеющий свидетельство член экипажа, на которого возложены обязанности, связанные с управлением воздушным судном в течение служебного полетного времени.

Член экипажа. Лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна в течение служебного полетного времени.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающиеся эксплуатацией воздушных судов или предлагающие свои услуги в этой области.

ГЛАВА 2. ПРИМЕНЕНИЕ

2.1 Общие случаи применения

Стандарты и Рекомендуемая практика данного Приложения применяются в отношении всех международных полетов гражданских воздушных судов. В случае чрезвычайных обстоятельств, когда не могут быть использованы другие виды транспорта или когда точное соблюдение установленных требований противоречит общественным интересам, заинтересованные государства могут предоставлять освобождение от имеющихся положений, при условии, что в таких случаях будет сделано все возможное для достижения общего уровня безопасности при перевозке, который равнозначен уровню, обеспечиваемому при соблюдении данных положений. Если в отношении государства пролета ни один из этих критериев предоставления освобождения не применяется, оно может предоставить освобождение исключительно на основе уверенности в том, что будет обеспечиваться эквивалентный уровень безопасности авиаперевозки.

Примечание 1. Заинтересованными государствами являются государства отправления, транзита, пролета и назначения партий груза и государство эксплуатанта.

Примечание 2. Опасные грузы, как правило, запрещенные к перевозке по воздуху, в отношении которых государства могут предоставлять освобождения, приводятся в пункте 4.2.

Примечание 3. Опасные грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах, приводятся в пункте 4.3.

Примечание 4. Данное Приложение не следует толковать как требование к эксплуатанту осуществлять перевозку конкретного изделия или вещества или как запрещение эксплуатанту утверждать особые требования к перевозке конкретного изделия или вещества.

2.2 Технические инструкции по опасным грузам

2.2.1 Каждое Договаривающееся государство принимает необходимые меры, чтобы обеспечить соблюдение подробных положений, содержащихся в *Технических инструкциях по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Doc 9284), которые периодически утверждаются и издаются в соответствии с процедурой, установленной Советом ИКАО. Кроме того, каждое Договаривающееся государство принимает необходимые меры, чтобы обеспечить соблюдение положений любой поправки к Техническим инструк-

циям, которая может публиковаться в ходе установленного периода применимости издания Технических инструкций.

2.2.2 **Рекомендация.** *Каждому Договаривающемуся государству следует информировать ИКАО о трудностях, которые встречаются при применении Технических инструкций, и о любых изменениях, которые целесообразно внести в эти инструкции.*

2.2.3 **Рекомендация.** *Несмотря на то, что поправка к Техническим инструкциям, применение которой начинается немедленно по причинам, связанным с безопасностью полетов, может быть еще не введена в действие в каком-либо Договаривающемся государстве, такому государству, тем не менее, следует способствовать передвижению по своей территории опасных грузов, которые отправляются из другого Договаривающегося государства согласно положениям этой поправки, при условии, что эти грузы полностью соответствуют пересмотренным требованиям.*

2.3 Полеты гражданских воздушных судов на внутренних авиалиниях

Рекомендация. *В интересах обеспечения безопасности и сведения к минимуму задержек в международных перевозках опасных грузов Договаривающимся государствам следует также принимать необходимые меры, чтобы обеспечить соблюдение положений данного Приложения и Технических инструкций при полетах гражданских воздушных судов на внутренних авиалиниях.*

2.4 Исключения

2.4.1 Изделия и вещества, иначе классифицируемые как опасные грузы, но необходимые на борту воздушного судна согласно соответствующим требованиям летной годности и правилам эксплуатации или для специальных целей, указанных в Технических инструкциях, не подпадают под действие положений данного Приложения.

2.4.2 Изделия и вещества, предназначенные в качестве замены изделий и веществ, указанных в п. 2.4.1, или снятые для замены, перевозятся в соответствии с положениями данного Приложения, кроме тех случаев, которые указаны в Технических инструкциях.

2.4.3 Конкретные изделия и вещества, перевозимые пассажирами или членами экипажа, не подпадают под действие положений данного Приложения, как это оговорено в Технических инструкциях.

2.5 Уведомление о расхождениях с Техническими инструкциями

2.5.1 В случае, если Договаривающееся государство принимает положения, которые отличаются от предусмотренных в Технических инструкциях, такое государство немедленно уведомляет ИКАО о таких расхождениях для их опубликования в Технических инструкциях.

Примечание. Предполагается, что Договаривающиеся государства уведомляют о различиях с положениями п. 2.2.1 согласно статье 38 Конвенции лишь в том случае, если они не могут признать обязательный характер Технических инструкций. Если государства приняли положения, которые отличаются от предусмотренных в Технических инструкциях, предполагается, что они сообщают об этом только в соответствии с положениями п. 2.5.

2.5.2 **Рекомендация.** В тех случаях, когда эксплуатант принимает более ограничительные требования, чем требования, предусмотренные в Технических инструкциях, государству эксплуатанта следует предпринимать необходимые меры с целью обеспечить уведомление ИКАО о таких расхождениях эксплуатанта для их опубликования в Технических инструкциях.

2.6 Наземная перевозка

Рекомендация. Государствам следует предусмотреть обеспечение приема опасных грузов, предполагаемых к перевозке по воздуху и подготовленных в соответствии с Техническими инструкциями ИКАО, к наземной перевозке на аэродромы или с аэродромов.

2.7 Национальный полномочный орган

2.7.1 Каждое Договаривающееся государство назначает соответствующий полномочный орган в своем управленческом аппарате для обеспечения соблюдения положений настоящего Приложения и сообщает о нем в ИКАО.

ГЛАВА 3. КЛАССИФИКАЦИЯ

Классификация изделий или веществ производится в соответствии с положениями Технических инструкций.

Примечание. Развернутые определения классов опасных грузов содержатся в Технических инструкциях. Эти классы

определяют возможные виды опасности, связанные с перевозкой опасных грузов по воздуху, и рекомендованы Комитетом экспертов Организации Объединенных Наций по перевозке опасных грузов.

ГЛАВА 4. ОГРАНИЧЕНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ

4.1 Опасные грузы, разрешенные к перевозке по воздуху

Перевозка опасных грузов по воздуху запрещается, за исключением случаев, которые оговариваются в данном Приложении и развернутых технических требованиях и процедурах, изложенных в Технических инструкциях.

4.2 Опасные грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при отсутствии освобождения

Опасные грузы, приводимые ниже, запрещаются к перевозке на воздушных судах при отсутствии освобождения заинтересованными государствами в соответствии с положениями п. 2.1 или при отсутствии в положениях Тех-

нических инструкций указания о возможности их перевозки согласно разрешению, выданному государством отправления:

а) изделия и вещества, указанные в Технических инструкциях как запрещенные к перевозке в обычных условиях, и

б) зараженные животные.

4.3 Опасные грузы, запрещенные к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах

Изделия и вещества, которые конкретно названы в Технических инструкциях путем указания наименования или общего описания в качестве запрещенных к перевозке по воздуху при любых обстоятельствах, не перевозятся на воздушных судах любого типа.

ГЛАВА 5. УПАКОВЫВАНИЕ ГРУЗА

5.1 Общие требования

Опасные грузы упаковываются в соответствии с положениями настоящей главы и правилами, предусмотренными в Технических инструкциях.

5.2 Упаковочные комплекты

5.2.1 Упаковочные комплекты, используемые для транспортировки опасных грузов по воздуху, представляют собой емкости хорошего качества, сконструированные и надежно закрытые таким образом, чтобы предотвратить утечку, которая может быть вызвана в обычных условиях перевозки изменениями температуры, влажности или давления, или вибрации.

5.2.2 Упаковочные комплекты соответствуют содержанию. Упаковочные комплекты, находящиеся в непосредственном контакте с опасными грузами, обладают способностью противостоять любому химическому или другому воздействию таких грузов.

5.2.3 Упаковочные комплекты соответствуют техническим требованиям к материалам и конструкциям, указанным в Технических инструкциях.

5.2.4 Упаковочные комплекты проходят испытания в соответствии с положениями Технических инструкций.

5.2.5 Упаковочные комплекты, предназначенные главным образом для перевозки жидкостей, обладают способностью выдерживать без утечки давление, указанное в Технических инструкциях.

5.2.6 Внутренние упаковочные комплекты упаковываются, защищаются и снабжаются прокладками таким образом, чтобы предотвратить разлом или утечку и осуществлять контроль за их перемещением внутри внешнего упаковочного комплекта (комплектов) в обычных условиях перевозки по воздуху. Прокладочные и абсорбирующие материалы не должны вступать в опасное взаимодействие с содержимым упаковочных комплектов.

5.2.7 Ни один упаковочный комплект не используется повторно до тех пор, пока он не прошел проверку, установившую, что в нем нет коррозии или других повреждений. В тех случаях, когда упаковочный комплект используется повторно, принимаются все необходимые меры для того, чтобы не допустить загрязнения нового содержимого.

5.2.8 Если пустые неочищенные упаковочные комплекты могут создать опасность в силу характера их прежнего содержимого, они плотно закрываются и обрабатываются, исходя из той опасности, которую они представляют.

5.2.9 На внешней стороне грузового места не допускается наличие опасных веществ в количествах, могущих причинить вред.

ГЛАВА 6. НАНЕСЕНИЕ МАРКИРОВОЧНЫХ ЗНАКОВ

6.1 Знаки

Если это иначе не оговорено в Технических инструкциях, каждое место с опасным грузом снабжается надлежащими маркировочными знаками в соответствии с положениями, изложенными в указанных Инструкциях.

6.2 Маркировка

6.2.1 Если это иначе не оговорено в Технических инструкциях, каждое место с опасными грузами маркируется с указанием надлежащего отгрузочного наименования его содержимого и с указанием номера по списку ООН, если он присвоен, и любой другой маркировки, которая может быть указана в этих Инструкциях.

6.2.2 *Маркировка с указанием технических требований на упаковочных комплектах.* Если это иначе не оговорено в Технических инструкциях, каждый упаковочный комплект, изготовленный в соответствии с техническими требованиями, содержащимися в Инструкциях, маркируется согласно соответствующим положениям указанных Инструкций, и ни один упаковочный комплект не снабжается маркировкой с указанием технических требований на комплекте, если он не отвечает надлежащим требованиям к упаковке, содержащимся в указанных Инструкциях.

6.3 Использование языков при маркировке

Рекомендация. *Помимо языков, требуемых государством отправления, и до разработки и принятия более удобной формы обозначения для всеобщего использования, маркировку, связанную с опасными грузами, следует производить на английском языке.*

ГЛАВА 7. ОБЯЗАННОСТИ ГРУЗОТПРАВИТЕЛЯ

7.1 Общие требования

Перед тем, как предложить какое-либо грузовое место или внешнюю упаковку с опасным грузом для перевозки по воздуху, отправитель убеждается в том, что эти опасные грузы не запрещены к перевозке по воздуху и должным образом классифицированы, упакованы, маркированы, снабжены знаками и сопровождаются надлежащим образом оформленным документом перевозки опасных грузов, как это указано в данном Приложении и Технических инструкциях.

7.2 Документ перевозки опасных грузов

7.2.1 Если это иначе не оговорено в Технических инструкциях, лицо, предлагающее опасные грузы к перевозке по воздуху, составляет, подписывает и передает эксплуатанту документ перевозки опасных грузов, который

содержит информацию, требуемую согласно указанным Инструкциям.

7.2.2 В перевозочном документе содержится подписанная отправителем декларация, свидетельствующая о том, что представленные им к перевозке опасные грузы в полной мере и точно определены согласно их надлежащим отгрузочным наименованиям и что они классифицированы, упакованы, маркированы, снабжены знаками и находятся в должном состоянии для перевозки по воздуху с соблюдением соответствующих правил.

7.3 Использование языков

Рекомендация. *Помимо языков, которые может требовать государство отправления и до разработки и принятия более удобной формы обозначения для всеобщего использования, в документе перевозки опасных грузов следует использовать английский язык.*

ГЛАВА 8. ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЛУАТАНТА

8.1 Принятие груза к перевозке

Эксплуатант не принимает опасные грузы к перевозке по воздуху:

- а) если опасные грузы не сопровождаются заполненным документом перевозки опасных грузов, за исключением тех случаев, когда в Технических инструкциях указано, что наличие такого документа не требуется; и
- б) до тех пор, пока он не проверит грузовое место, внешнюю упаковку или грузовой контейнер с опасными грузами в соответствии с порядком приемки, описанным в Технических инструкциях.

Примечание 1. См. главу 12 о представлении отчетов о происшествиях и инцидентах, связанных с опасными грузами.

Примечание 2. Специальные положения, относящиеся к принятию внешних упаковок, содержатся в Технических инструкциях.

8.2 Приемно-контрольный перечень

Эксплуатант составляет и пользуется приемно-контрольным перечнем с целью обеспечения соблюдения положений п. 8.1.

8.3 Погрузка и размещение

Погрузка на воздушные суда упаковок и внешних упаковок, содержащих опасные грузы, а также грузовых контейнеров, содержащих радиоактивные материалы, и их размещение осуществляется в соответствии с положениями Технических инструкций.

8.4 Проверка на выявление повреждений или утечки

8.4.1 Грузовые места и внешние упаковки с опасными грузами, а также грузовые контейнеры, содержащие радиоактивные вещества, проверяются на выявление признаков утечки или повреждения до погрузки на воздушные суда или в средство пакетирования грузов. Протекающие и поврежденные грузовые места, внешние упаковки или грузовые контейнеры не грузятся на воздушное судно.

8.4.2 Средство пакетирования грузов не грузится на воздушное судно, если не проведена его проверка, устанавли-

вающая отсутствие утечки или повреждения находящихся в нем опасных грузов.

8.4.3 Если оказывается, что какое-либо место с опасным грузом, погруженное на воздушное судно, повреждено или имеет утечку, эксплуатант снимает такое место с воздушного судна или принимает меры к тому, чтобы это место было снято соответствующим полномочным органом или организацией, после чего обеспечивает надлежащее состояние остальной части грузовой отправки для перевозки по воздуху и защиту других грузовых мест от загрязнения.

8.4.4 Грузовые места или внешние упаковки с опасными грузами и грузовые контейнеры, содержащие радиоактивные вещества, проверяются на выявление признаков повреждений или утечки при их выгрузке с воздушного судна или из средства пакетирования грузов. При обнаружении признаков повреждений или утечки производится проверка зоны, в которой опасные грузы или средства пакетирования грузов размещались на борту воздушного судна, в целях выявления повреждений или загрязнения.

8.5 Ограничения при погрузке в пассажирский салон или кабину экипажа

Опасные грузы не перевозятся в салоне воздушного судна, занятом пассажирами, или в кабине экипажа воздушного судна, за исключением обстоятельств, предусмотренных положениями Технических инструкций.

8.6 Устранение загрязнения

8.6.1 Любое опасное загрязнение, найденное на борту воздушного судна в результате утечки или повреждения опасных грузов, незамедлительно устраняется.

8.6.2 Воздушное судно, загрязненное радиоактивными веществами, немедленно снимается с эксплуатации и не возвращается в эксплуатацию до тех пор, пока уровень радиации на любой доступной поверхности или нефиксированное загрязнение не будет ниже значений, указанных в Технических инструкциях.

8.7 Безопасные расстояния и отдельное размещение

8.7.1 Места с опасными грузами, которые могут вступать в опасное взаимодействие друг с другом, не размещаются на воздушном судне рядом или в таком положении, которое может привести к их взаимодействию в случае утечки.

8.7.2 Грузовые места с токсическими или инфекционными веществами размещаются на воздушном судне в соответствии с положениями Технических инструкций.

8.7.3 Грузовые места с радиоактивными веществами хранятся на воздушном судне таким образом, чтобы они размещались отдельно от людей, животных или непроявленной фотопленки согласно положениям Технических инструкций.

8.8 Крепление грузовых партий опасных грузов

Когда опасные грузы в соответствии с содержащимися в настоящем документе положениями погружены на борт воздушного судна, эксплуатант обеспечивает защиту опасных грузов от повреждений. Он крепит эти грузы внутри воз-

душного судна таким образом, чтобы исключить какое-либо их перемещение в полете, которое может изменить расположение грузовых мест. Грузовые места с радиоактивными веществами крепятся таким образом, чтобы на протяжении всего времени перевозки обеспечивалось соблюдение требований п. 8.7.3 о безопасных расстояниях.

8.9 Погрузка на грузовые воздушные суда

Если это иначе не оговорено в Технических инструкциях, места с опасным грузом, снабженные знаком "только на грузовом воздушном судне", грузятся таким образом, что член экипажа или другое уполномоченное лицо имеет возможность осматривать, обрабатывать и, если позволяют размер и вес, отделять такие места от других грузов в полете.

ГЛАВА 9. ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

9.1 Информация командиру воздушного судна

Перед вылетом воздушного судна, на борту которого должны перевозиться опасные грузы, эксплуатант по возможности раньше предоставляет командиру воздушного судна письменную информацию, как это оговорено в Технических инструкциях.

9.2 Информация и указания членам летного экипажа

Эксплуатант в своем руководстве по производству полетов предоставляет летному экипажу информацию, позволяющую выполнять обязанности, связанные с перевозкой опасных грузов, и дает указания в отношении действий, которые необходимо предпринять в случае возникновения при перевозке опасных грузов аварийной обстановки.

9.3 Информация пассажирам

Каждое Договаривающееся государство обеспечивает предоставление информации пассажирам таким образом, чтобы пассажиры были предупреждены о тех видах опасных грузов, которые им не разрешается перевозить на борту воздушного судна, как это предусмотрено в Технических инструкциях.

9.4 Информация другим лицам

Эксплуатанты, грузоотправители и другие организации, имеющие отношение к перевозке опасных грузов по воздуху, предоставляют своему персоналу информацию, позволяющую выполнять обязанности, связанные с перевозкой опасных грузов, и дают указания в отношении действий, которые необходимо предпринять в случае возникновения при перевозке опасных грузов аварийной обстановки.

9.5 Информация, предоставляемая командиром воздушного судна администрации аэропорта

В случае возникновения аварийной ситуации во время полета, командир воздушного судна, как только ему позволяет обстановка, сообщает соответствующему органу обслуживания воздушного движения для передачи администрации аэропорта о всех опасных грузах на борту воздушного судна, как это предусматривается в Технических инструкциях.

9.6 Информация, предоставляемая в случае авиационного происшествия или инцидента

9.6.1 В случае

- a) авиационного происшествия; или
- b) серьезного инцидента, который может затрагивать опасные грузы, перевозимые в качестве авиагруза,

эксплуатант воздушного судна незамедлительно передает аварийным службам, задействованным в связи с этим происшествием или серьезным инцидентом, сведения об опасных грузах на борту, содержащиеся в письменной информации, предоставленной командиру воздушного судна. В кратчайший срок эксплуатант передает такие сведения также соответствующим полномочным органам государства эксплуатанта и государства, в котором имело место происшествие или серьезный инцидент.

9.6.2 В случае авиационного инцидента эксплуатант воздушного судна, на котором в качестве авиагруза перевозятся опасные грузы, по запросу незамедлительно передает аварийным службам, задействованным в связи с этим инцидентом, и соответствующему полномочному органу государства, в котором имел место инцидент, сведения об опасных грузах на борту, содержащиеся в письменной информации, предоставленной командиру воздушного судна.

Примечание. Определения терминов "авиационное происшествие", "серьезный инцидент" и "инцидент" содержатся в Приложении 13.

ГЛАВА 10. СОСТАВЛЕНИЕ ПРОГРАММ ПОДГОТОВКИ

Программы подготовки по опасным грузам составляются и обновляются, как это предусмотрено в Технических инструкциях.

ГЛАВА 11. СОБЛЮДЕНИЕ ПРАВИЛ

11.1 Системы проверки

В целях обеспечения соблюдения своих правил, касающихся опасных грузов, каждое Договаривающееся государство устанавливает процедуры проверки, контроля и обеспечения их выполнения.

Примечание. В эти процедуры предусматривается включить положения о проверке документов, грузов и деятельности эксплуатантов, а также методику расследования предположительных нарушений (см. п. 11.3).

11.2 Сотрудничество между государствами

Рекомендация. Каждому Договаривающемуся государству следует вместе с другими государствами принимать участие в совместных действиях, связанных с нарушением правил перевозки опасных грузов, с целью устранения таких нарушений. Совместные действия могут включать в себя координацию проведения расследований и принятия мер, направленных на обеспечение соблюдения правил; обмен информацией о предыстории соблюдения правил регламентируемой стороной; проведение совместных проверок и взаимодействие по другим техническим вопросам; обмен техническим персоналом, а также проведение совместных совещаний и конференций. Соответствующая информация, которой могут обмениваться государства, включает в себя оповещения, касающиеся безопасности полетов, бюллетени или информационные сообщения об опасных грузах; предлагаемые и предпринятые действия регламентирующего характера; отчеты об инцидентах; документальные и другие показания, полученные в ходе расследования инцидентов; предлагаемые и окончательные документы о действиях, направленных на обеспечение соблюдения правил; и материалы ознакомитель-

ного/пропагандистского характера, предназначенные для широкого распространения.

11.3 Санкции

11.3.1 Каждое Договаривающееся государство принимает такие меры, какие оно считает необходимыми для обеспечения соблюдения своих правил, касающихся опасных грузов, включая установление соответствующих санкций за нарушения.

11.3.2 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует принимать соответствующие меры для обеспечения соблюдения своих правил, касающихся опасных грузов, включая установление соответствующих санкций за их нарушение, когда от другого Договаривающегося государства получена информация о нарушении, как, например, когда по прибытии партии опасных грузов в Договаривающееся государство обнаруживается, что она не соответствует требованиям Технических инструкций, и данное государство сообщает об этом государству отправления.

11.4 Отправление опасных грузов по почте

Рекомендация. Каждому Договаривающемуся государству следует устанавливать процедуры в целях осуществления контроля за почтовыми отправлениями опасных грузов для перевозки по воздуху.

Примечание. Международные процедуры контроля за почтовыми отправлениями опасных грузов для перевозки по воздуху установлены Всемирным почтовым союзом.

ГЛАВА 12. ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОТЧЕТОВ О ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИНЦИДЕНТАХ, СВЯЗАННЫХ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ

12.1 В целях предотвращения повторения происшествий и инцидентов, связанных с опасными грузами, каждое Договаривающееся государство устанавливает процедуры расследования и сбора информации о таких происходящих на их территории происшествиях и инцидентах, связанных с перевозкой опасных грузов, осуществляемой из другого государства или в другое государство. По таким происшествиям и инцидентам представляются отчеты в соответствии с подробно изложенными положениями Технических инструкций.

12.2 **Рекомендация.** *В целях предотвращения повторения происшествий и инцидентов, связанных с опасными грузами, каждому Договаривающемуся государству следует устанавливать процедуры расследования и сбора информации о таких происходящих на их территории происшествиях и инцидентах, помимо тех, которые упомянуты в п. 12.1. По таким происшествиям и инцидентам следует представлять отчеты в соответствии с подробно изложенными положениями Технических инструкций.*

12.3 В целях предотвращения повторения случаев перевозки в авиагрузе незадекларированных или неправильно декларированных опасных грузов каждое Договаривающееся государство устанавливает процедуры расследования и сбора информации о таких происходящих на их территории случаях, связанных с перевозкой опасных грузов, осуществляемой из другого государства или в другое государство. По таким случаям представляются отчеты в соответствии с подробно изложенными положениями Технических инструкций.

12.4 **Рекомендация.** *В целях предотвращения повторения случаев перевозки в авиагрузе незадекларированных или неправильно декларированных опасных грузов каждому Договаривающемуся государству следует устанавливать процедуры расследования и сбора информации о таких происшедших на их территории случаях, помимо тех, которые упомянуты в п. 12.3. По таким случаям следует предоставлять отчеты в соответствии с подробно изложенными положениями Технических инструкций.*

ГЛАВА 13. ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Каждое Договаривающееся государство вводит меры по обеспечению авиационной безопасности опасных грузов, действующие в отношении грузоотправителей, эксплуатантов и других лиц, задействованных при перевозке опасных грузов по воздуху, которые надлежит применять с целью свести к минимуму случаи кражи или ненадлежащего использования опасных грузов, могущие создать угрозу жизни людей, имуществу или окружающей среде. Такие меры должны соответствовать положениям по обеспечению авиационной безопасности, содержащимся в других Приложениях и Технических инструкциях.

– КОНЕЦ –

Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (ТИ) утверждаются, издаются и изменяются Советом и дополняют основные положения Приложения 18. В этом документе содержатся все подробные инструкции, необходимые для обеспечения безопасной международной перевозки опасных грузов по воздуху. Не являясь Стандартами, они приобретают характер таковых в соответствии со Стандартом 2.2.1 Приложения 18. По этой причине подробные требования ТИ считаются для государства обязательными, за исключением случаев, когда данное государство, не имея возможности принять обязательный характер ТИ, уведомляет о различии с положениями п 2.2.1 Приложения 18 в соответствии со статьей 38 Конвенции. Технические инструкции публикуются ИКАО в документе Doc 9284, который является единственным аутентичным источником.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например "Каталог аэронавигационных карт ИКАО" или "Метеорологические таблицы для международной аэронавигации".

Международные стандарты и Рекомендуемая практика принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единообразное применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просит Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой

практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

Дополнительные региональные правила (SUPPS) имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.

Технические руководства содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

Аэронавигационные планы конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

Циркуляры ИКАО содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

© ИКАО, 2001
8/01, R/P1/250

Заказ № AN 18
Отпечатано в ИКАО