



Международная организация гражданской авиации

## ЭЛЕКТРОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ

Только для сведения

ЕВ 2016/16  
AN 11/2.1

16 марта 2016 года

### **ПОПРАВКА К ТЕХНИЧЕСКИМ ИНСТРУКЦИЯМ ПО БЕЗОПАСНОЙ ПЕРЕВОЗКЕ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ПО ВОЗДУХУ (ДОС 9284), КАСАЮЩАЯСЯ ЗАПРЕТА НА ПЕРЕВОЗКУ ИОННО-ЛИТИЕВЫХ БАТАРЕЙ В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА НА ПАССАЖИРСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ МЕР ПО СНИЖЕНИЮ РИСКА ПРИ ИХ ПЕРЕВОЗКЕ НА ГРУЗОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ**

1. Совет ИКАО утвердил поправки к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху* (Технические инструкции, Дос 9284) издания 2015–2016 гг., которые запрещают перевозку ионно-литиевых батарей в качестве груза на пассажирских воздушных судах и предусматривают введение дополнительных требований, направленных на снижение риска, обусловленного литиевыми батареями, при их перевозке в качестве груза на грузовых воздушных судах. Кроме того, Совет утвердил поправки к Дополнению к Техническим инструкциям (Дос 9284SU), которые предоставляют государствам инструктивный материал по перевозке литиевых батарей. Данные поправки, которые начинают применяться с 1 апреля 2016 года, приводятся в добавлениях № 3 и 4 к Техническим инструкциям и добавлению к Дополнению к Техническим инструкциям. Данные добавления размещены на веб-сайте: [www.icao.int/safety/DangerousGoods](http://www.icao.int/safety/DangerousGoods).

#### **Запрет на перевозку ионно-литиевых батарей в качестве груза на пассажирских воздушных судах**

2. Положение о запрете на перевозку литий-металлических батарей (ООН 3090) в качестве груза на пассажирских воздушных судах было внесено в Технические инструкции издания 2015–2016 гг. в результате испытаний, которые продемонстрировали, что противопожарные системы грузовых отсеков воздушных судов не могут погасить загоревшийся металлический литий. Запрет на перевозку ионно-литиевых батарей (ООН 3480) был введен на основании результатов недавно проведенных испытаний, которые свидетельствуют о том, что противопожарные системы грузовых отсеков воздушных судов могут не справиться с пожаром, связанным с грузовыми местами с высокой концентрацией заряда (см. ЕВ 2015/48). Данный запрет предусматривается в качестве временной меры до тех пор, пока не будут введены меры, которые обеспечат приемлемый уровень безопасности полетов. Меры, которые потребуются ввести для того, чтобы рассмотреть вопрос о снятии данного запрета, предусматривают разработку стандарта на упаковочные комплекты, основанного на эксплуатационных показателях. По просьбе ИКАО организация SAE International создала комитет по разработке такого стандарта и процесс начал.

3. Данный запрет относится к литиевым батареям, упакованным отдельно, а не к литиевым батареям, упакованным с оборудованием или содержащимся в оборудовании. Он относится к литиевым батареям, перевозимым в качестве груза и не затрагивает литиевые батареи, перевозимые пассажирами и членами экипажа. Несмотря на то, что багаж может грузиться

в грузовой отсек воздушного судна, он не рассматривается в качестве груза для целей Технических инструкций (см. определения терминов "груз" и "багаж", приводимые в главе 3 части 1 Технических инструкций). Пассажиры и члены экипажа по-прежнему могут перевозить литиевые батареи на воздушных судах согласно положениям части 8 Технических инструкций.

**Дополнительные требования по снижению риска, вызванного литиевыми батареями, перевозимыми в качестве груза на грузовых воздушных судах**

4. Дополнительные требования по снижению риска, вызванного литиевыми батареями, которые по-прежнему будет разрешено перевозить на грузовых воздушных судах, предусматривают перевозку всех ионно-литиевых батарей при степени заряженности, не превышающей 30 % их номинальной емкости, а также ограничение числа грузовых мест с ионно-литиевыми или литий-металлическими батареями, отправляемыми в соответствии с положениями раздела II Инструкции по упаковке 965 или 968 настоящих Технических инструкций. В то время как эти меры обеспечивают значительное повышение безопасности полетов, они не устраняют все факторы риска, и их следует применять совместно с другими стратегиями снижения риска в рамках многоуровневого подхода к обеспечению безопасности полетов. Государствам рекомендуется обеспечивать проведение эксплуатантами грузовых воздушных судов оценок риска для безопасности полетов с целью установить, могут ли они контролировать факторы риска и, если да, то, каким образом. В рамках оценки риска для безопасности полетов следует учитывать, как минимум, критерии, перечисленные в добавлении к Дополнению к Техническим инструкциям. Эксплуатантам, которые ранее провели оценку риска, следует повторно произвести эту оценку с учетом возможности предъявления к перевозке на грузовых воздушных судах большего количества батарей в связи с запретом их перевозки на пассажирских воздушных судах.

**Необходимость в эффективных мерах надзора за соблюдением установленных правил**

5. Были получены сообщения о преднамеренном и непреднамеренном несоблюдении установленных правил перевозки литиевых батарей по воздуху. Виды несоблюдения правил включают в себя: упаковывание батарей не в соответствии с положениями Технических инструкций; несоблюдение требований к испытанию батарей; классификацию батарей, как содержащихся в оборудовании или упакованных с оборудованием, когда фактически они упакованы отдельно; недеklarирование грузовых отправок. Высказывается обеспокоенность тем, что запрет на перевозку ионно-литиевых батарей на пассажирских воздушных судах может привести к увеличению числа неправильно задекларированных или незадекларированных грузовых отправок литиевых батарей. Поэтому государствам предлагается активизировать свои усилия по осуществлению надзора и применять по мере необходимости эффективные меры, направленные на обеспечение соблюдения установленных правил. Кроме того, государствам предлагается рекомендовать эксплуатантам проводить перед приемкой литиевых батарей к перевозке изучение истории соблюдения грузоотправителями, предъявляющими такие батареи, правил перевозки опасных грузов. И наконец, государствам предлагается сотрудничать с другими государствами в борьбе с нарушениями правил перевозки опасных грузов, как это рекомендовано в Приложении 18 *"Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху"*.

**Дополнительная информация**

6. Для получения дополнительной информации вам предлагается обратиться в ИКАО (д-р Кэтрин Руни, начальник Секции безопасной перевозки груза, Аэронавигационное управление, адрес электронной почты [css@icao.int](mailto:css@icao.int)).

Выпущен с санкции Генерального секретаря