



الجمعية العمومية – الدورة الثامنة والثلاثون اللجنة الفنية

البند ٢٩ من جدول الأعمال: سلامة الطيران – الرصد والتحليل

نظام الإبلاغ عن البضائع الخطرة

مقدمة من البرازيل باسم ١٢ دولة^١ من أعضاء نظام التعاون في الإشراف على السلامة في أمريكا اللاتينية، بدعم من الدول العشر الأخرى الأعضاء في لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC).

الموجز التنفيذي	
يلزم وضع نظام عالمي لتقديم التقارير عن وقائع البضائع الخطرة من أجل تيسير وتنظيم الاتصالات للإبلاغ عن هذه الوقائع بين الدول الأعضاء ومنظمة الطيران المدني الدولي. ومن شأن هذا النظام أن يخزن البيانات المبلّغ عنها، التي يمكن أن تستخدمها الدول كأداة للسلامة لتحديد المخاطر وإدارة السلامة.	
الإجراء: الجمعية العمومية مدعوة إلى الموافقة على دعوة منظمة الطيران المدني الدولي أن تضع نظاماً عالمياً للإبلاغ عن البضائع الخطرة.	
الأهداف الاستراتيجية:	تتصل ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي للسلامة.
الآثار المالية:	لا تتطابق هنا.
المراجع	الملحق الثامن عشر – النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (الوثيقة (Doc 9284))

١- المقدمة

١-١ التعليمات الفنية لنقل البضائع الخطرة نقلاً آمناً بطريق الجو، ويقدم الفصل الرابع من الجزء السابع من الوثيقة (Doc 9284) ما هو مطلوب من المشغلين فيما يتعلق بالإبلاغ عن الحوادث والوقائع وغيرها من الأحداث المتصلة بالبضائع الخطرة^٢، كالبضائع الخطرة غير المعلنة أو المعلنة إعلاناً خاطئاً.

^١ تتألف لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني من ٢٢ دولة عضواً هي: الأرجنتين، أروبا، بليرز، بوليفيا، البرازيل، تشيلي، كولومبيا، كوستا ريكا، كوبا، إكوادور، السلفادور، غواتيمالا، هندوراس، جامايكا، المكسيك، نيكاراغوا، بنما، باراغواي، بيرو، الجمهورية الدومينيكية، أوروغواي، وفنزويلا (الدول الأعضاء في نظام التعاون في الإشراف على السلامة في أمريكا اللاتينية مكتوبة بحروف سوداء أو خفيفة).

^٢ **الحوادث المتعلقة بالبضائع الخطرة.** حدث مرتبط ومتصل بنقل بضائع خطرة جواً يسفر عن إصابة قتالة أو خطرة لشخص، أو إتلاف كبير لممتلكات أو للبيئة.
الحوادث العرضية المتعلقة بالبضائع الخطرة. حدث غير الحادث المرتبط والمتصل بنقل البضائع الخطرة جواً، ولا يقع بالضرورة على متن طائرة، ويسفر عن إلحاق ضرر بشخص أو ممتلكات أو بيئة، أو يسفر عن حريق، أو كسر، أو مقدار السائل المراق أو المسفوح، أو تسرب سائل أو إشعاع، أو دليل آخر على أنه لم يُحافظ على سلامة تعبئة المواد الخطرة. وإن أي حدث يتصل بنقل البضائع الخطرة ويضر ضرراً كبيراً بالطائرة أو ركبائها، يُعتبر أيضاً أنه يشكل حادثاً عرضياً متعلقاً ببضائع خطرة.

٢-١ وإن الإضافة الملحقه بوثيقة التعليمات الفنية المعنية بسلامة نقل البضائع الخطرة نقلاً جويًا، الواردة في الفصل الرابع من الجزء السابع (Doc 9284SU)، من جهة أخرى، تحتوي على أحكام متعلقة بالحوادث والحوادث العرضية والأحداث الأخرى اللاحقة بالبضائع الخطرة. وتشمل هذه الأحكام البلاغات المقدمة عن الأحداث الواقعة بين الدول ذات الشأن أو بين الدول ومنظمة الطيران المدني الدولي أيضاً.

٣-١ توجد لدى بعض الدول الأعضاء في منظمة الطيران المدني الدولي نظم مطوّرة تطويراً جيداً للإبلاغ عن حوادث البضائع الخطرة وحوادثها العرضية، وبذلك تتمكن من تقديم وتبادل المعلومات عن هذه الأحداث برشاقة وكفاءة، وهذه حقيقة تعود بفائدة عظيمة عن النقل الآمن للبضائع الخطرة في أراضيها.

٤-١ غير أن معظم الدول لا يوجد لديها نظام فعال كهذا للإبلاغ عن النقل الآمن للبضائع الخطرة، ولا تتمكن من الاستفادة من دروس النقل الآمن للبضائع الخطرة المتوفرة لدى دول أخرى بسبب عدم وجود نظام مشترك وموحد للتشارك في المعلومات. وإن هذه الفجوة تحول دون منع تكرار أحداث سلامة معينة يمكن تحاشيها بواسطة تدابير سابقة تستند إلى بيانات.

٥-١ يستند تعيين المخاطر إلى توليفة من الأساليب الرجعية والسابقة والتنبؤية لجمع البيانات عن السلامة. ومن وجهة النظر السابقة، ينبغي أن تنشئ الدول آليات لضمان الحصول على البيانات عن المخاطر والمجازفات بالسلامة، بما في ذلك المعلومات عن البضائع الخطرة. وينبغي للدول أيضاً أن تنشئ آليات لتطوير المعلومات من البيانات المخزونة، وأن تقوم بنشاط بمبادلة معلومات السلامة بمقدمي الخدمات و/أو دول أخرى، حسب الاقتضاء.

٦-١ من شأن النظام المركزي العالمي للإبلاغ عن البضائع الخطرة أن يُدرّ فوائد عظيمة في مجال السلامة على جميع الدول الأعضاء وبمكّنها من التشارك في المعلومات الهامة عن السلامة فيما بينها ومع منظمة الطيران المدني الدولي.

٢- الإبلاغ عن الأشياء المطلوبة من المشغلين

١-٢ تحدد الوثيقة ٩٢٨٤ وإضافتها إشعارات بما هو مطلوب من المشغلين. وتشمل هذه الشروط الحوادث والوقائع المتعلقة بالبضائع الخطرة، وكذلك الأحداث المتصلة بالبضائع غير المعلنة والبضائع المعلنة إعلاناً خاطئاً. وتشمل الأحداث الأخرى، التي ينبغي الإبلاغ عنها الأحداث التي يسببها عدم الامتثال للأوامر في التحميل، أو العزل، أو الفصل، أو التخزين، أو عدم توفير المعلومات الضرورية عن البضائع الخطرة للطيار الذي يتولى قيادة الطائرة. ويشمل التذييل ألف مرجعاً مفصلاً للإشعارات المطلوبة، المنشأة في الوثيقة ٩٢٨٤ وإضافتها.

٣- الأحكام المتعلقة بأحداث البضائع الخطرة للدول

١-٣ يبرز الفصل الرابع - الجزء السابع - من الإضافة بوثيقة التعليمات الفنية أهمية البحوث والإبلاغ وتحليل الحوادث المتعلقة بالنقل الجوي للبضائع الخطرة. وتشمل أحكام هذا الفصل أيضاً معلومات عن الإشعارات بالأحداث بين الدول المعنية، وشكل الإشعارات ومضمونها، والتحقيق في الحوادث والوقائع، وكذلك تقديم تقارير عن الوقائع إلى دول أخرى وإلى منظمة الطيران المدني الدولي.

٢-٣ هذه الأحكام متطابقة مع الأحكام المتصلة بنظم إدارة السلامة ومتطلبات برنامج السلامة التي تأخذ بها الدول، التي أنشئت في دليل إدارة السلامة (الوثيقة ٩٨٥٩).

٤- الإجراءات المتخذة في البرازيل

١-٤ أنشأت البرازيل بضع مبادرات للمعرفة في صناعة الطيران ومنظمات وشركات أخرى لها نفوذ، إلى حد ما، في النقل الجوي للبضائع الخطرة. وتشمل بعض الإجراءات التي اتُّخذت بضع دورات وحلقات دراسية، بمشاركة وكالات حكومية متخصصة، وتحقيقات في الأحداث، وإنشاء قاعدة بيانات وإدارتها لتسجيل الأحداث والمنشورات، والنظم، وتنسيق مشروع الإشراف المنسق على البضائع الخطرة مع المكتب الإقليمي للإيكاو في ليمّا. ويشمل التذييل باء قائمة مفصلة بالإجراءات التي اتخذتها وكالة الطيران المدني البرازيلية.

٥- الإجراءات المتخذة في المكتب الإقليمي للإيكاو في ليمّا

١-٥ في شهر تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٢، تمت الموافقة على مشروع الإشراف المنسق على البضائع الخطرة من قبل الاجتماع الخامس والعشرين للمجلس العام للنظام الإقليمي للتعاون في الإشراف على السلامة في أمريكا اللاتينية (LATAM RSOO)، المعروف باسم (SRVSOP)، الذي يدار في الوقت الراهن ويُنفَّذ من قبل البلدان الأعضاء في (SRVSOP).

٢-٥ من المتوقع أن تبدأ وحدة القياس الثانية من هذا المشروع في شهر كانون الثاني/يناير ٢٠١٤، وهي تشمل إنشاء نظام متكامل للإبلاغ عن أحداث البضائع الخطرة، يكون قادراً على استقبال وتخزين وتوليد بيانات ومعلومات إحصائية مصدرها أحداث متعلقة ببضائع خطرة متصلة بكل دولة من الدول الأعضاء.

٣-٥ سيقدم هذا النظام المتكامل إلى جميع الدول الأعضاء أداة موحّدة القياس لإجراء إبلاغ فوري عن الأحداث المتصلة بالبضائع الخطرة. ومع ذلك، على الرغم من فوائد السلامة الكثيرة، التي يُرى أنها ستُوفّر للدول الأعضاء في النظام الإقليمي للإشراف على السلامة في أمريكا اللاتينية، فإن هذا النظام ليس حتى الآن حلاً عالمياً. ويمكن الحصول على مزيد من المعلومات عن النظام الإقليمي للتعاون في الإشراف على السلامة بالرجوع إلى موقع الإيكاو: <http://www1.lima.icao.int/srvsop/>.

٦- الإجراء المتخذ من قبل فريق البضائع الخطرة

١-٦ مسألة الإشعارات بالأحداث المتعلقة بالبضائع الخطرة، وكذلك الحاجة إلى تطوير نظام إبلاغ عالمي عولجتا من قبل فريق البضائع الخطرة في اجتماعات الفريق المذكور وكذلك في اجتماعات الفريق العامل الشامل لكل أعضاء الفريق (DGP/WG/WHL). وقد قُدّمت ورقتنا عمل اثنتان في اجتماع الفريق العامل الشامل لكل أعضاء فريق البضائع الخطرة، المعقود في شهر تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٢. ومع أن الوثيقتين كلتيهما قُبِلتا قبولاً حسناً، لم يتم تحقيق تقدّم كبير حتى الآن. ويمكن الحصول على مزيد من تفاصيل التقدم الذي حققه فريق البضائع الخطرة في هذا الموضوع في التذييل جيم.

٧- الحاجة إلى نظام عالمي للإبلاغ عن الأحداث المتعلقة بالبضائع الخطرة

١-٧ إن نمو النقل الجوي للبضائع الخطرة مع التطوير المستمر للتكنولوجيا يجعل من الضروري إيجاد أدوات جديدة تعمل لصالح السلامة.

٢-٧ التجارب التي أُجريت في بعض الدول والأحداث الأخيرة المتعلقة بنقل بطاريات الليثيوم، بما في ذلك استعمالها على متن الطائرات ينذر بأخطار وجود هذه البطاريات على متن طائرات تقوم برحلات حول العالم.

٣-٧ من شأن نظام إبلاغ مركزي عالمي أن يمكّن من الإبلاغ بسرعة وإمكانية موثوق بها عن الأحداث، والتشارك في البيانات بين الدول، وبينها وبين منظمة الطيران المدني العالمي، ومن شأنه أيضاً أن يمكّن الدول التي لا توجد لديها موارد كافية لتطوير أدوات إبلاغ محلية، من الحصول - على قدم المساواة مع أي دولة أخرى - على المعلومات الهامة عن

السلامة، وعلى نفس القدرة على الإبلاغ. وفي النهاية، سيؤدي أسلوب المنع السابق هذا إلى تعيين المخاطر في وقت مبكر، وإدارة الأخطار.

٤-٧ يشمل التنبيه دال مثلاً للتطبيق.

٥-٧ ترد في التنبيه هاء قائمة بالخطوات الدنيا اللازمة لتطوير وإنشاء النظام العالمي للإبلاغ عن البضائع الخطرة.

٨- الاستنتاج

١-٨ الجمعية العمومية مدعوة إلى الموافقة على أن تطلب من منظمة الطيران المدني الدولي أن تعد نظاماً عالمياً للإبلاغ عن البضائع الخطرة، بالاستناد إلى المعلومات المقدمة، نظراً إلى فوائد إنشاء نظام مركزي للإبلاغ عن الوقائع المتعلقة ببضائع خطيرة بالنسبة للدول والمشغلين في مجال إدارة السلامة.

APPENDIX A

NOTIFICATION REQUIREMENTS ESTABLISHED ON DOC 9284 AND ITS SUPPLEMENT

Paragraph 4.4 of Part 7 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), presents requirements for reporting of accidents and incidents involving dangerous goods by operators to their respective authorities.

Paragraph 4.5, on the other hand, presents requirements related to undeclared and misdeclared dangerous goods. Such occurrences must also be reported to the appropriate authorities.

Paragraph 4.6 addresses other types of occurrences involving dangerous goods that must also be reported by the operator to the State of the Operator and the State of Origin. Such occurrences are those caused by noncompliance in loading, segregation, separation or accommodation, or the absence of necessary information about dangerous goods to the pilot-in-command.

Paragraph 4.7 brings requirements about the types of information to be provided in cases of accidents and serious incidents involving the transport of dangerous goods as well as requirements for information to be provided to emergency response service.

Paragraph 4, Part S-7 of the Supplement to the Technical Instructions introduces provisions relating to dangerous goods occurrences. This chapter highlights the importance of research, reporting and analysis of incidents involving the transport of these items by air. The provisions of this chapter also include information about occurrences notifications between the States involved (Doc 9284, Part S-7, paragraph 4.2), format and contents of notifications (Doc 9284, Part S-7, paragraph 4.2), investigation of incidents and accidents (Doc 9284, Part S-7, paragraphs 4.3 and 4.6) and also reports of incidents to other States and to ICAO (Doc 9284, Part S-7, paragraphs 4.4 and 4.5).

— — — — —

APPENDIX B

ACTION PROMOTED BY ANAC

Some of the actions undertaken by ANAC and that are in progress or under consideration are:

- Conducting of courses in air transport of dangerous goods with the participation of aviation industry employees, Ministry of Health, National Health Surveillance Agency, Brazilian Institute of the Environment, etc.;
- Conducting seminars in transport of biological and infectious substances involving aviation industry employees, Brazilian Designated Postal Operator, Ministry of Health, National Health Surveillance Agency, Brazilian Institute of the Environment, etc.;
- Conducting seminars on the transport of lithium batteries;
- Conducting of courses on the air transport of dangerous goods specific to employees of the Brazilian Designated Postal Operator, with a view to obtaining authorization for the transport of lithium batteries in the mail;
- Participation in events of safety with the theme of awareness on the transport of dangerous goods by air;
- Maintenance of a database of dangerous goods occurrences and investigation of all types of events reported;
- Creation and updating of regulations and instructions on the transport of dangerous goods by air;
- Publication of the Brazilian State variations, including a requirement for sending monthly reports for all operators operating in Brazilian territory (BR3) in order to optimize the monitoring of the transport of dangerous goods by air in national territory;
- Participation in the electronic AWB project (CT-e), system responsible for storing and treating electronically all data relating to the carriage of domestic cargo in the national territory;
- Coordination of the Project for Coordinated Surveillance of Dangerous Goods Transport together with the ICAO Regional Office in Lima.

APPENDIX C

ACTIONS AT THE DANGEROUS GOODS PANEL

The issue of occurrences involving dangerous goods has been treated by members of the Dangerous Goods Panel (DGP) in panel meetings as well as meetings of the DGP Working Group of the Whole (DGP/WG/WHL)

At the Working Group of the Whole Meeting held in October 2012, two working papers relating to occurrences with dangerous goods were presented. One sought to define the terms "dangerous goods event" and "dangerous goods discrepancy" understanding that there is a gap in the Technical Instructions for some types of minor occurrences that are not considered accidents or incidents involving dangerous goods and identifying the need for a term that summarizes all abnormal occurrences involving the transport of dangerous goods by air. The other paper, on the other hand, discussed the need to create a database for reporting dangerous goods occurrences.

Both working papers were well accepted. However, it was understood that the first paper needed further discussions on the subject to be approved. This discussion would be addressed by the creation of a working group suggested by the other working paper.

At the Working Group of the Whole Meeting held in April 2013, participants talked again about the creation of a dangerous goods occurrence reporting system. Members recognized that the working group to be created did not have much progress in the work that would be done by correspondence and recognized the difficulty of conducting a job of this size without meeting face to face.

It was also concluded that the needs of a global system were different from the needs of a national occurrence reporting system and that the functions and information of the system should be well defined, since there is sensitive data that States cannot share about their occurrences.

It was suggested that the Secretariat of the DGP get in touch with UNECE to verify if efforts could be combined with a view that organization has started the development of a dangerous goods occurrence report system. Members also suggested the formation of a new working group on the occasion of the meeting and it was decided to conduct this job by correspondence again. The issue would be addressed by the working group during the DGP/24 meeting.

APPENDIX D

EXAMPLE OF APPLICATION

A dangerous goods occurrence with a package loaded in State A with destination in State B, carried by a State B operator, occurred in a State C territory.

Taking into consideration that the event has been classified as a dangerous goods incident, according to Part 7;4.4 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), the occurrence must be reported by the operator for the State of Operator (B) and the State in which the incident occurred (C).

Considering that the incident was a spill of corrosive substance in the cargo compartment of the aircraft and that it has been determined at the time of the occurrence that the cargo had not been loaded in accordance with Chapter 2 of Part 7 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), this incident should have also been reported to the State of Origin (A), as established in 7;4.6 (a) of the Technical Instructions

Thus, there would be three different States that should have been notified about the occurrence by the operator.

Considering that a number of similar occurrences with the same State (A) as State of Origin has been observed, according to S-7; 4.5.1 of the Supplement to the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), the State in which the incident occurred must report the occurrence to the State of Origin and to ICAO, as this information may prevent the recurrence of similar incidents.

Assuming that the operator has notified the incident only to the State in which the event occurred (C), the fact that this State reports the occurrence in a centralized system used by all States and also by ICAO would make that the communication of the incident arrive fast and efficiently to all other States that should be aware of the fact and still to the ICAO. Thus, the operator could be questioned by the other States involved (A and B) on the lack of reporting in accordance with the requirements of the Technical Instructions

In addition, the report and the conclusions of the investigation of the incident could be made available online to all States involved in the occurrence and to other States that are interested but do not have experience with the subject in order to act in a case of similar occurrence in their territories.

APPENDIX E

STEPS REQUIRED TO DEVELOP THE GLOBAL DANGEROUS GOODS REPORTING SYSTEM

The development of the system should involve at least the following steps:

- Inclusion of definitions of occurrence and discrepancy with dangerous goods in the Technical Instructions;
- Identification of the needs and scope of the system;
- Setting the language or languages to be used (at least the English);
- Identification of different types of classification for dangerous goods occurrences (e.g.: by type of occurrence - discrepancy, incident, accident; by type of volume - cargo, baggage, mail; etc.);
- Establishment of the types of occurrences that must be reported by States to ICAO;
- Establishment of the types of occurrences that must be reported by the State in which the event occurred to other states involved (State of Operator, State of Origin, etc.);
- Definition of the fields, information and data to be entered in the reports and the format of information and data of such reports;
- Definition of information that may or may not be shared among the States involved in the occurrences, among other States and between these and ICAO, considering confidentiality reasons;
- Establishment of the types of reports to be generated by the system.

- انتهى -