



الجمعية العمومية – الدورة الثانية والأربعون اللجنة الفنية

البند رقم ٢٤ من جدول الأعمال: المبادرات ذات الأولوية في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية

السعي إلى إجراء تحسينات قائمة على أسس علمية في سلامة مقصورة الركاب
التي تحتوي على بطاريات الليثيوم
(ورقة مقدمة من جمهورية كوريا)

الموجز التنفيذي

أصبحت بطاريات الليثيوم، بما في ذلك الشواحن المتنقلة، عنصراً أساسياً في السفر الجوي الحديث، غير أن مخاطر الحريق المرتبطة بها ازدادت نتيجة حدوث دوائر قصر داخلية وأخطار أخرى. ففي يناير ٢٠٢٥، حدثت واقعة حريق في مقصورة الركاب على متن رحلة في جمهورية كوريا، يُعتقد أنها نجمت عن بطارية محمولة كانت مخزنة في الخزانة العلوية. وتبرز هذه الواقعة الحاجة الملحة إلى وضع نهج استباقي ومنسق على الصعيد العالمي في هذا الشأن.

وعقب هذه الواقعة، نفذت جمهورية كوريا تدابير معززة لسلامة مقصورة الركاب، بما في ذلك فرض قيود على كمية البطاريات وحدود الوات - ساعة وحظر التخزين في الخزانات العلوية واشتراط العزل. غير أن هناك قيوداً قائمة، من بينها الاعتبارات البيئية وصعوبات الإنفاذ وغياب معايير علمية دولية بشأن كمية البطاريات الاحتياطية وأساليب التعامل معها.

الإجراءات: يُرجى من الجمعية العمومية القيام بما يلي:

- الإقرار بتزايد مخاطر السلامة الناجمة عن حرائق بطاريات الليثيوم داخل مقصورة الركاب؛
- الشروع في مناقشات ضمن إطار الإيكاو لوضع قواعد دولية قائمة على أسس علمية بشأن سعة البطاريات المحمولة في المقصورة وكميتها، فضلاً عن تخزين بطاريات الليثيوم المقصورة؛
- تقييم جدوى تقييد التخزين في الخزانات العلوية و شحن وحدات تخزين الطاقة أثناء الرحلة
- تعزيز التعاون الدولي بشأن أفضل الممارسات والإبلاغ عن الوقائع؛
- دعم الحملات التوعوية لتثقيف الركاب حول الاستخدام الآمن للبطاريات وحملها.

الأهداف الاستراتيجية:	ترتبط ورقة العمل هذه بالهدف الاستراتيجي: "ضمان السلامة والأمن لكل رحلة جوية".
الآثار المالية:	
المراجع:	الوثيقة (Doc 9284) - "التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو"

١- المقدمة

١-١ تستخدم بطاريات الليثيوم على نطاق واسع من جانب المسافرين جواً لتشغيل الأجهزة الأساسية، غير أن قدرتها على التسبب في حرائق، ولا سيما جراء دوائر القصر الداخلية، أثارت شواغل خطيرة تتعلق بالسلامة. وأبرزت واقعة الطيران التي حدثت في جمهورية كوريا في يناير ٢٠٢٥ أهمية هذه المسألة، مما استدعى اتخاذ تدابير مضادة فورية على الصعيد الوطني، الأمر الذي أكد على ضرورة اضطلاع الإيكاو بدور قيادي في إعداد بروتوكولات سلامة موحدة دولياً.

٢- المناقشة

١-٢ تزايد مخاطر الحرائق الناجمة عن بطاريات الليثيوم في مقصورة الركاب

١-١-٢ أصبح استخدام بطاريات الليثيوم، ولا سيما في الأجهزة المحمولة مثل الهواتف الذكية والأجهزة اللوحية والحواسيب المحمولة والشواحن المتنقلة شائعاً بين الركاب الجويين، غير أن هذه الأجهزة تتطوي أيضاً على مخاطر نشوب حريق نتيجة لاحتتمال حدوث فرط في التفاعل الحراري، خصوصاً عندما تتعرض البطاريات للتلف أو الشحن المفرط أو عند تصنيعها بجودة متدنية. ويُذكر بوجه خاص أن دوائر القصر الداخلية — التي لا يمكن منعها بالعزل الخارجي — قد حُدثت باعتبارها السبب الجذري لعدة وقائع حرائق.

٢-١-٢ في يناير ٢٠٢٥، وقع حادث على متن رحلة داخلية في جمهورية كوريا حيث اندلع حريق في المقصورة بعد وقت قصير من صعود الركاب، ويرجح أن سببه فرط التفاعل الحراري لبطارية ليثيوم-أيون كانت مخزنة في خزانة علوية. ورغم عدم وقوع وفيات بفضل الاستجابة السريعة من الطاقم، أسفر الحادث عن إصابات خطيرة وطفيفة وفقدان كامل للطائرة. وقد أبرز هذا الحادث الحاجة الملحة إلى إعادة تقييم إجراءات السلامة الحالية في المقصورة المتعلقة بحمل البطاريات.

٢-٢ استجابة جمهورية كوريا الفورية على مستوى السياسات

١-٢-٢ عقب الحادث، اتخذت جمهورية كوريا إجراءات فورية من خلال تعزيز سياساتها الوطنية والتنفيذ الكامل للأحكام المنصوص عليها في التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (الوثيقة Doc 9284) فيما يتعلق بالبضائع الخطرة المحمولة من جانب الركاب وأفراد الطاقم. وقد شملت التدابير الوطنية التي بدأ تنفيذها اعتباراً من مارس ٢٠٢٥ ما يلي:

(أ) العزل الإلزامي لوحدات البطاريات باستخدام شريط وقائي أو التغليف الأصلي؛

(ب) حظر تخزين بطاريات الليثيوم في الخزانات العلوية؛

(ج) تقييد شحن الشواحن المتنقلة أثناء الرحلة؛

(د) تحديد كمية البطاريات الاحتياطية (مثلاً، بحد أقصى خمس بطاريات لكل شخص ما لم يتم الحصول على موافقة مسبقة)؛

(هـ) توعية الركاب من خلال الرسائل والإرشادات المرئية أثناء الحجز وتسجيل الوصول والصعود إلى الطائرة.

٣-٢ التحديات التي لوحظت أثناء التنفيذ

١-٣-٢ على الرغم من هذه الجهود الاستباقية، لوحظت عدة قيود، من أهمها:

- أ) أثّرت شواغل بيئية بشأن استخدام الأكياس البلاستيكية ذات الاستخدام الواحد لأغراض العزل. وكبديل لذلك، يجري التشجيع على استخدام الشريط اللاصق أو التغليف الواقي، غير أن مشكلات الامتثال والاتساق لا تزال قائمة؛
- ب) تسببت حالات إزعاج الركاب ونقص الفهم الواضح في عرقلة الامتثال الموحد لتعليمات العزل أو التخزين؛
- ج) ظهرت ثغرات في الإنفاذ، حيث إن قدرة أفراد الطاقم والعاملين على الأرض محدودة في التحقق من عدد البطاريات أو أماكن تخزينها، ولا سيما في ظروف الصعود المزدحمة؛
- د) يفترض تحديد كميات البطاريات الحالية وحدود وات-ساعة إلى أساس علمي، ولا تنص الوثيقة (Doc 9284) على حد أقصى لعدد البطاريات لكل راكب، مما يؤدي إلى تباين في التفسيرات بين الدول الأعضاء.

٤-٢ الحاجة إلى حوار دولي وإعداد القواعد القياسية

١-٤-٢ سعيًا لمعالجة هذه التحديات، هناك حاجة ملحة إلى أن تضطلع الإيكاو بدور قيادي في تيسير المناقشات الدولية التي تهدف إلى ما يلي:

- أ) استعراض الأحكام القائمة الصادرة عن الإيكاو وتقييمها في ضوء تزايد الوقائع المرتبطة بالبطاريات؛
- ب) النظر في جدوى وضع قواعد منسقة عالمياً بشأن الحد الأقصى لعدد البطاريات وسعتها لكل راكب استناداً إلى تقييمات مخاطر السلامة؛
- ج) تقييم مخاطر السلامة المرتبطة بالتخزين في الخزانات العلوية والشحن أثناء الرحلة والممارسات الأخرى لنقل الأغراض من هذا القبيل؛
- د) تشجيع تبادل البيانات والإبلاغ عن الوقائع بين الدول والجهات المعنية في الصناعة؛
- هـ) تعزيز وعي الركاب بالسلامة من خلال استراتيجيات اتصال منسقة.

٢-٤-٢ وترى جمهورية كوريا أن الجهود التعاونية بقيادة الإيكاو، وبمشاركة الدول الأعضاء والخبراء في الصناعة، ستمكّن أوساط الطيران العالمي من إدارة المخاطر المتطورة المرتبطة بنقل بطاريات الليثيوم في مقصورات الركاب بشكل أفضل، مع مراعاة راحة الركاب والاعتبارات التكنولوجية.

— انتهى —