



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ (DGP)

ДВАДЦАТЬ ТРЕТЬЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 11–21 октября 2011 года

- Пункт 5 повестки дня. Решение, по возможности, дополнительных рабочих вопросов, определенных Аэронавигационной комиссией или Группой экспертов
- Пункт 5.1 повестки дня. Рассмотрение положений о перевозке литиевых батарей

СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ, ПРИВОДИМЫЕ В ДЕЙСТВИЕ ИОННО-ЛИТИЕВОЙ БАТАРЕЕЙ

(Представлено Д. Бренноном)

ПЕРЕСМОТРЕННЫЙ ВАРИАНТ

АННОТАЦИЯ

(В связи с ограниченными ресурсами переведены только аннотация и добавление.)

В настоящем рабочем документе предлагается изменить положения, касающиеся перевозки средств передвижения, приводимых в действие ионно-литиевой батареей, с тем чтобы разрешить перевозку снятых батарей в пассажирской кабине.

Действия DGP: DGP предлагается изменить п. 1.1.2 g) части 8, как указано в добавлении к настоящему рабочему документу.

1. INTRODUCTION

1.1 Lithium battery powered mobility aids are an increasingly popular mobility aid and therefore increasingly common in air transport. In order to accommodate passengers requiring these mobility aids, the panel agreed to text that was adopted into the 2011-2012 ICAO Technical Instructions (8;1.1.2 g)).

1.2 Some new designs of mobility aids require the lithium ion battery to be removed from the equipment to permit efficient and effective stowage and transport of the mobility aid (e.g. Travelscoot™, see [Figure 1](#)). The design of these types of mobility aids is such that the lithium ion battery is not designed to remain installed, when stowed for transport.

1.3 In these instances it is believed that it is safer to then require that the removed lithium ion battery be carried in the aircraft cabin rather than being left as checked baggage with the mobility aid. However, the existing provisions for the larger lithium ion batteries impose a limit of 160 Wh. Mobility aids though require a lithium ion battery with a capacity greater than 160 Wh. It is therefore proposed to revise the specific provisions for the lithium battery mobility aids to allow for a battery of up 300 Wh. This value has been placed in square brackets to seek the view of the panel on whether this is an appropriate limit.



Figure 1. Travelscoot™ Upright and Collapsed



Figure 2. Rear view of battery (gold metal rectangular item), green pack is a second battery that “can” be added.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ К ТЕХНИЧЕСКИМ ИНСТРУКЦИЯМ

Часть 8

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПассаЖИРОВ
И ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

1.1.2 Вне зависимости от любых дополнительных ограничений, которые могут быть введены государствами в интересах авиационной безопасности, кроме положений, касающихся предоставления информации об инцидентах, изложенных, в зависимости от конкретного случая, в п. 4.4 или 4.5 части 7, положения настоящих Инструкций не распространяются на нижеуказанные изделия и вещества при их перевозке пассажирами и членами экипажа или в багаже, который был отделен от своего владельца при транзите (например, утерянный или ошибочно засланный багаж), или в сверхнормативном багаже, перевозимом в качестве груза, как допускается в п. 1.1.4.1 g) части 1.

...

- g) С разрешения эксплуатанта(ов) кресла-каталки или другие приводимые в действие ионно-литиевыми батареями подвижные средства, предназначенные для использования пассажирами с ограниченной способностью к передвижению в результате инвалидности, ухудшения здоровья или преклонного возраста, либо вследствие временной проблемы, ограничивающей двигательные способности (например, сломанная нога), при соблюдении следующих условий:

1) при перевозке в зарегистрированном багаже:

- 4) a) батареи должны относиться к типу, который отвечает требованиям прохождения каждого испытания, изложенного в разделе 38.3 части III *Руководства ООН по испытаниям и критериям*;
- 2) b) клеммы батареи должны быть защищены от короткого замыкания (например, батарея должна находиться в предназначенном для нее контейнере) и она-батарея должна быть надежно закреплена в кресле-каталке или подвижном средстве;
- 3) c) эксплуатант(ы) должен(ы) обеспечить, чтобы перевозка таких подвижных средств осуществлялась таким образом, чтобы исключить вероятность их случайного приведения в действие и защитить их от повреждения в результате перемещения багажа, почты, бортприпасов или прочего груза;
- 4) d) командир воздушного судна должен быть проинформирован о местоположении подвижного средства;

2) в тех случаях, когда средство передвижения сконструировано таким образом, что батарея должна сниматься в ходе перевозки, такая батарея должна перевозиться в ручной кладе, при условии, что:

- a) батарея должна быть такого типа, который отвечает требованиям прохождения каждого испытания, указанного в разделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям;
- b) клеммы батареи должны быть защищены от короткого замыкания (посредством помещения батареи в исходную потребительскую упаковку или же изолирования ее клемм, например путем обматывания открытых клемм лентой или посредством помещения каждой батареи в отдельный пластмассовый мешок или защитную сумку);
- c) снятие батареи с такого устройства должно осуществляться квалифицированными сотрудниками с соблюдением инструкций изготовителя или владельца данного устройства;
- d) мощность батареи в ватт-часах не превышает [300 Втч].

Пассажирам рекомендуется предварительно договориться с каждым эксплуатантом.