



منظمة الطيران المدني الدولي

فريق الخبراء المعني بالبضائع الخطرة

الاجتماع الرابع والعشرون

مونتريال، ٢٨/١٠/٢٠١٣ إلى ٨/١١/٢٠١٣

ملف التقرير

لم تنتظر لجنة الملاحة الجوية في المادة الواردة في هذا التقرير. وينبغي اعتبار الآراء المعرب عنها فيه بوصفها مشورة مقدمة من فريق من الخبراء تابع للجنة الملاحة الجوية، وأنها لا تمثل آراء المنظمة. وبعد أن تنتظر لجنة الملاحة الجوية في هذا التقرير، سوف تصدر إضافة له تتضمن الإجراءات التي اتخذتها لجنة الملاحة الجوية في هذا الشأن.


الاجتماع الرابع والعشرون
فريق خبراء البضائع الخطرة (٢٠١٣)

كتاب إحالة

إلى: رئيس لجنة الملاحة الجوية

من: رئيس فريق خبراء البضائع الخطرة (٢٠١٣)

أنشرف بتقديم تقرير الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة
الذي عقد في مونتريال من ٢٠١٣/١٠/٢٨ إلى ٢٠١٣/١١/٨.



جيف ليتش
رئيس الفريق

جدول المحتويات

الصفحة

الخلفية التاريخية للاجتماع

ii-1 ١ - مدة الاجتماع
ii-1 ٢ - الحضور
ii-4 ٣ - المسؤولون والأمانة
ii-4 ٤ - جدول أعمال الاجتماع
ii-5 ٥ - ترتيبات العمل
ii-5 ٦ - الملاحظات الافتتاحية من جانب رئيس لجنة الملاحة الجوية
ii-7 ٧ - ملاحظات إضافية من جانب رئيس لجنة الملاحة الجوية ورئيس فريق العمل المعني بالمسائل الإجرائية التابع للجنة الملاحة الجوية بشأن إعادة التنظيم الهيكلي لأفرقة خبراء لجنة الملاحة الجوية
ii-8 ٨ - ملاحظات من جانب مديرة إدارة الملاحة الجوية

تقرير الاجتماع

1-1	البند ١ من جدول الأعمال: وضع مقترحات، إذا دعت الضرورة إلى ذلك، بإجراء تعديلات على الملحق الثامن عشر — النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو
2-1	البند ٢ من جدول الأعمال: إعداد توصيات لإجراء تعديلات على التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (الوثيقة (Doc 9284)) لإدراجها في طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦
3-1	البند ٣ من جدول الأعمال: إعداد توصيات لإجراء تعديلات على الإضافة إلى التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (الوثيقة (Doc 9284 SU)) لإدراجها في طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦
4-1	البند ٤ من جدول الأعمال: إعداد توصيات لإجراء تعديلات على إرشادات الطوارئ لمعالجة الحوادث الناتجة عن البضائع الخطرة على متن الطائرات (Doc 9481) لإدراجها في طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦
	البند ٥ من جدول الأعمال: حل مسألة بنود العمل غير المتكررة التي حددتها لجنة الملاحة الجوية أو فريق الخبراء حيثما أمكن ذلك وهي:
5-1	١-٥: استعراض الأحكام الخاصة بنقل بطاريات الليثيوم
5-13	٢-٥: تجميع بيانات الحوادث والوقائع فيما يخص البضائع الخطرة
5-15	٣-٥: الشروط المتعلقة بالبضائع الخطرة الواردة في الملحق السادس - تشغيل الطائرات
5-17	٤-٥: إعداد المواد الإرشادية بشأن مكافحة إمكانية استخدام البضائع الخطرة في فعل من أفعال التدخل غير المشروع
5-18	٥-٥: إعداد معايير الأداء الخاصة بالمشغلين الجويين

الصفحة

6-1 البند ٦ من جدول الأعمال: الأعمال الأخرى

قائمة التوصيات*

	١/١	قواعد وتوصيات دولية	تعديل لإدراج إشارات للأحكام المتعلقة بنظام إدارة السلامة في الملحق الثامن عشر والملحق التاسع عشر
1-2		
1-3	٢/١	قواعد وتوصيات دولية	تعديل أحكام الملحق الثامن عشر بشأن البضائع الخطرة في البريد
		قواعد وتوصيات دولية	
2-21	١/٢	تعديل على التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (Doc 9284)	
	١/٣	تعديل على الإضافة إلى التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة	
3-2		(Doc 9284SU)	
	١/٤	تعديل إرشادات الطوارئ لمعالجة الحوادث الناتجة عن البضائع الخطرة على متن الطائرات	
4-2		(Doc 9481)	
	١/٥	تعديل أحكام بطاريات الليثيوم في التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق	
5-12		الجو (Doc 9284)	
5-16	٢/٥	تعديل أحكام التدريب الواردة في الملحق الثامن عشر	

* التوصيات التي ترد إلى جانبها عبارة "قواعد وتوصيات دولية" تخص اقتراحات بتعديل القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والمواد الإرشادية الواردة في ملحق من الملاحق.

الاجتماع الرابع والعشرون لفريق خبراء البضائع الخطرة

مونتريال، من ١٠/٢٨ إلى ٢٠١٣/١١/٨

الخلفية التاريخية للاجتماع

١ - مدة الاجتماع

١-١ افتتح السيد كريستيان شلايفير، رئيس لجنة الملاحة الجوية، الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة في مونتريال في الساعة العاشرة صباحاً يوم ٢٠١٣/١٠/٢٨. وانتهى الاجتماع في يوم ٢٠١٣/١١/٨.

٢ - الحضور

١-٢ حضر الاجتماع أعضاء رشحتهم ١٣ دولة متعاقدة ومنظمتان دوليتان، فضلا عن عدد من المستشارين والمراقبين على النحو الوارد أدناه.

جهة الترشيح	المستشارون	الأعضاء
Australia	T. Farquharson	B. Firkins
Brazil	P. F. Macário	B. Carrara
Canada	D. Evans T. Howard G. Sansoucy E. Servant B. Dibacco D. Sylvestre	M. Paquette
China	J. Abouchar Y. Li R. Ng (Hong Kong SAR) X. Ni A. Poon (Hong Kong SAR) Z. Qiu K. Wan (Hong Kong SAR)	Q. Xu
Germany	G. Closhen B.-U. Wienecke	H. Brockhaus
Japan	A. Awano T. Kiyokawa	H. Sugimoto

	Y. Nakayama I. Uehara N. Takahashi A. Uchizawa K. Yanagawa	
Korea, Republic of	D.K. Lee	S-W. Park
Netherlands	C. Carboni R. Dardenne D. W. A. Kampman J. Le Tonquèze H. van der Maat K. Vermeersch	T. Muller
New Zealand		M. Evans
Russian Federation	D. Kurdchenko	D. Mirko
United Arab Emirates	K. Al Balooshi S. Al Dhaheri P. Balasubramanian P. King A. Wagih	H. S. Al Muhairi
United Kingdom	J. Hart V. Trojanowska D. Warden	G. Leach
United States	J. McLaughlin M. Givens R. Hill S. Kelley K. Leary D. Pfund H. Webster	C. Glasow
International Air Transport Association (IATA)	S. Acton-Gervais P. Liu P. Oppenheimer D. Tindley	D. Brennan
International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA)	S. Schwartz	M. Rogers

European Chemical
Industry Council
(CEFIC)

E. Sigrist

Dangerous Goods
Advisory Council
(DGAC)

A. Altemos
N. McCulloch
F. Wybenga

المراقبون

Austria

M. Böehm

Bahamas

F. H. Carroll

Denmark

J. W. Bengtsson

Morocco

A. Boulmane

Singapore

N. Lum

South Africa

N. W. Mathonsi

Spain

P. Ros Prado

Switzerland

R. Joss

European Aviation
Safety Agency (EASA)

L. Calleja Barcena

Global Express
Association (GEA)

A. McCulloch
B. McClelland

International Atomic
Energy Agency (IAEA)

N. Capadona

North Atlantic Treaty
Organization (NATO)

F. Bognar
C. van Zijl

National Electrical
Manufacturers
Association (NEMA)

C. Updyke

The Rechargeable
Battery Association
(PRBA)

G. Kerchner

Universal Postal Union
(UPU)

D. Cortez
D. Davies

World Nuclear
Transport Institute
(WNTI)

B. Bonnardel-Azzarelli

٣ - المسؤولين والأمانة

١-٣ انتُخب السيد جيف لتيش (المملكة المتحدة) رئيساً للاجتماع كما انتُخت السيدة جانيت مكلولين (الولايات المتحدة) نائبة للرئيس.

٢-٣ وتولت مهام أمانة الاجتماع الدكتورة كاثرين روني، رئيسة قسم البضائع الخطرة، وساعدتها في ذلك السيدة لين ماكجيجان، المسؤولة عن معلومات البضائع الخطرة في نفس القسم.

٣-٣ وقدمت خدمات الترجمة الفورية باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية كما قُدمت خدمات الترجمة التحريرية باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية. ونظراً لقلّة الموارد، خُفضت خدمات الترجمة الفورية بنسبة ثلاثين في المائة.

٤ - جدول أعمال الاجتماع

١-٤ أقرت لجنة الملاحه الجوية في ٢٠١٣/٢/٢١ جدول أعمال الاجتماع الوارد أدناه:

البند ١ من جدول الأعمال: وضع مقترحات، إذا دعت الضرورة إلى ذلك، بإجراء تعديلات على الملحق الثامن عشر — النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو

البند ٢ من جدول الأعمال: إعداد توصيات لإجراء تعديلات على التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (الوثيقة (Doc 9284)) لإدراجها في طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦

البند ٣ من جدول الأعمال: إعداد توصيات لإجراء تعديلات على الإضافة إلى التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (الوثيقة (Doc 9284SU)) لإدراجها في طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦

البند ٤ من جدول الأعمال: إعداد توصيات لإجراء تعديلات على إرشادات الطوارئ لمعالجة الحوادث الناتجة عن البضائع الخطرة على متن الطائرات (Doc 9481) لإدراجها في طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦

البند ٥ من جدول الأعمال: حل مسألة بنود العمل غير المتكررة التي حددتها لجنة الملاحه الجوية أو فريق الخبراء حيثما أمكن ذلك وهي:

١-٥: استعراض الأحكام الخاصة بنقل بطاريات الليثيوم

٢-٥: تجميع بيانات الحوادث والوقائع فيما يخص البضائع الخطرة

٣-٥: الشروط المتعلقة بالبضائع الخطرة الواردة في الملحق السادس - تشغيل الطائرات

٤-٥: إعداد المواد الإرشادية بشأن مكافحة إمكانية استخدام البضائع الخطرة في فعل من أفعال التدخل غير المشروع

٤-٥: إعداد معايير الأداء الخاصة بالمشغلين الجويين

البند ٦ من جدول الأعمال: الأعمال الأخرى

٥ - ترتيبات العمل

١-٥ عقد فريق الخبراء اجتماعه في شكل هيئة واحدة، وشكل أفرقة خاصة للصياغة حسب الحاجة. وأُجريت المناقشات في الاجتماع الرئيسي باللغات العربية والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية. واجتمع فريق الخبراء باعتباره فريقاً عاملاً بكامل هيئته وفي أفرقة العمل المتخصصة خلال جلسات لم تُقدّم فيها خدمة الترجمة الفورية. وقُدمت بعض ورقات العمل باللغة الانجليزية فقط. وصدر التقرير باللغات العربية (السردي فقط) والصينية والإنجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية.

٦ - الملاحظات الافتتاحية من جانب رئيس لجنة الملاحة الجوية

سيداتي سادتي، أسعدتم صباحاً ومرحباً بكم في مونتريال. شكراً لكم على جلب هذا الطقس لنا. قبل أسبوعين فقط كنا نستمتع بفصل صيف رائع، وكنا نسبح في برك السباحة الخارجية. وها هو الآن فصل الشتاء. وقد اعتقدت أن فصل الخريف قد حل علينا يوم الخميس الماضي، ولكنه دام ليوم واحد فقط ثم انتهى.

يسرني، باسم لجنة الملاحة الجوية، أن أرحب بكم في مونتريال. ويسعدني أن أراكم من جديد وأن أستقبلكم مرة أخرى هنا في مقر الايكاو.

نفتتح اليوم الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة.

واسمحوا لي أن أبدأ بتقديم بعض أعضاء فريقكم لكم. إلى يميني السيد جيمس داو، رئيس فريق العمل المعني بالمسائل الإجرائية التابع للجنة الملاحة الجوية. وهناك سبب وجيه لتعريف أنفسكم به، إذ أننا نعمل حالياً على استكمال هيكل فريق الخبراء والتوجيهات لفريق الخبراء. ولكن سنعود إلى ذلك لاحقاً. وهناك ثلاثة أعضاء آخرين من لجنة الملاحة الجوية معي اليوم أود أن تجتمعوا بهم. وهم السيد عادل العوفي، والسيد ميرفين فرناندو، والسيد ألكسندر كورسكوف.

لقد نظرت اللجنة في تقريركم بعد الاجتماع الثالث والعشرين لفريق الخبراء الذي عُقد في أكتوبر ٢٠١١، وأوصت المجلس بقبول جميع توصياتكم. وفي ٢٧ فبراير ٢٠١٣ اعتمد المجلس التعديل ١١ على الملحق ١٨، وقد دخل هذا التعديل حيز النفاذ في ٢٠١٣/٧/١٥ وسيدخل حيز التطبيق في ٢٠١٣/١١/١٤. ويبرز هذا الأمر الوقت الذي تستغرقه العملية فعلياً، منذ لحظة توصية لجنة الملاحة الجوية بتعديلات إلى غاية الوقت المطلوب للمرور بعملية لجنة الملاحة الجوية والمجلس، ليقوم المجلس باعتماد التعديل، وذلك من خلال المرور بعملية داخلية تؤدي إلى إبلاغ الدول بتاريخ لدخول حيز النفاذ وتاريخ لدخول حيز التطبيق. وليصبح التعديل ١١ على الملحق ١٨ قابلاً للتطبيق في الشهر المقبل، تعيّن تقديم مقترحاتكم إلى لجنة الملاحة الجوية لإجراء استعراض أولي في ربيع عام ٢٠١٢. وقد أردت أن أذكركم بالوقت الذي تستغرقه هذه العملية.

كما وافق المجلس على التعديلات المقترحة على طبعة عام ٢٠١٣-٢٠١٤ لوثيقة التعليمات الفنية، ودخلت هذه التعديلات حيز التطبيق منذ ٢٠١٣/١/١، فضلاً عن ثلاث إضافات تتعلق ببطاريات الطائرات، وخلايا الوقود، وتعديلات تحريرية مختلفة.

وقد وافقنا على تغييرات عدة في عضوية الفريق منذ الاجتماع الثالث والعشرين، حيث غادرته السيدة مكلولين والسيد كومي والسيد توسيك وقد حل مكانهم السيد غلاسو مرشح الولايات المتحدة، والسيد سوجيموتو مرشح اليابان، والسيد

فيركينس مرشح أستراليا. وتعرب اللجنة عن امتنانها لما قدمه الأعضاء المنتهية عضويتهم من مساهمات، إذ قدموا إسهاماً بالغ الأهمية في مجمل أعمال هذا الفريق. وقد وجهت رسالة شكر لكل عضو على حدة.

وتعرب اللجنة عن تقديرها البالغ لعمل كل عضو في فريق الخبراء، وأود أن أوجه شكراً خاصاً للسيدة ماكلاولين لمساهماتها في وضع معايير البضائع الخطرة في الملحق ٦، والسيد ليتش لمساهمته في فرقة العمل المشتركة في مجال البضائع الخطرة وفرقة خبراء أمن الطيران، وكذلك السيد تيون مولر لمساهمته في وضع معايير التدريب القائم على الكفاءة. وهذا الأمر يدل على أننا نعمل أكثر وأكثر وبصورة متداخلة مع فرقة الخبراء الأخرى. وعمل فريق الخبراء هذا مع فريق خبراء أمن الطيران وفريق الخبراء المعني بالعمليات قد قدم مثالا على كيفية التأكد من معالجة مسألة التداخل بشكل صحيح.

ستجتمعون خلال الأسبوعين المقبلين كفريق خبراء. وأود، كالعادة، أن أذكر كل عضو منكم بأنه حاضر هنا بصفته الشخصية كخبير يمثل آراءه المهنية التي قد لا تعبر بالضرورة عن آراء إدارته أو منظمته. فمع أنكم مرشحون من حكوماتكم أو منظماتكم، فإن لجنة الملاحة الجوية قد وافقت عليكم كخبراء في مجال البضائع الخطرة على أساس سيرتكم الذاتية المقدمة، ولذا يُنتظر منكم أن تعبروا عن آرائكم المهنية الخاصة. كما أريد أن أذكركم بأن لجنة الملاحة الجوية ترغب في الحصول على حلول ونتائج قائمة على توافق الآراء. ومن شأن هذا أن يساعد على ضمان معالجة التعديلات ثم تنفيذها بشكل فعال على مستوى الدولة.

إن مهمتكم الأولى هي وضع مقترحات لأي تعديلات يلزم إدخالها على الملحق ١٨. والعديد من إدارات الطيران الوطنية يعتقد بقوة أن ملاحق الاتفاقية ينبغي أن تكون وثائق ذات طابع مستقر. وبالتالي، فقد أصدر مجلس الايكاو توجيهات لنا بلزوم تحديد دورة مدتها ثلاث سنوات على الأقل بين تعديلات الملحق، باستثناء المسائل الملحة التي تتصل باعتباريات مثل السلامة أو الكفاءة. وألاحظ أن الطبعة الأولى من الملحق ١٩ - إدارة السلامة ستدخل حيز التطبيق يوم ٢٠١٣/١١/١٤. وبالتالي ستكون اللجنة مهتمة جدا بنقاشاتكم بشأن مسألة إدماج إشارة إلى نظم إدارة السلامة في الملحق ١٨.

أما المهمة الثانية لهذا الاجتماع فهي التوصية بالتقنيات الضرورية للتعليمات الفنية لإدماجها في الطبعة ٢٠١٥-٢٠١٦ لهذه التعليمات. وهنا أرجو منكم التركيز على كلمة "الضرورية"، وأطلب منكم جميعاً أن تضعوا في اعتباركم أن كل تغيير يُدخل يفرض عبئاً على مستخدمي هذه الوثيقة. ومع ذلك، أدرك أن الغالبية العظمى من التعديلات تنشأ من مواومة التعليمات الفنية مع توصيات الأمم المتحدة التي تتسم بأهمية فائقة، إذ تصب في مصلحة المواومة بين أنظمة النقل المتعدد الوسائط.

ويتعلق البند الأخير من جدول الأعمال بالمهام المتعددة غير المنكرة التي حددتها اللجنة وفريق الخبراء. وإنني أتطلع للاستماع إلى نتائج مناقشاتكم بهذا الشأن، ولا سيما بشأن بطاريات الليثيوم، وهو موضوع يهم اللجنة كثيراً. وتعرب اللجنة عن تقديرها للعمل الذي اضطلعتم به بالفعل مع فريق الخبراء المعني بالعمليات لتعزيز أحكام البضائع الخطرة الواردة في الملحق ٦. وقد اعترف بالمعايير والمواد الإرشادية المقترحة التي وضعتها باعتبارها إسهاماً كبيراً في مجال السلامة. وستساعد على كفاءة أن جميع المشغلين مدركون لكونهم يتحملون المسؤولية فيما تتعلق بالبضائع الخطرة، بغض النظر عما إذا تمت الموافقة عليهم أم لا لنقل تلك البضائع. وأحيلت التعديلات إلى الدول المتعاقدة والمنظمات الدولية المختصة للتعليق عليها. وستُجرى المراجعة النهائية لهذه التعديلات في نوفمبر خلال الدورة الحالية للجنة الملاحة الجوية.

لقد أرست لجنة الملاحة الجوية والمجلس، بواسطة الملحق ١٨ والتعليمات الفنية، الهيكل العريض لضمان النقل الآمن للبضائع الخطرة. أما مهمة جمع وتنظيم التفاصيل المتعددة للتعليمات الفنية فتقع على عاتقكم، وهي تقتضي منكم

ضمان أن تكون هذه التعليمات دقيقة ومكتملة ومفهومة وعملية. واللجنة على ثقة بأنكم ستحافظون على المستوى الرفيع الذي أبديتموه في اجتماعاتكم السابقة. وإذا اعتزتم أي مساعدة في عملكم، فإني على ثقة بأن رئيسكم لن يتردد في الاستعانة بالأمانة أو بي. وعلى أي حال، فإننا سنلتقي مجدداً في نهاية اجتماعكم لمناقشة ما تحقق من إنجازات في جلسة إحاطة غير رسمية. وإني أتطلع مع جميع أعضاء اللجنة إلى الاستماع إليكم في تلك الجلسة.

ولا يتبقى لي الآن سوى أن أعلن افتتاح الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة، وأن أتمنى لكم كل النجاح في عملكم وإقامة طيبة في مونتريال.

٧- ملاحظات إضافية من جانب رئيس لجنة الملاحة الجوية ورئيس فريق العمل المعني بالمسائل الإجرائية التابع للجنة الملاحة الجوية بشأن إعادة التنظيم الهيكلي لأفرقة خبراء لجنة الملاحة الجوية

٧-١ أبلغ رئيس لجنة الملاحة الجوية فريق العمل بأن لجنة الملاحة الجوية تقوم بإعادة هيكلة تنظيم أفرقة الخبراء. وأكد أنه لا يُتوقع إدخال أي تغييرات على هيكل فريق خبراء البضائع الخطرة، فريق الخبراء المتخصص، ولكن قد تكون هناك تغييرات على التوجيهات الخاصة بأفرقة الخبراء التابعة للجنة الملاحة الجوية (الوثيقة 7984 Doc). ودعا السيد داو، بصفته رئيس فريق العمل المعني بالمسائل الإجرائية التابع للجنة الملاحة الجوية (ANC-WG/PM)، إلى تقديم ملخص للتغييرات المتوقعة لهذه الوثيقة. وقبل أن يتحدث الرئيس، أشاد رئيس لجنة الملاحة الجوية بفريق خبراء البضائع الخطرة بشأن الطريقة التي سير بها نفسه على مدى سنوات، وكذلك بشأن كيفية عمل الأمين بشكل فعال كحلقة وصل بين فريق الخبراء ولجنة الملاحة الجوية.

٧-٢ وأوضح رئيس فريق العمل المعني بالمسائل الإجرائية التابع للجنة الملاحة الجوية أنه من المتوقع أن تجري أفرقة خبراء لجنة الملاحة الجوية أعمالها وفقاً للتوجيهات الخاصة بأفرقة خبراء لجنة الملاحة الجوية (المشار إليها فيما يلي باسم "التوجيهات"). وكان هناك أربع طبعات لهذه التوجيهات، وقد نشرت الطبعة الأولى في عام ١٩٥٩، والثانية في عام ١٩٦٢، والثالثة في عام ١٩٧٠، والطبعة الجارية في عام ١٩٨٠. ثم أوجز بعض التغييرات التي ستدرج في الطبعة الجديدة. وقد شملت هذه التغييرات الأحكام الخاصة بالمراقبين الذين يُعيّنون في فريق الخبراء وليس للاجتماع واحد فقط، وكذلك تلك الخاصة بالرؤساء الذين يُنتخبون لفترة من الوقت بدلاً من اجتماع واحد فقط. وأشار إلى أنه منذ إنشاء أفرقة الخبراء، قد تم إنجاز الكثير من أعمالهم عن طريق المراسلة. ومن شأن التوجيهات الجديدة أن تشجع مواصلة استخدام المراسلات وإدخال استخدام التكنولوجيا الحديثة من أجل التعاون والتواصل بكفاءة وفعالية بين الاجتماعات وخلالها.

٧-٣ وأوضح الرئيس كيفية عمل لجنة الملاحة الجوية بشكل وثيق مع إدارة الملاحة الجوية ومع أمناء فريق الخبراء من أجل تحديد المجال الذي يحتاج إلى التحسين. وتعاونت اللجنة أيضاً مع المترجمين الفوريين والمحريين وكل من يُعتقد أنه قد يساعد على تحسين التوجيهات. وكان من المتوقع أن تتضمن التوجيهات الجديدة مواد إرشادية في الملاحق بشأن كيفية العمل بالترجمة الفورية.

٧-٤ ومن المتوقع أن تنشر الطبعة الخامسة في عام ٢٠١٤، وذلك رهنا بموافقة المجلس.

٨- ملاحظات من جانب مديرة إدارة الملاحة الجوية

٨-١ قدمت السيدة نانسي غراهام، مديرة إدارة الملاحة الجوية، نظرة متعمقة عن قلق الأمانة المتزايد بشأن سلامة البضائع وكيفية توسيع ولاية قسم البضائع الخطرة وإعادة تسميته بقسم سلامة البضائع. ولم تحدد بعد ولاية هذا القسم ونطاقه،

ولكن سيتم تعيين مسؤول فني جديد من ذوي الخبرة في مجال سلامة البضائع. وشجعت أعضاء فريق الخبراء على تبادل آرائهم مع الأمين بشأن شكل ولاية قسم سلامة البضائع.

٨-٢ كما شكرت مديرة إدارة الملاحة الجوية فريق الخبراء على جهوده في تعزيز السلامة. وقالت أنها كانت على علم بمناقشات فريق الخبراء الجارية والمعقدة بشأن بطاريات الليثيوم. وذكرت فريق الخبراء أنه رغم العنصر التجاري لنقل بطاريات الليثيوم، فإنه يتعين أن تكون السلامة هي العامل الحاسم في جميع الأوقات.

البند ١: وضع مقترحات، إذا دعت الضرورة لذلك، بإجراء تعديلات على الملحق الثامن عشر — النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو

١-١ دولة التحليق العابر في عملية الإعفاء -
معلومات عن السلطات الوطنية المعنية
بالبضائع الخطرة
(ورقة العمل DGP/24-WP/7)

١-١-١ نوقشت مسألة الصعوبات التي يواجهها الشاحنون أو المشغلون عند محاولتهم الحصول على إعفاء من دول التحليق العابر مناقشة مطوّلة في الاجتماع الثالث والعشرين لفريق الخبراء المعني بالبضائع الخطرة (مونتريال، من ١١ إلى ٢١/١٠/٢٠١١)، وفي اجتماع الفريق العامل الجامع المعني ببطاريات الليثيوم (مونتريال، من ٦ إلى ٢٠/٢/٢٠١٢)، وفي اجتماع عام ٢٠١٢ للفريق العامل الجامع (مونتريال، من ١٥ إلى ١٩/١٠/٢٠١٢)، ومن خلال المراسلات. وقد رأى العديد أن إزالة دولة التحليق العابر من عملية الإعفاء هي الحل الوحيد لهذه المشكلة، ولكن لم يُعتبر ذلك من الخيارات لأنه يشكل تعدياً على سيادة الدولة على مجالها الجوي، وهي إحدى الركائز الأساسية لاتفاقية شيكاغو. وقد عرضت الإدارة القانونية الحلول الممكنة، ولكن كان هناك إقرار بأن أي حل محتمل سيُشمل الاتصالات مع السلطات الوطنية المسؤولة عن الامتثال للملحق ١٨. ومع ذلك، كان الحصول على معلومات عن السلطات الوطنية المسؤولة عن الامتثال للملحق ١٨ صعباً في كثير من الأحيان، إن لم يكن مستحيلاً، وأشار إليه باعتباره العقبة الرئيسية في الحصول على إعفاءات.

١-١-٢ وأبلغت الأمانة العامة الاجتماع بأنها، بمساعدة المكاتب الإقليمية لايكاو، بذلت جهوداً متضافرة للحصول على هذه المعلومات من جميع الدول. وأدى ذلك إلى إنشاء موقع عام على شبكة الانترنت يتضمن معلومات بشأن طريقة الاتصال بالسلطة الحكومية (www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/Dangerous-Goods-National-Authority.aspx). ومن المتوخى من هذا الموقع ألا يقتصر على توفير معلومات قيمة فحسب ولكنه سيكون أيضاً بمثابة قوة دافعة للدول التي لم تبلغ بعد الايكاو عن السلطة المختصة للقيام بذلك، كما هو مطلوب في الفقرة ٢-٧ من الملحق ١٨، وكما هو مفصل في الجزء S؛ ١-١-١ من الإضافة إلى التعليمات الفنية.

١-١-٣ وأعرب أعضاء فريق الخبراء عن تقديرهم ودعمهم للأعمال المضطلع بها. وعُرضت اقتراحات عدة لتحسين الموقع. وشملت هذه الاقتراحات الإشارة إلى القاعدة الواردة في الملحق ١٨ التي تطلب من الدول تقديم معلومات عن كيفية الاتصال وإضافة نموذج يتاح بشكل مباشر على الانترنت لمساعدة الدول في توفير تلك المعلومات. وأشار إلى أن العديد من الدول قدمت أسماء معينة للأشخاص المسؤولين عن البضائع الخطرة وقد أصبحت هذه الأسماء قديمة في غالب الأحيان. واقترح بأن تقوم الأمانة بتشجيع الدول على تقديم معلومات عن رقم الهاتف وعنوان البريد الإلكتروني تكون عامة ولن تتغير مع تغيير الموظفين.

١-١-٤ وأبلغ أمين اللجنة أن الأمانة ستواصل الجهود لتكفل توفير الدول للمعلومات المستكملة عن السلطات الوطنية المسؤولة عن الامتثال للملحق ١٨. ومن المأمول أن تسفر هذه الجهود عن معلومات موثوقة وكاملة وأن تساعد الجهود المبذولة لإيجاد حل فعال لمشكلة دولة التحليق العابر.

٢-١ نظم إدارة السلامة (ورقة العمل DGP/24-WP/10)

١-٢-١ اقترح تعديل على فصل الامتثال (الفصل ١١) في الملحق ١٨ يقتضي من الدول وضع برامج السلامة للبضائع الخطرة وفقاً للملحق ١٩ - إدارة السلامة ويقتضي من المشغلين تنفيذ نظم إدارة السلامة المقبولة لدى دولة المشغل. واقترح أيضاً إدراج تعريفي "نظام إدارة السلامة" و"برنامج الدولة للسلامة" في الملحق ١٨، والواردين حالياً في الملحق ١٩.

٢-٢-١ وقيل تقديم الاقتراح، قدم مسؤولون من قسم الإدارة المتكاملة للسلامة معلومات أساسية عن تطوير الملحق ١٩ والخطط المستقبلية لتعزيز الأحكام الواردة فيه المتعلقة بإدارة السلامة. وقد اضطلع بالعمل فريق الخبراء المعني بإدارة السلامة لإعداد توصيات فيما يتعلق بإمكانية توسيع إطار نظم إدارة السلامة ليشمل فئات إضافية من أنشطة الطيران أو مقدمي الخدمات. واستغل

فريق الخبراء المعني بالبيضائع الخطرة فرصة اجتماع فريق الخبراء المعني بإدارة السلامة باعتباره الفريق العامل الجامع خلال الأسبوع الثاني من الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البيضائع الخطرة (SMP/WG/WHL/02، مونتريال، ٤-٨/١١/٢٠١٣) وطلب توجيهات بشأن ما إذا كان يجب إدراج أحكام نظام إدارة السلامة المتعلقة بالبيضائع الخطرة بشكل ما في الملحق ١٨ و/أو الملحق ٦ و/أو الملحق ١٩.

١-٢-٣ ورؤد فريق الخبراء بورقة العمل المعدة للاجتماع SMP/WG/WHL/02 بشأن تطبيق القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بنظام إدارة السلامة وتقييم المرشحين لتوسيع نطاق نظام إدارة السلامة، بما يشمل البيضائع الخطرة. وكانت نتيجة هذا التقييم التوصية بعدم توسيع نطاق تطبيق نظام إدارة السلامة للبيضائع الخطرة على مقدمي الخدمات والأطراف الأخرى في سلسلة الإمدادات، إذ أن المخاطر المترتبة ستدار بصورة أوفى على مستوى المشغل. وتتماشى هذه التوصية مع نتائج المناقشات السابقة لفريق خبراء البيضائع الخطرة حيث رأى فريق الخبراء أن نظام إدارة السلامة للبيضائع الخطرة سيغطي نظام المشغل لإدارة السلامة.

١-٢-٤ ودار بعض النقاش بشأن ما إذا كان ينبغي اقتضاء نظام إدارة السلامة من الكيانات غير المشغل مثل وكلاء المناولة الأرضية والمرسلين ومتهدي ترحيل البيضائع. ورأت الأغلبية، مع ذلك، أنه على الرغم من أنه ينبغي تشجيع نهج الإدارة القائمة على المخاطر من جانب كيانات مثل المرسلين والشحن الجوي، فإن اقتضاء نظام إدارة السلامة لن يكون ممكنا على أساس أنه لا توجد عملية تصديق بالنسبة لتلك الكيانات.

١-٢-٥ وقُدّم اقتراح منقح أخذ في الاعتبار توصية الاجتماع SMP/WG/WHL/02 ومناقشة فريق الخبراء. واستنادا إلى الاستنتاج بأن نظام إدارة السلامة للبيضائع الخطرة سيغطي نظام المشغل لإدارة السلامة، تقرر أنه ينبغي إدراج أي إشارات إلى نظام إدارة السلامة في الفصل الثامن (مسؤوليات المستثمر) من الملحق ١٨. واقترح إدراج ملاحظتين في بداية هذا الفصل - تتمثل الأولى في إشارة إلى الملحق ١٩ والثانية في بيان يوضح أن نظم المشغل لإدارة السلامة تشمل البيضائع الخطرة. واقترح أيضا إدراج الملاحظة الثانية في الفقرة ٣-١-٣ في الفصل الثالث (مسؤوليات الدولة في مجال إدارة السلامة) من الملحق ١٩ تحت اشتراط أن ينفذ المشغل نظاما لإدارة السلامة. وتم الاتفاق على اقتراح من أمين فريق خبراء إدارة السلامة بإدراج الملاحظة المقترحة أيضا في الفصل الرابع (نظام إدارة السلامة) في الفقرة ٤-١-٣.

١-٢-٦ التوصية

١-٦-٢-١ في ضوء المناقشة الآتفة الذكر، أصدر الاجتماع التوصية التالية:

التوصية ١/١ - تعديل إدراج إشارات للأحكام المتعلقة بنظام إدارة السلامة في الملحق الثامن عشر والملحق التاسع عشر	القواعد والتوصيات الدولية
قيام الدول بإبداء تعليقاتها على التعديل المقترح إدخاله على الملحق ١٨ والملحق ١٩ فيما يتعلق بنظام إدارة السلامة على النحو الوارد في المرفقين (أ) و(ب) بالتقرير بشأن هذا البند من جدول الأعمال.	

١-٣-٣ البضائع الخطرة بالبريد (DGP/24-WP/66)

١-٣-٣-١ قُدّم اقتراح بتبديل التوصية الموجهة إلى الدول بوضع الإجراءات التي تهدف إلى مراقبة إدخال البيضائع الخطرة في النقل الجوي عن طريق الخدمات البريدية لتصبح قاعدة قياسية (الفقرة ١١-٤ من الملحق ١٨). وأشار إلى أن التعاون والتنسيق بين الإيكاو والاتحاد البريدي العالمي وبين هيئات البريد المُعيّنة وسلطات الطيران المدني قد تحسنا منذ إضافة اشتراط استعراض إجراءات

هيئات البريد المُعيَّنة وإقرارها من جانب سلطات الطيران المدني إلى التعليمات الفنية. وذكُر بأن الاستعاضة عن التوصية بالقاعدة القياسية من شأنه أن يزيد التأكيد على ضرورة التعاون والتنسيق بشكل وثيق.

٢-٣-١ وحظي التعديل بالتأييد، وذلك رهنا بالتعديلات التحريرية على الملاحظة الجديدة المقترحة التي من شأنها أن تصبح توصية.

٣-٣-١ التوصية

١-٣-٣-١ في ضوء المناقشة الآتفة الذكر، أصدر الاجتماع التوصية التالية:

<p>التوصية ٢/١ - تعديل أحكام الملحق الثامن عشر بشأن البضائع الخطرة بالبريد</p>	<p>القواعد والتوصيات الدولية</p>
<p>قيام الدول بإبداء تعليقاتها على التعديل المقترح إدخاله على الملحق ١٨ فيما يتعلق بالبضائع الخطرة في البريد على النحو الوارد في المرفق (ج) بالتقرير بشأن هذا البند من جدول الأعمال.</p>	

البند ٢ من جدول الأعمال: إعداد توصيات لإجراء تعديلات على التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (الوثيقة (Doc 9284) لإدراجها في طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦)

١-٢ التعديلات على الجزء ١ من التعليمات الفنية: مبادئ عامة

١-١-٢ مسودة التعديلات على التعليمات الفنية بغرض مواضعها مع توصيات الأمم المتحدة — الجزء ١ (DGP/24-WP/11)

١-١-١-٢ استعرض الاجتماع التعديلات على الجزء ١ من التعليمات الفنية كي تعكس القرارات الصادرة عن لجنة الأمم المتحدة للخبراء المعنية بنقل البضائع الخطرة وبالنظام المنسق عالمياً لتصنيف المواد الكيميائية وتوسيمها (ويشار إليها لاحقاً في التقرير، توخياً للإيجاز، باسم "لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة" في دورتها السادسة (جنيف، ٢٠١٢/١٢/١٤). وتعكس التعديلات أيضاً الاقتراحات التي وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12 و DGP-WG/13). وأشار إلى أن المزيد من التصويبات قد أُدخلت على الطبعة المنقحة رقم (١٨) من اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة من جانب لجنة الخبراء الفرعية المعنية بنقل البضائع الخطرة التابعة للأمم المتحدة (ويشار إليها لاحقاً في التقرير توخياً للإيجاز باسم "اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة") في دورتها الثالثة والأربعين (جنيف، من ٢٤ إلى ٢٨/٦/٢٠١٣). وستدرج الأمانة هذه التصويبات في التعليمات الفنية، عند الاقتضاء.

١-١-٢-٢ وناقش الاجتماع ما إذا كان ينبغي إضافة التعريف الجديد لعبوات الإنقاذ الكبيرة، الذي أُضيف إلى اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة، إلى التعليمات الفنية أيضاً. وقد كان غير مسموح بالعبوات الكبيرة في النقل الجوي، وكانت الفلسفة العامة التي يركز عليها فريق الخبراء تكمن في عدم إدراج تعريفات للبنود التي لا يُسمح بها. وبدلاً من ذلك وُضعت إشارة مرجعية إلى اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة لمثل تلك المصطلحات. ومع ذلك، رأى الكثيرون أن هناك مبرر لإضافة تعريف لعبوات الإنقاذ الكبيرة، بحيث يمكن لدرجة "كبيرة" أن تقاس كمياً. ثم طُرح تساؤل عما إذا كان ينبغي إدراج تعريفات لجميع المصطلحات، بغض النظر عما إذا كان يُسمح بالبنود في النقل الجوي أم لا. ورأى البعض أنه ينبغي القيام بذلك، مع وضع عبارة "غير مسموح في النقل الجوي" بعد التعريف. ورأى البعض الآخر أن العبارات ليست ضرورية على أساس أنها تعاريف بحتة وأن يُحدد ما إذا كان مسموحاً بها أم لا في مكان آخر في التعليمات الفنية. وأشار أيضاً إلى أن بعض المصطلحات قد تشير إلى بنود يمكن السماح بها بموجب إعفاء أو موافقة، وبالتالي هناك ما يبرر وضع تعريف لها.

١-١-٢-٣ وأشار إلى أن بعض الأحكام الواردة في الجزئين ٥ و ٧ التي تنطبق على نقل الطرود المستثناة للمواد المشعة لم تُدرج مع قائمة المراجع في الفقرة ١-٥-١-٦ (أ) من الجزء ١، وأن بعض الأحكام الأخرى التي تم تضمينها تنطوي على تناقضات. وقد أُدخلت تنقيحات على قائمة المراجع وفقاً لذلك. وأشار إلى أن بعض اشتراطات الطرود المستثناة للمواد المشعة الواردة في الجزء ٤ لم يشار إليها في الفقرة ١-٥-١-٦ (أ) من الجزء ١ بسبب ديباجة الفقرة الفرعية (أ) التي حددت الأجزاء من ٥ إلى ٧ فقط.

١-١-٢-٤ واقترح أحد أعضاء فريق الخبراء أن الاشتراطات الواردة في الفقرة ٦-٦ من الجزء ١ المتعلقة بالإبلاغ عن عدم الامتثال للحدود الواردة في التعليمات الفنية المطبقة على مستوى الإشعاع أو التلوث والإجراءات الواجب اتخاذها في مثل هذه الحالات قد شكلت عبئاً غير قابل للتحقيق على المرسل إليه. ورأى آخرون أنه في حالة شحنات المواد المشعة، فإن المرسل إليه سواء كان منظمة أو شخصاً هو على دراية بما فيه الكفاية للامتثال للاشتراطات وبالتالي أنها مناسبة. واقترح أن

يقوم فريق الخبراء، إذا رأى ضرورة لذلك، بعرض المسألة على اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة مع الاعتراف بالنص الناشئ عن لائحة الوكالة الدولية للطاقة الذرية للنقل الآمن للمواد المشعة، الاشتراطات المحددة للسلامة (سلسلة معايير الأمان رقم SSR-6) (ويشار إليها لاحقاً في هذا التقرير، توخياً للايجاز، بالسلسلة رقم IAEA SSR-6). ومع ذلك، لم يُتخذ أي إجراء آخر نظراً لعدم إثارة شواغل أخرى.

٢-١-٢ المصاييح التي تحتوي على مواد خطيرة (DGP/24-WP/43)

١-٢-١-٢ أشير إلى أن اقتراح إضافة أحكام جديدة تتناول المصاييح التي تحتوي على مواد خطيرة في الفقرة ٢-٦ من الجزء ١ من التعليمات الفنية والتي وُضعت بغرض الموازنة مع اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة (انظر ورقة العمل DGP/24-WP/3) يمكن أن يتناقض ويتضارب مع الأحكام الأخرى الواردة في التعليمات الفنية مما يسبب الإلتباس. لذا اقترحت التعديلات التي من شأنها أن تزيل هذه التناقضات والتضارب كما هو موضح أدناه.

(أ) قيل أن البند الجديد في الفقرة ٢-٦ (أ) من الجزء ١ الذي يجعل المصاييح غير خاضعة للتعليمات الفنية لا ينطبق على النقل الجوي وكانت أساساً مصدر قلق بالنسبة للنقل البري. وبالإضافة إلى ذلك، فإن نقل المصاييح المستعملة والتالفة والمعيبة من مرفق التجميع أو إعادة المعالجة المذكور في الفقرة ٢-٦ (ج) من الجزء ١ لا يبدو أنه يتناسب مع فلسفة التعليمات الفنية. لذا اقترح عدم اعتماد الفقرتين ٢-٦ (أ) و (ج) من الجزء ١ (على النحو الوارد في ورقة العمل DGP/24-WP/3).

(ب) لوحظ أن الفقرة الفرعية (ب) من البند الخاص A69 فرضت إجراء اختبار السقوط من ارتفاع لا يقل عن نصف متر للمصاييح التي تحتوي على الزئبق. ولا تنطوي اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة على هذه الاشتراطات المحددة للمصاييح التي تحتوي على الزئبق، ولكن تم إدخال اختبار السقوط من ارتفاع ١.٢ متر مع إدخال الفقرة الجديدة ٢-٦ من الجزء ١ بالنسبة لجميع الطرود التي تحتوي على مصاييح. كما فرضت الفقرة الفرعية (ب) من البند الخاص A69 قيوداً على محتوى الزئبق في المصباح مثل تلك التي أُدرجت في الفقرة الجديدة ٢-٦ من الجزء ١. لذا اقترح حذف الفقرة الفرعية (ب) من البند الخاص A69.

(ج) لوحظ أن الإشارات إلى "المواد" في الفقرة الفرعية (ج) من البند الخاص A69 قد تتناقض مع النص الوارد في التعليمات الفنية عندما تكون المادة المعنية مصباحاً. فعلى سبيل المثال، وفقاً لهذا البند الخاص فإن مصباح الإضاءة الذي يحتوي على غاز خامل مثل النيون له حد لا يزيد عن ١٠٠ ملغ بينما ورد بالفقرة ٢-٢-٣ (ج) من الجزء ٢ أن مصاييح الإضاءة التي تحتوي على الغازات الواردة في الشعبة ٢-٢ لا تخضع للتعليمات الفنية شريطة أن تكون معبأة بحيث تكون تأثيرات قوة الدفع الناتجة عن أي انفجار للمصباح محصورة داخل العبوة. ولذلك اقترح استبعاد المصاييح من أحكام الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ج).
(د) اقترح إدراج ملاحظة تشير إلى الأحكام الخاصة بالمصاييح في الفقرة ٢-٦ من الجزء ١ من البند الخاص A69.

(هـ) من أجل تحقيق الموازنة مع اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة، فإن البند الوارد في الفقرة ٢-٢-٣ (د) من الجزء ٢ الذي لا يُخضع مصاييح الإضاءة التي تحتوي على الغازات الواردة في الشعبة ٢-٢ للتعليمات الفنية تم وضعه في فقرة جديدة ٢-٦ (ب) في الجزء ١.

(و) سيستعاض عن الإشارات إلى "مصاييح الإضاءة" بعبارة "المصاييح" في التعليمات الفنية بكاملها.

وقد تم الاتفاق على التعديلات.

٣-١-٢ السيطرة على الكتل الجليدية المتراكمة (DGP/24-WP/67)

١-٣-١-٢ اقترح إدخال تعديل على الاستثناءات العامة الواردة في الفقرة ١-٥-١-١ من الجزء ١ من أجل السماح بإسقاط البضائع الخطرة في إطار السيطرة على الكتل الجليدية المتراكمة. وذكّر أن المتفجرات كانت تستخدم لاختراق الكتل الجليدية المتراكمة من أجل منع خطر الفيضانات الشديدة في المناطق المجاورة. وأشار إلى أن المتفجرات كانت تستخدم أيضا من أجل السيطرة على الانهيارات والتي حُصص لها بند في الطبعة ٢٠١٣-٢٠١٤ من التعليمات الفنية.

٢-٣-١-٢ ورغم أن الاقتراح حظي بالتأييد، فقد تناول قدر كبير من النقاش فيما إذا كانت الاستثناءات العامة تنطبق فقط في حين إلقاء البضائع الخطرة أو أنها تنطبق أيضا في أثناء نقل البضائع الخطرة إلى مكان إلقائها. وهناك حالات يجب أن تُنقل فيها هذه البضائع الخطرة لمسافات طويلة نحو وجهتها، وقد لا يتم إلقاؤها بالفعل خلال نفس الرحلة. وتم الاتفاق على أنه يجب في مثل هذه الحالات ألا ينطبق الاستثناء في أثناء النقل إلى الوجهة ويجب أن تُنقل البضائع وفقا للتعليمات الفنية. ومع ذلك، لم يتوصل فريق الخبراء إلى اتفاق بشأن الكيفية التي ينبغي بها معالجة هذا الأمر، واضعا في الاعتبار أن هذه المسألة منفصلة عن تلك المقدمة في الاقتراح، وتم الاتفاق على أنه سيتم النظر فيها خلال السنتين المقبلتين.

٣-٣-١-٢ وتم الاتفاق على التعديل، رهنا بإضافة عبارة "إصلاح الانهيار الأرضي" إلى قائمة الاستثناءات في الفقرة ١-٥-١ (ج) من الجزء ١.

٤-١-٢ تعريف "برنامج التدريب على البضائع الخطرة" (DGP/24-WP/78)

١-٤-١-٢ طُلب من الاجتماع النظر فيما يشكل برنامج التدريب. وأشار إلى أن المصطلح مستخدم في الملحق ١٨ والتعليمات الفنية ولكن لم يتم تعريفه. وطُلب من فريق الخبراء النظر فيما إذا كان ينبغي إدخال تعريف لتوضيح هذه المسألة. وهل هو مجرد التدريب الفعلي أو أنه يشمل كل ما له علاقة بالتدريب مثل التدريب الذي ينبغي أن تضطلع به كل فئة من فئات الموظفين، والبرامج التنويرية للموظفين، واختبار التحقق من الفهم، وإدارة الموظفين الذين أخفقوا في الفهم، وعملية تحديد مواعيد التدريب الأولي والمتكرر؟

٢-٤-١-٢ وبينما رأى بعض الأعضاء أن من شأن تعريف من هذا القبيل أن يوضح ما هو مطلوب من الدول، رأى آخرون أن التعريف المقترح كان مسهب التفاصيل. وكان هناك تخوف أيضا من أن أي تعريف سيكون سابقا لأوانه على أساس أن العمل على التدريب الموجه لتطوير الكفاءة لم يكتمل بعد.

٣-٤-١-٢ ورأى فريق الخبراء أنه لا توجد حاجة إلى أي تعريف.

٢-٢ التعديلات على الجزء ٢ من التعليمات الفنية: تصنيف البضائع الخطرة

١-٢-٢ مشروعات التعديلات على التعليمات الفنية بغرض مواعمتها مع

توصيات الأمم المتحدة - الجزء ٢ (DGP/24-WP/12, Revised)

١-١-٢-٢ استعرض الاجتماع التعديلات على الجزء ٢ من التعليمات الفنية كي تعكس القرارات الصادرة عن لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة في دورتها الخامسة (جنيف، ١٠ ديسمبر ٢٠١٠). وتعكس التعديلات أيضا المقترحات التي كان

قد وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) و(DGP/WG/13).

٢-١-٢-٢ لوحظ أن اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة قد أشارت إلى العينات "البشرية أو الحيوانية" في الفقرة ٦-٣-٢-٣-٦ من الجزء ٢ (المعاد ترقيمتها إلى الفقرة ٦-٣-٢-٣-٨ من الجزء ٢)، في حين أن التعليمات الفنية أشارت إلى عينات "المرضى". ورغم اقتراح إدخال تعديل على التعليمات الفنية بغرض المواءمة مع اللائحة النموذجية، تقرر أنه ينبغي الاحتفاظ بعينات "المرضى" وأنه ينبغي إبلاغ اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة وفقاً لذلك. وقد استخدم مصطلح "عينات المرضى" في أجزاء أخرى من التعليمات الفنية وتم تعريفها في الفقرة ٦-٣-١-٤ من الجزء ٢. ويشير التعريف إلى البشر والحيوان، مما يجعل الصياغة في الفقرة ٦-٣-٢-٣-٨ من اللائحة التنظيمية النموذجية غير لازمة.

٢-١-٢-٢ وقد أُضيف إلى اللائحة التنظيمية النموذجية العديد من الإشارات الجديدة إلى المواد الانشطارية غير المعبأة. وتم الاتفاق على أنه يجب حذف هذه الإشارات على أساس أنه لا يُسمح بالمواد المشعة غير المعبأة في النقل الجوي.

٢-١-٢-٢ وقد تم تحديد فجوة بين الفقرة ٦-٣-٣-٢-٧ (أ) (١) من الجزء ٢ التي تشير إلى المواد المشعة أقل من ٢٠٠ غرام والفقرة ٦-٣-٣-٢-٢ (أ) (٢) من الجزء ٢ التي تشير إلى المواد المشعة أكثر من ٢٠٠ غرام. ومن أجل إزالة هذه الفجوة، استعيض عن عبارة "أكثر من ٢٠٠ غرام" بعبارة "٢٠٠ غرام أو أكثر" في الفقرة ٦-٣-٣-٢-٢ (أ) (٢) من الجزء ٢.

٢-١-٢-٢ واقترح بأن تدرج إشارة إلى الإضافة الجديدة المتعلقة بسادس فلوريد اليورانيوم، مادة مشعة، عبوة مستنتاة (رقم الأمم المتحدة ٣٥٠٧) في الفقرة ٨ من الجزء ٢ حيث أنها صُنفت على أنها قابلة للتأكل. ولم يتم الاتفاق على ذلك على أساس أنه لن يكون متسقاً مع اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة.

٢-٢-٢ الشروط الخاصة بالأجهزة أو المعدات الطبية (DGP/24-WP/6)

١-٢-٢-٢ اقترح على الاجتماع تعديل بهدف معالجة الشواغل التي أثرت في الاجتماع الثالث والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة (انظر الفقرة ٢-٣-٥ من تقرير اجتماع DGP/23) إزاء الأحكام التي أُدخلت على اللائحة التنظيمية النموذجية المتعلقة بالأجهزة والمعدات الطبية التي يحتمل أن تكون ملوثة بمواد معدية أو تحتوي عليها.

٢-٢-٢-٢ وكان أحد الشواغل مرتبطاً باشتراط الأمم المتحدة بأن يتحمل التغليف اختبار السقوط من على ارتفاع ١,٢ متر وما إذا كان هذا ممكناً بالنسبة للمعدات الكبيرة و/أو المكلفة أم لا (الفقرة ٦-٣-٢-٣-٧-١ من الجزء ٢ من التعليمات الفنية). وأشار مقدم الاقتراح إلى أن اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة لم تكن لها نية في أن يقوم الشاحنون باختبار السقوط للمعدات الطبية بقيم تتجاوز مليوني دولار لإثبات الامتثال لهذا الاشتراط، ولكنها أقرت بأنه يمكن أن يفرض الشرط رغم ذلك من جانب الجهات التنظيمية. ولمعالجة هذه المسألة دون تغيير نص الأمم المتحدة، اقترح مقدم الاقتراح إضافة اشتراطات أكثر صرامة في مجال التعبئة في التعليمات الفنية وأن الإشارة إلى أن التعبئة تلبى هذه الاشتراطات الجديدة تعتبر أنها قادرة على تلبية اشتراط قدرة السقوط من على ارتفاع ١,٢ متر. ومن شأن اشتراطات التعبئة الإضافية أن تتناول أيضاً الشواغل إزاء أن نص الأمم المتحدة لم يمنع المعدات الطبية التي بإمكانها ثقب الغلاف.

٢-٢-٢-٢ ودُكر فريق الخبراء بأن الهدف من قرار إضافة أحكام اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة هو إتاحة نقل القطع الكبيرة من المعدات التي تحتوي على المواد المعدية أو يحتمل أن تحتوي عليها والتي يصعب تطهيرها، نظراً لحجم المعدات. وكان هناك اتفاق عام على أنه لم يكن يُقصد طلب إسقاط المعدات الكبيرة فعلياً، والتي تكون في أغلب الأحيان مكلفة للغاية، ولكن ضمان أنه في حال سقوطها ستبقى البضائع الخطرة في الداخل ولن يكون هناك أي تسرب. ولم ير فريق الخبراء، مع ذلك، أنه من المناسب إتاحة استثناء من الاشتراط الخاص بمقدرة السقوط شريطة تلبية اشتراطات إضافية.

وكان هناك أيضا قلق من أن تطبق الأحكام على القطع الصغيرة من المعدات وليس على المعدات الأكبر التي وُضع البند بشأنها.

٢-٢-٤ وتم الاتفاق على التعديل المنقح الذي أُلغى استثناء المقترح الأصلي من شرط مقدرة السقوط مع الحفاظ على بعض من اشتراطات التعبئة الأكثر صرامة وإضافة ملاحظة جديدة تصف ما من شأنه أن يكون بإمكانه الحفاظ على الأجهزة والمعدات الطبية عند سقوطها من ارتفاع ١,٢ متر.

٢-٢-٣ مواد التبريد للعينات المأخوذة من المرضى (DGP/24-WP/24)

٢-٢-٣-١ قُدم اقتراح في الاجتماع الثالث عشر لفريق العمل التابع لفريق الخبراء المعني بالبضائع الخطرة (DGP-WG/13) لاتاحة نقل الجليد الجاف في البريد عندما يستخدم كمبرد لعينات المرضى (انظر الفقرة ٢-٣-١٤ من تقرير DGP-WG/13 (DGP/24-WP/3)). وأشار إلى أن ذلك أتيح للمواد المعدية المخصصة في الفئة (ب) المعبأة وفقا للبند ٦٥٠ من تعليمات التغليف. وأفيد بأن نقل بعض المواد المصنفة كعينات المرضى المعفاة التي تحتاج إلى تبريد كان شائعا جدا. ويمكن نقل بعض المواد باستخدام الكمادات الثلجية الهلامية القابلة لإعادة الاستخدام ولكن هناك مواد أخرى، مثل البلازما، تحتاج إلى الجليد الجاف. واقترح تعديل على الفقرة ٢-٣-٢ (أ) من الجزء ١ إلى جانب الاشتراطات الجديدة في الفقرة ٢-٣-٦ - ٢-٣-٦ من الجزء ٢ للتعبئة الثلاثية. ورغم أن القصد من هذا الاقتراح قد حظي بالتأييد، ارتئي أن هناك حاجة إلى أخذ الاحتياجات الإضافية في الاعتبار. وتقرر أن تناقش المسألة في الاجتماع المشترك بين فريق الخبراء المعني بالبضائع الخطرة والاتحاد البريدي العالمي الذي كان من المقرر عقده في برن، سويسرا في ٢٩/٦/٢٠١٣).

٢-٢-٣-٢ وقُدم اقتراح جديد للاجتماع الرابع والعشرين لفريق الخبراء المعني بالبضائع الخطرة والذي أضاف اشتراطات إلى الفقرة ٢-٣-٦ من الجزء ٢ لتعبئة عينات المرضى بمواد التبريد. ولم يتضمن الاقتراح أحكاما بشأن الجليد الجاف في البريد، نظرا لعدم إحراز تقدم يذكر في هذا الصدد في الاجتماع المشترك بين فريق الخبراء والاتحاد البريدي العالمي.

٢-٢-٣-٣ ولا يرى فريق الخبراء مشكلة في النص الجديد المضاف إلى الفقرة ٢-٣-٢ (أ) التي استبعدت عينات المرضى المعبأة بمواد التبريد من النقل في البريد. وأعرب عن القلق، مع ذلك، من أن النص كما هو مكتوب يمكن أن يُفسر على أنه يعني أن الجليد الجاف ليس منظما. وتم الاتفاق على اقتراح منقح لمعالجة هذه المسألة.

٢-٢-٤ تحديد قيود الكمية الصافية التي تنطبق على السوائل القابلة للاشتعال المصنفة في

مجموعة التعبئة ٣ (DGP/24-WP/32)

٢-٢-٤-١ تحدد الفقرة ٢-٢-٣ من الجزء ٢ من التعليمات الفنية المعايير التي يمكن أن يصنّف بها الشاحن السائل القابل للاشتعال في مجموعة التعبئة ٣ حتى لو استوفت نقطة وميض السائل معايير مجموعة التعبئة ٢. وشملت المعايير مختلف الكميات الصافية القصوى من السوائل القابلة للاشتعال المحددة لكل عبوة بالنسبة للركاب وطائرات الشحن. واقترح إدخال نص في الفقرة ٢-٢-٣ من الجزء ٢ يقتضي من الشاحن أن يكتب على وثيقة نقل البضائع الخطرة أن المواد قد صنّفت في مجموعة التعبئة ٣ عندما تطبق أحكام الفقرة ٢-٢-٣ من الجزء ٢. ومن شأن ذلك أن يوفر آلية للمشغلين للتحقق من أن الكمية الصافية في كل عبوة هي في حدود الكمية المحددة.

٢-٢-٤-٢ واقترح أيضا إدراج ملاحظة تحت النص الجديد للإشارة إلى أنه عندما تعبأ هذه البضائع الخطرة في نفس العبوة الخارجية مع البضائع الخطرة الأخرى، فإن القاسم المستخدم لقيمة "ك" المحتسبة ستكون ٣٠ أو ١٠٠، حسب الاقتضاء.

٢-٢-٤-٣ وإن كان هناك نوع من التأييد للملاحظة المتعلقة بقيمة "ك"، كان هناك دعم قليل للنص الذي يقتضي من الشاحن أن يكتب على وثيقة نقل البضائع الخطرة أن المواد قد صنّفت في مجموعة التعبئة ٣ عندما تطبق أحكام الفقرة ٢-٣-٢ -

٢ من الجزء ٢. وبما أن تصنيف المواد من مسؤولية الشاحن، فإن الأغلبية لا ترى قيمة في إضافة النص إلى وثيقة النقل. ولم يتم الاتفاق على التعديل.

٥-٢-٢ نقل الطرود الفارغة من النوع B(U) أو النوع B(M) (DGP/24-WP/61)

١-٥-٢-٢ في الاجتماع الثالث عشر لفريق العمل التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة، تم الاتفاق على إضافة ملاحظة جديدة تحت الفقرة ٧-٢-٤-١-١-٥ من الجزء ٢ (المعاد ترقيمها ٧-٢-٤-١-١-٥-٧ من الجزء ٢ في تذييل التقرير بشأن هذا البند من جدول الأعمال) لتوضيح أن طرد فارغ من المواد المشعة قد يتجاوز ٥ ملي سيفرت/ساعة المسموح به لتصنيفه كطرد مستثنى بسبب وجود اليورانيوم المستنفد في مواد التصنيع، وسيمكن بالتالي تصنيفه إما كمادة منخفضة النشاط النوعي (LSA-I) وإما كطرد من النوع B(U) أو النوع B(M).

٢-٥-٢-٢ وأشير إلى أن طرد فارغ من المواد المشعة قد يتجاوز أيضا ٥ ملي سيفرت/ساعة المسموح به لتصنيفه كطرد مستثنى بسبب فضالة التلوث أو التنشيط في الجزء الداخلي من الطرد. واقترح أنه ينبغي إضافة هذا الاحتمال إلى الملاحظة واقترح إدخال تعديل. كما اقترحت تعديلات تحريرية على هذه الملاحظة توخيا للوضوح.

٣-٥-٢-٢ ولم يتم تأييد التعديل على أساس أن التعديل المقترح أصلا في الاجتماع الثالث عشر لفريق العمل التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة كان يهدف إلى توضيح الممارسات الحالية وتيسيرها، ولكن التعديلات الإضافية المقترحة في ورقة العمل DGP/24-WP/61 غيرت أحكام الوكالة الدولية للطاقة الذرية.

٣-٢ التعديلات على الجزء ٣ من التعليمات الفنية: قائمة البضائع الخطرة والأحكام الخاصة والكميات المحدودة والمستثناة

١-٣-٢ مشروعات التعديلات على التعليمات الفنية بغرض مواءمتها مع توصيات الأمم المتحدة — الجزء ٣ (DGP/24-WP/13, Revised)

١-١-٣-٢ استعرض الاجتماع التعديلات على الجزء ٣ من التعليمات الفنية كي يعكس القرارات الصادرة عن لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة في دورتها السادسة (جنيف، ٢٠١٢/١٢/١٤). وتعكس التعديلات أيضا المقترحات التي كان قد وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) و(DGP/WG/13).

٢-١-٣-٢ ستدخل التتقيحات التالية على الجدول ٣-١:

- (أ) عبارة "تشغل كهربائيا" (electrically initiated) أدرجت بشكل غير صحيح كجزء من الاسم الرسمي المستخدم في النقل في حالة رقم الأمم المتحدة ٣٢٦٨ - وسيتم تصحيح ذلك؛
- (ب) بما أنه لم تطلب تسمية المواد المشعة لرقم الأمم المتحدة ٣٥٠٧، يحذف النص في العمود ٥ تبعا لذلك؛
- (ج) تخصص علامة "A2" إلى العمود ٧ بالنسبة لجميع الغازات الممنزة التي كانت محظورة على طائرات الشحن.

٢-٣-٢ كاشفات الإشعاع التي تحتوي على الغازات الواردة في الشعبة ٢-٢ (DGP/24-WP/5)

٢-٣-٢-١ أبلغ الاجتماع بقرار اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة في دورتها الثالثة والأربعين لإدراج متطلبات كاشفات الإشعاع المحتوية على الغازات الواردة في الشعبة ٢-٢ في الطبعة المنقحة ١٩ من اللائحة التنظيمية النموذجية. وأشار إلى أن اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة قد وافقت على تناول هذه الكاشفات بنفس طريقة تناول الكاشفات التي تحتوي على رقم الأمم المتحدة ١٠٠٨ - ثالث فلوريد البورون (انظر البند الخاص A190).

٢-٣-٢-٢ وفي إطار الدورة العادية للتعديل، سينظر فريق خبراء البضائع الخطرة في إدماج هذه المتطلبات في طبعة ٢٠١٧-٢٠١٨ من التعليمات الفنية. ومع ذلك، اقترح بدلا من ذلك أن تُعتمد في طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦ وذلك لتجنب الحاجة إلى نقل هذه الأجهزة في إطار الموافقات من السلطات الوطنية. ودُكر الاجتماع بأن متطلبات كاشفات الإشعاع التي تحتوي على فلوريد البورون قد تم تضمينها في التعليمات الفنية قبل أن تنظر فيها اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة. وقيل أنه يمكن اتخاذ نهج مماثل لكاشفات الإشعاع التي تحتوي على الغازات الواردة في الشعبة ٢-٢. وأدرجت المتطلبات في بند خاص جديد للأمم المتحدة المسند لأرقام الأمم المتحدة ١٠٠٦-الآركون، مضغوط؛ و١٠١٣-ثاني أكسيد الكربون؛ و١٠٤٦-الهليوم، مضغوط؛ و١٠٥٦-الكربتون المضغوط؛ و١٠٦٥-النيون، مضغوط؛ و١٠٦٦-النيوتروجين، مضغوط؛ و١٩٥٦-الغاز المضغوط، *n.o.s.؛ و٢٠٣٦-الزنيون.

٢-٣-٢-٣ وإن لم يكن هناك أي اعتراض على التعديل المقترح، فإن فريق الخبراء لم ير مبررا في لإضافة الشروط في التعليمات الفنية قبل أن تُدرج في اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة. واعتُرف بأن النهج ذاته قد اتخذ فيما يتعلق بإدراج كاشفات الإشعاع التي تحتوي على ثالث فلوريد البورون في طبعة ٢٠١٣-٢٠١٤ من التعليمات الفنية، ولكن اتُخذ ذلك القرار على أساس السلامة. ونظرا لعدم تقديم أي حالة تتصل بالسلامة لتبرير إدراج كاشفات الإشعاع التي تحتوي على الغازات الواردة في الشعبة ٢-٢، فلا يمكن لفريق الخبراء أن يؤيد الاقتراح. ولم يتم الاتفاق على التعديل.

٢-٣-٣-٢ التحقق من القيود المفروضة على الكمية المطبقة بموجب البندين الخاصين A4 و A5 (DGP/24-WP/27)

٢-٣-٣-٢-١ عُرض على الاجتماع اقتراح لإضافة نص مقابل البندين الخاصين A4 و A5 يقضي من الشاحنين الإشارة بوضوح على وثيقة نقل البضائع الخطرة إذا كانت القيود الموضحة في البندين A4 و A5 تنطبق وأن يبين ذلك على وثيقة نقل البضائع الخطرة. ويسمح هذان البندان الخاصان بنقل السوائل التي تسبب سميّة استنشاق الضباب في مجموعة التعبئة ١ والمواد الصلبة التي تسبب سميّة استنشاق في مجموعة التعبئة ١ على طائرات الشحن في حدود كمية صافية معينة، شريطة أن تكون معبأة وفقا لتعليمات التغليف لمجموعة التغليف رقم (١). ومن شأن النص الإضافي أن يوفر آلية للمشغلين للتحقق من أن تكون الكمية الصافية لكل طرد في حدود الكمية الصافية الأكثر تقييدا.

٢-٣-٣-٢ وتم الاتفاق على التعديل.

٢-٣-٤ البند الخاص A131 (DGP/24-WP/28 Revised)

٢-٣-٤-١ تم تخصيص البند الخاص A131 مقابل رقم الأمم المتحدة ١٠٤٠، أكسيد الإيثيلين لاتاحة كميات صغيرة من أكسيد الإيثيلين لتستخدم في أجهزة التعقيم التي ستشحن وفقا لأحكام البضائع الخطرة بكميات مستثناة، رغم أن رقم الأمم المتحدة ١٠٤٠ باعتباره الغازات الواردة في الشعبة ٢-٣ ممنوع على طائرات الركاب وطائرات الشحن على حد سواء. وتم الاتفاق على مقترح لتعديل عبارة "بغض النظر عن الإشارة "E0" في العمود ٩ من قائمة البضائع الخطرة (الجدول ٣-١)"

الإشارة إلى "E0" في العمود ٩ على أساس أن "E0" لم تظهر في العمود ٩ بالنسبة لرقم الأمم المتحدة ١٠٤٠، حيث كان العمود ٩ فارغاً.

٢-٤-٣-٢ وتم الاتفاق على التعديل، رهنا بتعديل تحريري من شأنه أن ينطبق أيضا على البند الخاص A75.

٥-٣-٢ أرقام الأمم المتحدة غير المدرجة في قائمة

البضائع الخطرة (DGP/24-WP/45, Revised)

١-٥-٣-٢ طُلب من الاجتماع النظر في إضافة عدد من البنود إلى الجدول ١-٣ التي بالرغم من أنها تحظى برقم الأمم المتحدة ومدرجة في اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة لا ترد حالياً في التعليمات الفنية. وأشار إلى أن عدم وجودها في التعليمات الفنية يستند إلى الاعتقاد بأنه لن تكون هناك حاجة لنقل البنود بطريق الجو على الإطلاق. ومع ذلك، فقد وردت في بعض الدول استفسارات عن النقل الجوي لبعض هذه البنود. وبهدف إلغاء احتمال نشوء الغموض، اقترح إضافة هذه البنود إلى التعليمات الفنية. واعترف بأنه ينبغي حظر نقل بعض البنود عن طريق الجو، أما البنود الأخرى، التي تعتبرها وسائل النقل الأخرى بضائع خطيرة، قد لا تُعد خطيرة عند نقلها عن طريق الجو. واقترحت التعديلات التالية وتم الاتفاق عليها:

(أ) معظم البنود غير المدرجة في التعليمات الفنية هي المواد غير المستقرة من الشعبة ٤-٢، في مجموعتي التعبئة ٢ و٣؛ واقترح إضافة هذه المواد إلى الجدول ١-٣ وحظرها على طائرات الركاب وطائرات الشحن على حد سواء ولكن مع تعيين البند الخاص A2 لاتاحة نقلها على طائرات الشحن بتراخيص مسبقة تصدرها الدول المعنية؛

(ب) أشير إلى أن مواد رقم الأمم المتحدة ١٣٢٧ (التبن أو القش أو الحشائش) ليست خطيرة عندما لا تكون مبللة أو رطبة أو ملوثة بالزيت واقترح بند جديد لهذا الغرض، يستند إلى البند الخاص ٢٨١ من اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة، لهذه المواد؛

(ج) تخصص الأمم المتحدة بندا خاصا (SP300) إلى رقم الأمم المتحدة ٢٢١٦ (جريش السمك وقرضاة السمك) ورقم الأمم المتحدة ٣٤٩٧ (علف قشريات الكريل) الذي يحظر نقل المواد إذا كانت درجة الحرارة في وقت التحميل تتجاوز مستويات معينة. ولذلك اقترح إضافة هذه المواد إلى الجدول ١-٣ كمواد محظورة النقل على طائرات الركاب وطائرات الشحن على حد سواء، ولكن مع تعيين البند الخاص A2 لاتاحة نقلها على طائرات الشحن بتراخيص مسبقة تصدرها الدول المعنية.

(د) اقترح حظر رقم الأمم المتحدة ٣٣٥٩ (وحدات نقل البضائع المبخرة) من النقل في أي ظرف كان حيث يمكن أن تحتوي هذه الوحدات على كميات صغيرة من الغازات السامة التي يمكن أن تنبعث خلال النقل؛

(هـ) مع التسليم بأن رقم الأمم المتحدة ٣٤٩٦ (بطاريات، هيدريد النيكل المعدني) منظم للنقل البحري فقط، اقترح إدراج الظروف التي يمكن أن تنقل فيها هذه البطاريات عن طريق الجو في بند خاص جديد. وهذا يتفق مع الطريقة التي تُعامل بها بعض البطاريات المعيّنة في البند الخاص A123. ولا يمكن تطبيق البند الخاص A123 على رقم الأمم المتحدة ٣٤٩٦ لأن هذا البند الخاص يُطبق على البطاريات غير المدرجة في التعليمات الفنية.

(و) المدخل الجديد لرقم الأمم المتحدة ٣٥٠٩ - عبوة متروكة، فارغة، غير منظّفة الذي أدرج في الطبعة المنقحة ١٨ من اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة أضيف على أنه محظور النقل على طائرات الركاب وطائرات الشحن على حد سواء وتم تعيين بند خاص جديد له A227 (انظر الفقرة ٣-١-٢ من التقرير عن البند ٣ من جدول الأعمال).

٦-٣-٢ البند الخاص A123 (DGP/24-WP/48)

١-٦-٣-٢ اقترح تعديل البند الخاص A123 لتغيير الشرط الحالي لعبارة "لا يقتصر" ("not restricted") وليظهر رقم البند الخاص على وثيقة الشحن الجوي، بحيث لا ينطبق سوى على البطاريات حيث تتجاوز الفلطية ٩ فولت. ولوحظ أن البند الخاص يطبق على "بطاريات التخزين الكهربائية" التي كانت متاحة على نطاق واسع لمستهلكي الأجهزة مثل المشاعل الكهربائية ولعب الأطفال والألعاب الإلكترونية وأجهزة الكشف عن الدخان. وقيل أن العديد من هذه البطاريات لم تشكل سوى القليل من المخاطر أو لم تفعل البتة في أثناء النقل وبالتالي فإن الوثائق المطلوبة غير مبررة. وستبقى الاشتراطات المتبقية لوقاية البطاريات من قصر الدارة الكهربائية ووقاية الأجهزة من التنشيط غير المقصود.

٢-٦-٣-٢ ولم يحظ الدعم سوى بالقليل من الدعم على أساس أنه سيزيد من تعقيد عملية القبول. وتم سحب الورقة.

٧-٣-٢ اشتراطات الأحكام الخاصة بالكميات المستثناة لاستخدام

المواد الماصة ومواد التثبيت (DGP/24-WP/57)

١-٧-٣-٢ أفيد أن الاشتراطات الواردة في الفقرة ١-٢-٥ (ب) من الجزء ٣ الخاصة بمواد التثبيت والمواد الماصة، بالنسبة للبضائع الخطرة السائلة، التي توضع في عبوة وسيطة وفقا لأحكام الكميات المستثناة كانت عملية مرهقة لبعض المستخدمين النهائيين الذين يرغبون في استخدام العبوة الوسيطة كوسيلة تخزين. واقترح تعديل على الفقرة ١-٢-٥ (ب) من الجزء ٣ والذي قدم خيارات بديلة لم تتضمن اشتراط وضع المواد في عبوة وسيطة ولكن من شأنها أن تضمن عدم خروج أي سوائل من العبوة في حالة كسر أو تسرب.

٢-٧-٣-٢ وبالرغم من أنه كان هناك تأييد لفحوى الاقتراح، رأى بعض الأعضاء أن صيغته كانت معقدة وأن ثمة حاجة إلى الكثير من التغييرات التحريرية. وأشار إلى أن الاشتراطات واردة في اللائحة التنظيمية النموذجية وأنه قد اقترح تعديل على اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة في دورتها الثالثة والأربعين ولكن لم يُعتمد الاقتراح في ذلك الوقت. وستعاد معالجة الموضوع في الدورة القادمة للجنة الفرعية. ولم يتيسر التوصل إلى اتفاق بشأن التعديل في الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة، ولكن ستعمل الأطراف المعنية مع مقدم الاقتراح لتوضيح الأحكام بحيث يمكن تقديم التعديل المنقح إلى اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة.

٨-٣-٢ رقم الأمم المتحدة ٣٢٤٢ — مادة Azodicarbonamide (DGP/24-WP/37)

١-٨-٣-٢ اقترح تعديل الجدول ١-٣ بالنسبة لرقم الأمم المتحدة ٣٢٤٢، مادة Azodicarbonamide في الاجتماع الثالث عشر لفريق العمل التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/13) (انظر الفقرة ١٨-٢-٣ من تقرير DGP-WG/13 ورقة العمل (DGP/24-WP/3)). وذكر أن هناك حاجة إلى تعديل بغرض الموازنة مع اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة والمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة للمنظمة البحرية الدولية لاتاحة نقل مادة Azodicarbonamide عن طريق الجو. واقترح أيضا بند جديد ينطبق على رقم الأمم المتحدة ٣٢٤٢. وطلب بعض الأعضاء مزيدا من الوقت للنظر في الاقتراح، نظرا لوجود بعض القلق من أن يكون بند التغليف الجديد بحاجة إلى المزيد من الموازنة مع اللائحة التنظيمية النموذجية.

٢-٨-٣-٢ ومنذ ذلك الوقت طُلبت المشورة من فريق خبراء بشأن مخاطر انفجار المواد غير المستقرة. وأشارت المعلومات الواردة إلى أنه على الرغم من أنه لا ينطبق على هذه المواد التعريف الفني بأنها ذاتية التفاعل، فإن لديها الخصائص التي يمكن أن تنتج أثر إنفجاري. ولوحظ أنه قد أُدرج في الفقرة ٢-٢-٣-٢ من الجزء ٢ ثلاث من المواد ذات الصلة الواردة تحديدا بالاسم في الجدول ١-٣. وفي اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة تخضع الثلاث مواد للبند P409 من

تعليمات التغليف وتم حظرها على طائرات الركاب وطائرات الشحن على حد سواء في التعليمات الفنية. ويشير هذا، إلى جانب المعلومات الواردة من فريق الخبراء، إلى أنه سيكون من غير المناسب تغيير الوضع الراهن لهذه المادة محظور/محظور.

٢-٣-٨-٣ وأبديت تساؤلات عما إذا كانت هذه المواد ستشكل خطراً فقط بالكميات العليا المسموح بها في اللائحة التنظيمية النموذجية وقد لا تشكل خطراً بالكميات الأصغر المسموح بها في النقل الجوي. وسيتمتع التحقق من ذلك.

٢-٣-٨-٤ ولم ير الاجتماع أنه كان هناك ما يكفي من المعلومات للموافقة على التعديل. وينبغي لمقدم الاقتراح أن يعمل مع الأطراف المعنية لتحديد المعلومات المطلوبة بحيث يمكن إعادة النظر في هذه المسألة في وقت لاحق.

٢-٤ التعديلات على الجزء ٤ من التعليمات الفنية: تعليمات التعبئة

٢-٤-١ مشروع التعديلات على التعليمات الفنية بغرض موافقتها مع توصيات الأمم المتحدة — الجزء ٤
(DGP/24-WP/14, Revised)

٢-٤-١-١ استعرض الاجتماع التعديلات على الجزء ٤ من التعليمات الفنية كي تعكس القرارات التي اتخذتها لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة في دورتها السادسة (جنيف، ٢٠١٢/١٢/١٤). وتعكس التعديلات أيضاً المقترحات التي وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) و(DGP/WG/13).

٢-٤-١-٢ رُئي أن الإشارة إلى إضافة تبطين ملائم يستخدم لمنع الحركة داخل العبوة في الفقرة الجديدة ١-١-١-٢ من الجزء ٤ كانت غير مناسبة بالنظر إلى الاعتقاد بأنه يمكن استخدام مواد التبطين فقط إذا تم استخدامها عندما تكون التعبئة قد خضعت للاختبار. واعتمد النص بغرض الموافقة مع اللائحة التنظيمية النموذجية، ولكن سُتعرض المسألة على اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة.

٢-٤-١-٣ والاشتراطات المتعلقة بالأسطوانات ووسائل الإغلاق التي تحتوي على غازات سامة الواردة في البند ٢١٩ من تعليمات التغليف ستنتقل إلى الإضافة على أساس أن الغازات السامة محظورة في النقل الجوي في ظل الظروف العادية. والاشتراطات المتعلقة بالأسطوانات التي تحتوي على الغازات التلقائية الاشتعال ستنتقل إلى الإضافة لنفس السبب. وحُدث الجدول ١ حيث أن ثلاث مواد فقط من بين المواد المدرجة فيه كانت متاحة في النقل الجوي (أرقام الأمم المتحدة ٣٥١٠ و٣٥١٣ و٣٥١٤) ونفس بند التعبئة الخاص ينطبق على الثلاث مواد. وسيُدرج هذا البند من تعليمات التغليف مع الاشتراطات الواردة في صلب البند ٢١٩.

٢-٤-١-٤ وتقتضي الفقرة ٩-١-٦ من الجزء ٤ التأكد من أن العبوة المستخدمة لأول مرة لنقل المواد المشعة تم تصنيعها وفقاً لمواصفات التصميم، لكنها لم تذكر على وجه التحديد الجهة التي ينبغي أن تقوم بالتأكد من ذلك. وأوضح مراقب من الوكالة الدولية للطاقة الذرية أنه من المفهوم عادة أن يكون ذلك من مسؤوليات الشاحن، ولكن الأمر يرجع إلى كل دولة لتحديدها. ورُئي أنه ينبغي توضيح ذلك في اللائحة التنظيمية وطُلب أن يعرض الأمين الأمر على لجنة معايير أمان النقل التابعة للوكالة الدولية للطاقة الذرية (TRANSSEC).

٢-٤-١-٥ وشروط المطابقة الواردة في البند ٨٧٧ من تعليمات التغليف المتصلة بالمواد المسموح بها في العبوات الداخلية من الزجاج أو الخزف تتناقض مع شروط التعبئة الإضافية للمواد التي تعبأ في وعاء أولي معدني أو من البلاستيك وبالتالي تم حذفها.

٢-٤-١-٦ ولوحظ أن الإشارة إلى الفقرة ٩-٣ من الجزء ٢ في بعض تعليمات التغليف والإشارة بشكل أكثر تحديداً إلى الفقرة ٩-٣-١ (أ) و (هـ) من الجزء ٢ في القسم الثاني من بند التغليف ٩٦٥-٩٧٠ كان متعمداً إذ أن الاشتراطات الواردة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (هـ) من الفقرة ٩-٣-١ من الجزء ٢ كانت الوحيدة التي تطبق على البطاريات المستثناة.

٢-٤-١-٧ واقترح أن هناك حاجة إلى إدخال تعديلات لاحقة على البند ٩٧١ من تعليمات التغليف بناءً على تعيين العنصر الجديد في الجدول ١-٣ لرقم الأمم المتحدة ٣٥٠٨ - مكثف، غير متناظر ليخضع لهذا البند من تعليمات التغليف. وتم الاتفاق على ذلك.

٢-٤-٢ أدوات إنقاذ الحياة (DGP/24-WP/4)

٢-٤-١-١ اقترح إدخال تعديل على تعليمات التغليف لرقم الأمم المتحدة ٣٠٧٢ - أدوات إنقاذ الحياة، غير ذاتية الانتفاخ (البند ٩٥٥ من تعليمات التغليف). وقد جاء هذا الاقتراح متابعاً للمناقشات التي دارت في اجتماع DGP-WG/13 بشأن الحالات التي تصنف فيها بعض الشركات المصنعة المواد مثل أجهزة البث الخاصة بتحديد المواقع في حالات الطوارئ والمنارات اللاسلكية للاستدلال على مواقع الطوارئ والمنارات الشخصية لتحديد المواقع التي تحتوي على بطاريات الليثيوم فقط في رقم الأمم المتحدة ٣٠٧٢، في حين أن شركات مصنعة أخرى تصنفها كبطاريات الليثيوم الموجودة في المعدات (رقم الأمم المتحدة ٣٠٩١ أو رقم الأمم المتحدة ٣٤٨١) (انظر الفقرة ٣-٢-٢٠ من تقرير DGP-WG/13، ورق العمل DGP/24-WP/3). واتفق فريق العمل على تعيين البند الخاص A182 لرقم الأمم المتحدة ٣٠٧٢ بحيث أن المعدات التي تحتوي على بطاريات الليثيوم فقط يمكن تصنيفها في رقم الأمم المتحدة ٣٠٩١ أو رقم الأمم المتحدة ٣٤٨١.

٢-٤-٢-٢ وإذ يُسَلَّم بأن البند ٩٥٥ من تعليمات التغليف ينطبق على رقم الأمم المتحدة ٣٠٧٢ ورقم الأمم المتحدة ٢٩٩٠ - أدوات إنقاذ الحياة، ذاتية الانتفاخ، اقترح أيضاً في اجتماع DGP-WG/13 إدخال تعديل على بند التغليف هذا للتأكد من وجود تدابير السلامة المناسبة عندما تكون هذه المواد تحتوي على بطاريات الليثيوم. ومع ذلك، رغم أن فريق العمل أيد التعديل من حيث المبدأ، فإنه لا يمكن أن يوافق على الصيغة المقترحة. وقدم الاقتراح الجديد للاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة، مع الأخذ في الاعتبار المناقشات التي دارت في اجتماع DGP-WG/13. واشتمل الاقتراح على ثلاثة تعديلات عامة للبند ٩٥٥ من تعليمات التغليف:

(أ) تم نقل النص التمهيدي الوارد حالياً تحت الاشتراطات الإضافية للتعبئة إلى بداية تعليمات التغليف؛

(ب) أضيف شرط في البند P905 من تعليمات التغليف في اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة بخصوص البطاريات من الفئة ٨ وبطاريات الليثيوم التي ستفصل أو تعزل كهربائياً في الاشتراطات الإضافية للتعبئة؛

(ج) حذفت الأحكام المتعلقة بأنظمة أحزمة سلامة الركاب التي تتيح استخدام خرطيش الغاز التي تحتوي على الغازات الواردة في الشعبة ٢-٢ بما يصل إلى خرطوشتي تشغيل على أساس أن هذه الأجهزة يجب أن تخضع لرقم الأمم المتحدة ٠٥٠٣ - أجهزة السلامة، نارية حارقة أو رقم الأمم المتحدة ٣٢٦٨ - أجهزة السلامة، تشغل كهربائياً. واعترف بأن هذه الأحكام قد أدخلت في التعليمات الفنية قبل اعتماد أرقام محددة للأمم المتحدة تخص أكياس الإنقاذ الهوائية ووسائل شد أحزمة المقاعد (المعاد تسميتها "أجهزة السلامة" في الطبعة المنقحة ١٨ من اللائحة التنظيمية النموذجية والتي انعكست في التعديلات المدخلة على التعليمات الفنية التي اقترحت في هذا التقرير). وأشار إلى أنه يجب أن تكون أجهزة السلامة معبأة حسب مواصفات التعبئة للأمم المتحدة، في حين أنه يشترط أن تعبأ أجهزة إنقاذ الحياة داخل عبوات خارجية متينة فقط.

٢-٤-٢-٣ وكان هناك تأييد لفحوى الاقتراح، ولكن أبدي القلق بشأن عدم تحديد حد أقصى لحجم البطاريات في الحالات التي يحتوي فيها رقم الأمم المتحدة ٣٠٧٢ ورقم الأمم المتحدة ٢٩٩٠ على بطاريات الليثيوم وألا يكون هناك نظام الإبلاغ عن

الأخطار للإشارة إلى ذلك. واقترح أحد الأعضاء إضافة اشتراط لنتيبت بطاقة على بطاريات الليثيوم، ولكن رأى آخرون أن مشكلة الإبلاغ عن الأخطار هي مشكلة أوسع نطاقا ستحتاج إلى أن تعالج بصورة أشمل. واثق على أن يعرض الأمين هذه المسألة على اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة.

٤-٢-٤-٢ وتم الاتفاق على التعديل، وذلك رهنا بتعديل تحريري لعكس ترتيب الفقرتين الأوليين من تعليمات التغليف.

٣-٤-٢ الكميات المحدودة من حمض فوق أكسيد

الخليك (DGP/24-WP/34)

١-٣-٤-٢ قدم بند خاص جديد يسند لرقم الأمم المتحدة ٣١٠٧، الأكسيد الفوقي العضوي النوع هاء، سائل للاجتماع DGP-WG/13 والذي من شأنه أن يسمح بتنفيذ كمية محدودة من الأوكسجين ضمن العبوات المخصصة لحمض فوق أكسي خليك. وأشار إلى أن حمض فوق أكسي خليك عادة يُستخدم كمعقم لأغراض الرعاية الصحية وأن هناك حاجة لنقل المعدات عن طريق الجو لاستخدامها في تعقيم المعدات الطبية باستخدام العبوات المخصصة. وقد أصدرت السلطات الوطنية المختصة في أربع دول إعفاءات لاتاحة نقل هذه المادة في حاويات صغيرة شريطة أن تكون قد استوفيت متطلبات معيئة. واقترح أن يضاف البند الخاص الجديد المقترح إلى التعليمات الفنية لإزالة الحاجة إلى مثل هذه الإعفاءات ولتيسير النقل الدولي. وإن كان هناك تعاطف مع هذا الاقتراح، أعرب فريق العمل عن عدد من الشواغل ولم يمكنه تأييد التعديل.

٢-٣-٤-٢ وقُدّم الاقتراح المنقح إلى الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة الذي أخذ في الاعتبار الشواغل التي أثرت في اجتماع DGP-WG/13. وبدلا من البند الخاص الجديد، اقترح تعديل ليشمل اشتراطات إضافية للتعبئة في البند ٥٧٠ من تعليمات التغليف (يسند لرقم الأمم المتحدة ٣١٠٧، الأكسيد الفوقي العضوي النوع هاء، سائل ورقم الأمم المتحدة ٣١٠٩، الأكسيد الفوقي العضوي النوع واو، سائل)، وعُرض على الاجتماع منهجين لتعديل البند ٥٧٠ من تعليمات التغليف: كان أحدهما نهجا أكثر عمومية في حين عكس الآخر الإعفاءات الحالية.

٣-٣-٤-٢ وأشار إلى أنه عند إتاحة مسألة التنفيس، فإن الشروط الواردة في الفقرة ٦-١-١ والفقرة ١٢-١-١ والفقرة ٧-١-٢ من الجزء ٤ ستكون غير عملية وبالتالي لا ينبغي تطبيقها. وأضيف هذا الاستثناء إلى بند التغليف المنقح ٥٧٠. وأشار مقدم الاقتراح إلى أن البند الخاص A75 تم تعديله في طبعة ٢٠١٣-٢٠١٤ من التعليمات الفنية لاتاحة التنفيس وطلب من فريق الخبراء النظر في تعديل البند للإشارة إلى أنه لا ينبغي تطبيق الفقرات ٦-١-١ و ١٢-١-١ و ٧-١-٢ من الجزء ٤. وتم الاتفاق على ذلك.

٤-٣-٤-٢ وكان هناك تأييد شامل للاقتراح المعروض ولكن أثرت بعض الشواغل فيما يتعلق بحدود الإفراج عن الأوكسجين وبأن هذا الاقتراح لم يجعل البند مقصورا على أجهزة التعقيم. وتمت مناقشة ما إذا كان ينبغي تطبيق البند على طائرات الركاب وطائرات الشحن على حد سواء، إلا أنه من المعتقد أنه ينبغي أن يقتصر ذلك على طائرات الشحن. وتم الاتفاق على المقترح المنقح، وذلك رهنا ببعض التعديلات التحريرية.

٤-٤-٢ - الصف ٦ - تعليمات تعبئة المواد السامة والمعدية

(DGP/24-WP/35)

١-٤-٤-٢ طلب من فريق الخبراء مناقشة صياغة شرط فارق الضغط في الفقرة الفرعية (هـ) من البند ٦٢٠ من تعليمات التغليف، أي "يجب أن يكون الوعاء الأولي والعبوة الثانوية قادرين على تحمل، دون حدوث تسرب، ضغط داخلي يحدث فارقا في الضغط لا يقل عن ٩٥ كيلوباسكال ودرجات حرارة في نطاق ما بين -٤٠ درجة مئوية و ٥٥+ درجة مئوية أيا كانت درجة الحرارة المتوخاة للشحنة". وأشار إلى أن العلاقة بين قياس فارق الضغط ونطاق درجات الحرارة كانت غير واضحة وقابلة للتأويل.

٢-٤-٤-٢ وأشار إلى أن هذا النص للأمم المتحدة وأن المسألة قد أثرت في أكثر من مناسبة من جانب فريق خبراء البضائع الخطرة وفي اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة ولكن لا يزال يتعين الاتفاق على فكرة واحدة بشأن تفسير النص. وقد

طُبِّقَت الشروط بشكل مختلف في أجزاء مختلفة من العالم مما أدى في بعض الأحيان إلى نتائج اختبارات إيجابية وسلبية على حد سواء. وكان يُرجى أن يتم تحديد تفسير واضح، ولكن ذلك سيحتاج إلى أن يتم عن طريق اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة.

٢-٤-٥ الأحكام الخاصة بشروط التعبئة العامة (DGP/24-WP/36)

٢-٤-٥-١ اقترح الاستعاضة عن "و" ب "أو" في الجملة الواردة في الفقرة ١-١-٢ من الجزء ٤ الذي جاء فيها "باستثناء ما يرد النص عليه في الفقرة ١-١٠-١ أو الفقرة ٤-١-٧ من الجزء ٤" إذ رُئي أن الاحتفاظ ب "و" يعني أنه سيتعين استيفاء الشروط في كلتا الفقرتين حتى ينطبق الاستثناء. في حين رأى بعض الأعضاء أن "و" مناسبة، اتفق آخرون على أنها تسبب الارتباك وأن "أو" مناسبة أكثر. وتم الاتفاق على التعديل.

٢-٤-٥-٢ وخلال المناقشة لوحظ أن الفقرة ١-١٠-١-١ من الجزء ٤ تشير إلى "عبوة كبيرة" وهي لا يُسمح بها في النقل الجوي. وسيتم حذف ذلك.

٢-٤-٦ البند ٤٥٧ من تعليمات التغليف (DGP/24-WP/44)

٢-٤-٦-١ حظي اقتراح بحذف جميع العبوات المعدنية من قائمة العبوات المسموح بها في البند ٤٥٧، المخصص لرقم الأمم المتحدة ٢،٣٢٤١-برومو-٢-نيتروبروبان-١،٣-ديول حظي بالتأييد دون اعتراض. واتفق فريق الخبراء على أن ذلك ضروري من أجل الموامة مع البند المقابل له في اللائحة التنظيمية النموذجية (P520).

٢-٤-٧ الأحكام الخاصة برقم الأمم المتحدة ٢٩٨٣ - مزيج أكسيد الإثيلين وأكسيد البروبيلين (DGP/24-WP/47)

٢-٤-٧-١ قُدمت ورقة إلى اجتماع عام ٢٠١٢ لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) تحدد وجود تباين بين العبوات المسموح بها في رقم الأمم المتحدة ٢٩٨٣ (البند ٣٦١) وتلك المسموح بها في اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة (P200) (انظر الفقرة ٣-٢-١٨-٣ من تقرير اجتماع DGP-WG/12 (ورقة العمل DGP/24-WP/2)). واقترح تعديل البند ٣٦١ من التعليمات الفنية لمواءمتها مع البند P200 من اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة. ووافق فريق العمل على إحالة المسألة إلى اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة من أجل النظر في ما إذا كان تخصيص البند P200 الذي يتيح استعمال أوعية الضغط فقط مناسباً (انظر الفقرة ٣-٢-١٨-٦ من تقرير اجتماع DGP-WG/12 (DGP/24-WP/2)).

٢-٤-٧-٢ وأبلغ الاجتماع بأن ورقة غير رسمية قُدمت إلى الدورة ٤٣ للجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة (UN/SCETDG/43/INF.28). ولكن لم تنتظر اللجنة الفرعية في الورقة بسبب ضيق الوقت. وذكر مقدم الورقة أن مقارنة بين الأحكام الخاصة بالتعبئة للسوائل القابلة للاشتعال الأخرى التي تخضع للبند P001 من تعليمات التغليف في اللائحة التنظيمية النموذجية والتي لديها خصائص مماثلة (أي السوائل القابلة للاشتعال التي تشكل أخطاراً فرعية سمية وضغطاً بخارية مماثلة) أشارت إلى أن البند P001، المطابق للبند ٣٦١ من تعليمات التغليف في التعليمات الفنية، قد يكون هو الأنسب.

٢-٤-٧-٣ ورغم أن هذه الورقة غير الرسمية لم تناقش في الدورة ٤٣ للجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة، فقد أضيفت كورقة عمل للدورة ٤٤. ورئي أنه لم يكن هناك أي مبرر لتغيير أي شيء، ولكن ينبغي لأي معلومات إضافية تصدر عن دورة الأمم المتحدة أن تُعرض على فريق خبراء البضائع الخطرة لينظر فيها.

٢-٤-٨ شروط التعبئة الخاصة بمكونات نظام الوقود (DGP/24-WP/54)

٢-٤-٨-١ أشير إلى أن الفقرة الأخيرة في البند ٩٦٢ من تعليمات التغليف التي تقتضي من البضائع الخطرة في الأجهزة أو الآلات أن تكون معبأة في عبوات خارجية متينة، ما لم توفر للحاويات التي تحتوي على البضائع الخطرة الحماية الكافية

عن طريق بنية الآلة أو الجهاز، سيكون من الأنسب وضعها تحت عنوان "الشروط الإضافية للتعبئة". واقتُرِح بناء على ذلك تعديل لنقل الفقرة. كما اقترح حذف عنوان "العبوات الخارجية للعبوات المجمعدة" على أساس أن هذا البند ينطبق على المواد التي لا تتطلب تغليفا داخليا.

٢-٤-٨-٢ وتم الاتفاق على التعديل.

٩-٤-٢ **توجيهات التعبئة ٩٥٠ و٩٥١ و٩٥٢**
(DGP/24-WP/70)

٢-٤-٩-١ أشير إلى أن صيغة الشرط في توجيهات التعبئة ٩٥٠ و٩٥١ و٩٥٢ للبضائع الخطرة اللازمة لتشغيل السيارة (مثل طفايات الحريق أو أسطوانات نفخ إطارات العجلة أو أجهزة السلامة) غير لائقة لأن البنود المدرجة ليست ضرورية لتشغيل السيارة. واقتُرِح تعديل طفيف لمعالجة هذه المسألة. وتم الاتفاق على التعديل المنقح، الذي حدد بأنه يجب أن تكون البضائع الخطرة ضرورية لتشغيل أو "سلامة" السيارة.

٢-٤-١٠-٢ **البند ٢٠٣ من تعليمات التغليف: رقم الأمم المتحدة ١٩٥٠ ورقم الأمم المتحدة ٢٠٣٧**
(DGP/23-WP/80)

٢-٤-١٠-١ أشير إلى أن البند ٢٠٣ ينطبق على رقم الأمم المتحدة ٢٠٣٧ (خراطيش الغاز والأوعية الصغيرة التي تحتوي على غاز) ورقم الأمم المتحدة ١٩٥٠ (الهباء الجوي) على حد سواء. وأوضح البند أن هناك حاجة إلى إجراء اختبار الأمم المتحدة للتغليف الخارجي بالنسبة لرقم الأمم المتحدة ١٩٥٠، إلا أن هيكله لم يكن واضحا بشأن ما إذا كان الأمر ينطبق على رقم الأمم المتحدة ٢٠٣٧. واقتُرِح دراسة لتعليمات التغليف المطبقة لللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة أن هناك حاجة إلى اختبار الأمم المتحدة للتعبئة الخارجية بالنسبة لكليهما. ووافق فريق الخبراء على هذا التفسير. وبناء على ذلك أضيفت قائمة مواصفات العبوات الخارجية للأمم المتحدة المسموح بها إلى البند لتوضيح أن هناك حاجة إلى اختبار الأمم المتحدة للتعبئة بالنسبة لكليهما.

٢-٤-١٠-٢ وكشفت الدراسة أيضا أن الصناديق والاسطوانات مسموح بها لرقم الأمم المتحدة ٢٠٣٧ في اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة، ولكن التعليمات الفنية تسمح بالصناديق فقط. واقتُرِح أنه ليس هناك أي مبرر لعدم إدراج ليس فقط الاسطوانات بل وأيضا الصفائح بالإضافة إلى الصناديق. ووافق فريق الخبراء على إضافة الاسطوانات ولكنه قرر عدم إضافة الصفائح بما أنها ليست مدرجة في تعليمات التغليف للأمم المتحدة المعمول به.

٢-٤-١٠-٣ وأشير إلى أن استخدام مصطلح "وعاء" في البند ٢٠٣ من تعليمات التغليف يمكن أن يسبب الارتباك إذ أنه يمكن أن ينطبق فقط على الأوعية الصغيرة التي تحتوي على غاز، (رقم الأمم المتحدة ٢٠٣٧) أو على الهباء الجوي كذلك، إذا أخذ التعريف الوارد في الفقرة ٣ من الجزء ١ في الاعتبار. ووافق فريق الخبراء على إضافة ملاحظة توضح أن أي إشارة إلى وعاء في البند تشمل على حد سواء "الهباء الجوي" و "الأوعية الصغيرة التي تحتوي على غاز". وسيتم إدخال التغييرات المنطبقة أيضا على توجيه البند الخاص بالكميات المحدودة (البند Y203).

٢-٥ **تعديلات على الجزء ٥ من التعليمات الفنية:**

مسؤوليات الشاحن

١-٥-٢ مشروع التعديلات على التعليمات الفنية بغرض
مواقتها مع توصيات الأمم المتحدة — الجزء ٥
(DGP/24-WP/15)

١-١-٥-٢ استعرض الاجتماع التعديلات على الجزء ٥ من التعليمات الفنية كي تعكس القرارات الصادرة عن لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة في دورتها السادسة (جنيف، ٢٠١٢/١٢/١٤). كما عكست التعديلات المقترحات التي وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) و(DGP/WG/13).

٢-١-٥-٢ رأى فريق الخبراء أن الاشتراطات الجديدة الواردة في الفقرة ٤-١-٥-٧-١ من الجزء ٥ بشأن الإشارات إلى الفقرة المعنية التي توضع على وثيقة النقل غير عملية إذ أن رقم الفقرة سيكون مختلفا اعتمادا على الوضع. واحتفظ بالاشتراطات توخيا للمواءمة، ولكن سنثار هذه المسألة في اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة.

٢-١-٥-٣ ولم تُعتمد حاشية جديدة في نص الإعلان بشأن وثيقة النقل إذ ربي أنه لا لزوم لها. وسيتم إبلاغ اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة بشأن ذلك.

٢-٥-٢ توضيح بشأن تثبيت البطاقات
(DGP/24-WP/56)

١-٢-٥-٢ قُدمت ورقة إلى اجتماع عام ٢٠١٣ لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/13) اقترحت إدخال تعديل طفيف على الفقرة ٣-٢-٨ من الجزء ٥ لتوضيح أن الأحكام الواردة في الفقرة ٣-٢-٨ من الجزء ٥ تنطبق على تثبيت بطاقات الخطر وليس على بطاقات النقل (انظر الفقرة ٣-٢-٣٢ من تقرير DGP-WG/13 (DGP/24-3/WP)). وكان هناك تأييد أولي للاقتراح حتى تبين أن بعض الأحكام الواردة في الفقرة ٣-٢-٨ من الجزء ٥ تنطبق أيضا على بطاقات النقل. واقترح تعديل منح لتغيير الفقرة ٣-٢-٨ من الجزء ٥ لتناول مسألة بطاقات الخطر والفقرة ٣-٢-١٢ من الجزء ٥ لتناول مسألة بطاقات النقل. وتم الاتفاق على التعديل، وذلك رهنا بالتتقيحات التحريرية.

٢-٢-٥-٢ وفي أثناء المناقشة، لوحظ استخدام مصطلحات مختلفة لتناول مسألة بطاقات الخطر في التعليمات الفنية بكاملها. واتفق على أنه ينبغي تطبيق مصطلح موحد وسيتم تناول ذلك خلال فترة السنتين المقبلة.

٦-٢ تعديلات على الجزء ٦ من التعليمات الفنية: اصطلاحات
التعبئة والتوسيم والشروط والاختبارات

١-٦-٢ مشروع التعديلات على التعليمات الفنية بغرض
مواقتها مع توصيات الأمم المتحدة — الجزء ٦
(DGP/24-WP/16, Revised)

١-١-٦-٢ استعرض الاجتماع التعديلات على الجزء ٦ من التعليمات الفنية كي تعكس القرارات الصادرة عن لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة في دورتها السادسة (جنيف، ٢٠١٢/١٢/١٤). كما عكست التعديلات المقترحات التي وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) و(DGP/WG/13).

٢-١-٦-٢ ظهرت أحكام خاصة بالتطبيقات والموافقات للمواد المشعة في اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة ولكن ليس في التعليمات الفنية. وكان الغرض من الأحكام الحصول على الموافقات من السلطات المختصة ولم تتناول

أي شروط محددة في مجال الطيران. ونظر الاجتماع في اعتمادها في التعليمات الفنية، ولكن تقرر أن الإشارة إلى الأحكام الواردة في اللائحة التنظيمية النموذجية سيكون كافياً.

٢-٦-١-٣ والأحكام الجديدة الخاصة بالطرود المستثناة من شروط المواد الانشطارية والفترة الانتقالية للشحنات التي أعدت قبل ديسمبر ٢٠١٤ لم تُعتمد على أساس أن هذه الطرود مسموح بها فقط للنقل في ظل الاستخدام الحصري ومن المحتمل أنه لن يتم نقلها أبداً عن طريق الجو.

٢-٦-٢ الأحكام الخاصة بتعبئة المواد المعدية من الفئة A (DGP/24-WP/37)

٢-٦-٢-١ أشير إلى أن هناك تناقض بين الفقرة ٦-٥-٢-٢-١ من الجزء ٦ التي تشير إلى إسقاط عينة واحدة خمس مرات والفقرة ٦-٥-٣-٦ من الجزء ٦ التي تشير إلى إسقاط عينة واحدة. واقتُرح تعديل لإزالة هذا التناقض.

٢-٦-٢-٢ ورغم أن فريق الخبراء قد اتفق على أنه من الصعب قراءة الأحكام، فإنه لا يرى أن ثمة أي تناقض وبالتالي لا داعي لأي تعديل. وحددت الفقرة ٦-٥-٢-٢-١ من الجزء ٦ شروط اختبار أي عبوة تتألف من صندوق خارجي مصنوع من الخشب الرقائقي مع وعاء أولي من البلاستيك حيث يجب أن تخضع خمس عينات لاختبار رذاذ الماء قبل الإسقاط ويجب تهيئة خمس عينات أخرى إلى ١٨° س قبل الإسقاط. وإذا كان القصد من العبوة أن تعبأ بتلج جاف، فيجب أن تخزن عينة إضافية واحدة إلى أن ينوب الثلج الجاف وفقاً لما هو مبين في الفقرة ٦-٥-٣-٦ من الجزء ٦ ويجب إسقاط عينة واحدة خمس مرات في الاتجاه الذي من الأرجح أن يؤدي إلى تلف العبوة.

٢-٦-٢-٣ وكان هناك اقتراح بأن تكون التعليمات الفنية مقدمة في شكل ملاحظة، ولكن لم يتم تأييد ذلك على أساس أنها شروط الأمم المتحدة. ورئي أن التفسير الواردة أعلاه (الفقرة ٢-٦-٢-٢) سيكون كافياً.

٢-٦-٢ الضغط الداخلي للعبوات التي تحتوي على المواد المشعة المنقولة عن طريق الجو (DGP/24-WP/42)

٢-٦-٣-١ أُبلغ الاجتماع بالتعديل المقترح على سلسلة معايير الأمان رقم ٦ للوكالة الدولية للطاقة الذرية فيما يتصل بفارق الضغط الذي يجب أن تتحمله العبوة بدون فقدان أو تشتت المحتويات المشعة من نظام احتواء العبوة (الفقرة ٦٢١ من سلسلة معايير الأمان رقم ٦). وقد ورد الشرط المعادل في التعليمات الفنية في الفقرة ٦-٢-٧ من الجزء ٦. وأوصي بطلب رأي فريق خبراء البضائع الخطرة قبل الاجتماع التالي للجنة معايير أمان النقل التابعة للوكالة الدولية للطاقة الذرية (TRANSSEC) (٢٠١٣/١١/٢٧).

٢-٦-٣-٢ وأُبلغ الاجتماع أن الشرط الوارد في الفقرة ٦٢١ من سلسلة معايير الأمان رقم ٦ (الفقرة ٦-٢-٧ من الجزء ٦ من التعليمات الفنية) لم يأخذ في الاعتبار شكل المواد المشعة ودرجة خطورة تسرب هذه المواد المشعة من نظام احتواء العبوة على أمن الطائرة وسلامة الركاب والطاقم. ووفقاً لذلك، اقترح التعديل تقسيم الاشتراط إلى ثلاث فئات مختلفة على أساس الشكل المادي ودرجة الخطورة مع تطبيق شروط مختلفة على كل منها.

٢-٦-٣-٣ وبينما فهم بعض أعضاء فريق الخبراء المنطق في وضع شروط مختلفة على أساس مستوى المخاطر من حيث أن هذا النهج تم تطبيقه على البضائع الخطرة الأخرى، فمن رأيهم أن تقسيم الشروط إلى ثلاث فئات مختلفة من شأنه أن يعقد الأحكام ويجعلها أكثر صعوبة للفهم. ولم يروا مبرراً كافياً لخفض المعايير وأنه يجب أن تبقى الأحكام القائمة على حالها.

٧-٢ تعديلات على الجزء ٧ من التعليمات الفنية: مسؤوليات المشغل

١-٧-٢ مشروع تعديلات على التعليمات الفنية بغرض مواعمتها مع توصيات الأمم المتحدة — الجزء ٧ (DGP/24-WP/17)

١-١-٧-٢ استعرض الاجتماع التعديلات على الجزء ٧ من التعليمات الفنية كي تعكس القرارات الصادرة عن لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة في دورتها السادسة (جنيف، ٢٠١٢/١٢/١٤). وتعكس التعديلات أيضاً المقترحات التي وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) و(DGP/WG/13). وتم الاتفاق على التعديلات.

٢-٧-٢ شراء البطاقات أو التسجيل عن طريق الإنترنت - معلومات عامة (DGP/24-WP/26)

١-٢-٧-٢ تم سحب ورقة العمل هذه.

٣-٧-٢ توفير المعلومات للركاب (DGP/24-WP/31)

١-٣-٧-٢ أشير إلى أن النص الذي كان موجوداً في الفقرة ٥-١ من الجزء ٧ قبل الطبعة ٢٠١١-٢٠١٢ من التعليمات الفنية قد حُذف عن غير قصد وأنه ينبغي إعادته. وقد عُدلت الفقرة ٥-١ من الجزء ٧ في طبعة ٢٠١١-٢٠١٢ لتتناول مسألة تزايد استخدام شبكة الانترنت لحجز الرحلات الجوية وتسجيل المسافرين، واستخدام الهواتف والأكشاك في المطارات لتسجيل المسافرين. وأشير، مع ذلك، إلى أن النص الجديد لم يتناول الحالات التي يحجز فيها الركاب عبر الهاتف ويوفر المشغل المعلومات عن البضائع الخطرة مع تأكيد الحجز عن طريق البريد العادي أو البريد الإلكتروني. وتم الاتفاق على النص المعدل لإعادة هذا الشرط.

٢-٣-٧-٢ وقُدّم تعديل آخر للاستعاضة عن الإشارة إلى عبارة "الموفرة" ("provided") بعبارة "المقدمة" ("presented") في الفقرة ٥-١ من الجزء ٧ لتوضيح أنه على الركاب الاطلاع على المعلومات عن أنواع البضائع الخطرة المحظور نقلها قبل الشروع في التسجيل. وأفيد بأن بعض المشغلين ينشرون المعلومات اللازمة في أماكن على موقع شبكة الانترنت لا تكون دائماً مرئية للركاب، معتبرين أن ذلك يستوفي شرط المعلومات "الموفرة". وإن كان هناك قلق بشأن النص المنقح الذي له نفس المعنى باللغات الأخرى غير الإنجليزية، فإن الأغلبية أيدت التعديل، وتم الاتفاق عليه.

٤-٧-٢ وضع بطاقة وحدة الشحن (ULD) بشكل

ظاهر (DGP/24-WP/51)

١-٤-٧-٢ اقتُرح إدخال ملاحظة جديدة تحت الفقرة ٢-٨-٤ من الجزء ٧ في اجتماع عام ٢٠١٣ لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة للتأكيد على أنه يجب أن تكون وحدة الشحن مرئية عبر الغلاف الواقي. وأعرب عن قدر كبير من التأييد لفحوى هذا الاقتراح، مع إشارة العديد من الأعضاء إلى أن ذلك يعتبر مشكلة شائعة. ومع ذلك، رأى الكثيرون أن البند ينبغي أن يكون شرطاً بدلاً من توصية وأنه يجب إجراء استعراض أشمل للفقرة ٢-٨ من الجزء ٧ قبل الموافقة على أي نص.

٢-٤-٧-٢ وقُدّم اقتراح جديد للاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة. وأُخذت في الاعتبار كل تنقيحات التعديل المقترح التي قُدمت في اجتماع DGP-WG/13 عند وضع التعديل الجديد، باستثناء تنقيح واحد يتعلق بإضافة نص للإشارة إلى أن الرسومات المظلمة الحمراء على البطاقة يجب أيضاً أن تكون واضحة. ورئي أن هذا ليس ضرورياً بما أن الرسومات المظلمة الحمراء جزء من بطاقة التعريف وينبغي أن يكون مفهوماً أنها يجب أن تكون واضحة أيضاً.

٢-٧-٤-٣ وكان هناك تأييد للاقتراح ولكن أثبتت بعض الشواغل. إذ أثبتت أهمية التأكيد على أنه يجب أن تكون المعلومات على البطاقة مرئية ومقروءة، وليس فقط البطاقة نفسها. كما هناك حاجة إلى الأخذ في الاعتبار أنه إذا وُضعت بطاقة تعريف على منصة فإنها يمكن أن ترفرف مما يؤدي إلى صعوبة رؤية المعلومات. وتم الاتفاق على التعديل المنقح.

٢-٧-٥ أحكام للمساعدة في التعرف على البضائع الخطرة غير المُصرَّح بها (DGP/24-WP/53)

٢-٧-٥-١ تم الاتفاق على اقتراح لإضافة أحكام جديدة ومعدلة للمساعدة في التعرف على البضائع الخطرة غير المُصرَّح بها. واقترح أحد أعضاء فريق الخبراء أن يستمر العمل على تحسين الأحكام خلال فترة السنتين المقبلة. وتم الاتفاق على ذلك أيضا.

٢-٧-٦ الحوادث والاختلافات الخاصة بالبضائع الخطرة (DGP/24-WP/60) وتعريف حوادث البضائع الخطرة وعدم مطابقتها (DGP/24-WP/68)

٢-٧-٦-١ قُدم اقتراح لتحديد عنوان عام لجميع أنواع التقارير. وسيكون العنوان "الإبلاغ عن الحوادث" ("Occurrence Reporting")، وسيشمل حوادث البضائع الخطرة، والوقائع، والبضائع الخطرة التي أغفل أو أسيء الإعلان عنها، و"الاختلافات". وستشمل الاختلافات الخاصة بالبضائع الخطرة حالات عدم الامتثال غير حوادث أو وقائع البضائع الخطرة. وتم تضمين تعريف لكل من الحوادث والاختلافات في الاقتراح. كما أُدرجت توصية جديدة للمشغلين كي يضعوا نظاما داخليا للإبلاغ عن الاختلافات في البضائع الخطرة وذلك في شكل ملاحظة تحت الفقرة ٤ من الجزء ٧. وأشار إلى أنه يمكن أن تصبح الاختلافات أكثر حدة ما لم تُتخذ التدابير اللازمة لمنع تكرارها وأن التقارير يمكن أن تكون مفيدة.

٢-٧-٦-٢ وأعرب فريق الخبراء عن تقديره للعمل المنجز بشأن تحليل متطلبات الإبلاغ في التعليمات الفنية. ومع ذلك، لم يشعر العديد من الأعضاء بالارتياح لإضافة توصية بشأن الإبلاغ عن أي نوع من عدم الامتثال لأن ذلك سيؤدي إلى الإبلاغ عن البنود المرفوضة خلال عملية القبول وهذه المعلومات غير ضرورية للمنظمين. وكان من المفهوم أنه ليس هناك ما يمنع دولة أن تطلب أكثر من حيث تقديم التقارير، ولكن فريق الخبراء لم ير فائدة في إضافة أي شيء جديد إلى التعليمات الفنية. واعترف بالطبيعة المعقدة لمتطلبات الإبلاغ، واقترح وضع مواد إرشادية لإدراجها في الملحق خلال فترة السنتين المقبلة. ورئي أن من شأن هذه المواد الإرشادية أيضا أن تسهل جمع البيانات لنظام الإبلاغ عن حوادث ووقائع البضائع الخطرة (انظر الفقرة ٥-٢ من التقرير عن البند ٥ من جدول الأعمال).

٢-٧-٧ تمييز وحدات التحميل التي تشتمل على المواد الممغنطة (DGP/24-WP/71)

٢-٧-٧-١ اقترح إجراء تنقيح للفقرة ١-٤-٢ من الجزء ٧ لإزالة الشرط الذي يقتضي من المشغل إلصاق بطاقة تعريف بوحدات التحميل التي تحتوي على المواد الممغنطة على أساس أن الشرط ينطبق فقط عندما تُشترط بطاقة الأخطار للبضائع الخطرة، ولا تتطلب المواد الممغنطة بطاقات الأخطار. وتم الاتفاق على التعديل.

٢-٧-٨ إدخال نظام الأمم المتحدة المنسق عالميا لوضع العلامات على المواد الكيميائية وتوسيمها (DGP/24-WP/72)

٢-٧-٨-١ اقترح نص جديد يشير إلى الرموز المربعة المنحرفة الشكل التي اعتمدها النظام المنسق عالميا لوضع العلامات على المواد الكيميائية وتوسيمها لإدراجها في الفقرة ٦ من الجزء ٧. وأفيد أنه في حين أن بعض الرموز تشير بوضوح إلى مادة تشكل خطرا في حالتها الإمداد والاستخدام، يكون البعض الآخر على غرار علامات الأخطار للبضائع الخطرة ويؤدي

وجود هذه الرموز المنحرفة الشكل إلى تساؤل المشغلين عما إذا تم الإعلان بشكل صحيح عن العبوة على أنها من البضائع الخطرة. وكان يُعتقد أن النص المقترح سيساعد على توعية المشغلين بشأن الرموز بما يسمح لهم باتخاذ الإجراءات المناسبة. وطُلب أيضا من فريق الخبراء النظر في ما إذا كان ينبغي وضع مواد إرشادية بشأن العلاقة بين المواد الكيميائية والبضائع الخطرة لإدراجها في الإضافة إلى التعليمات الفنية.

٢-٨-٧-٢ وفي حين كان هناك تعاطف مع هذا الاقتراح، رأى عدد من أعضاء فريق الخبراء أنه سيكون من المجدي أكثر وضع ملاحظة أو مواد إرشادية مع تقديم أمثلة حقيقية. كما أعرب بعضهم عن القلق من أن إدراج توصية في النص المقترح لموظفي القبول من أجل السعي للحصول على تأكيد من الشاحن قد تؤدي إلى تأخير لا مبرر له في الشحنة. وتم الاتفاق على الاقتراح المنقح الذي حذف هذه التوصية ووضع النص المقترح في شكل ملاحظة. وأضيفت إلى الملاحظة وصلة تربط بالمواد الإرشادية بشأن المواد الكيميائية على الموقع الإلكتروني للجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة (UNECE).

٢-٨-٨-٢ تعديلات على الجزء ٨ من التعليمات الفنية: الأحكام الخاصة بالركاب وطاقم الطائرة

١-٨-٢ مشروع تعديلات على التعليمات الفنية بغرض موافقتها مع توصيات الأمم المتحدة - الجزء ٨ (DGP/24-WP/18)

٢-٨-١-٨-٢ استعرض الاجتماع التعديلات على الجزء ٨ من التعليمات الفنية كي تعكس التعديلات المقترحة التي وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) و(DGP/WG/13) وتم الاتفاق على هذه التعديلات.

٢-٨-٢ استخدام مصطلحي خرطوشة (Cartridge) واسطوانة (Cylinder) في الجدول ٨-١ (DGP/24-WP/49)

٢-٨-٢-٢ أشير إلى أن هناك عنصرين في البند (١٨) من الجدول ٨-١ متعلقين بالخرطوش الصغيرة. ورغم أن مصطلح "خرطوش" قد استخدم في العمود الأول من الجدول ٨-١ (البند أو المواد)، فقد استخدم مصطلح "اسطوانة" في العمود الأخير (القيود). ولدى دراسة تعريف مصطلح "الاسطوانات" في الفقرة ٣ من الجزء ١ من التعليمات الفنية وتعريف الخراطيش في القاموس التقليدي (إذ أنه لم يتم تعريف هذا المصطلح في التعليمات الفنية)، رُئي أن مصطلح "خرطوشة" هو الأكثر ملاءمة. وتم الاتفاق على إدخال تعديل للاستعاضة عن مصطلح "اسطوانة" بمصطلح "خرطوشة".

٢-٨-٣ الأحكام الخاصة بالبضائع الخطرة التي يحملها الركاب أو طاقم الطائرة (DGP/24-WP/50)

٢-٨-٣-١ تم الاتفاق على إدخال تعديل تحريري على الفقرة ١-١-٢ من الجزء ٨ يرمي إلى تصحيح مفارقة أدخلت عندما عُُد تصميم شكل الأحكام إلى صيغة جدول. كما سيتم تصحيح إشارات إضافية للجزء ٨ اكتُشف أنها لم تُستكمل بعد إعادة صياغة الأحكام الخاصة بالركاب وطاقم الطائرة في شكل جدول.

٢-٨-٤ الأجهزة الإلكترونية المحمولة (DGP/24-WP/52)

٢-٨-٤-١ أشير إلى أن البند الوارد في الجدول ٨-١ الخاص بالأجهزة الإلكترونية المحمولة (البند ١٩) قد استبعد الأجهزة التي تعمل بطاريات الليثيوم مثل الأدوات الكهربائية ولعب الأطفال المتحكم فيها عن بعد والسجائر الإلكترونية التي لا ترد عادة في أقسام الإلكترونيات. لذا كان من غير الواضح إذا كان يمكن حمل هذه الأجهزة بموجب البند الوارد في البند (١٩).

ورئي أنه طالما تم استيفاء المعايير الواردة في البند ١٩، يجب إتاحة أي جهاز يعمل ببطارية الليثيوم. ومن ثم اقترح تعديل للاستعاضة عن عبارة "الأجهزة الإلكترونية المحمولة" بعبارة "الأجهزة المحمولة التي تعمل ببطارية الليثيوم".

٢-٤-٨-٢ وبينما اعتقد البعض أن ذلك التوضيح كان مفيدا، رأى آخرون أن اختصار الأجهزة الإلكترونية الشخصية (PEDs) هو اختصار مقبول على نطاق واسع وقد تم إدراجه في المعلومات المقدمة للركاب وينبغي ألا يتغير. وعارض الأعضاء أيضا مسألة تحديد بطاريات الليثيوم في سطر العنوان من البند ١٩ لأن ذلك سيستبعد الأجهزة التي تعمل بأنواع أخرى من البطاريات.

٢-٤-٨-٣ واتفق فريق الخبراء على أن أي جهاز يحتوي على بطاريات الليثيوم يمكن حمله بموجب البند الوارد في البند (١٩) طالما تم استيفاء الشروط المدرجة في عمود القيود من الجدول ٨-١. واشتمل ذلك على سبيل المثال لا الحصر على الأدوات الكهربائية ولعب الأطفال المتحكم فيها عن بعد والسجائر الإلكترونية. ولم يتم الاتفاق على إدراج هذه الأمثلة في الجدول ٨-١ على أساس أنه سيكون من المستحيل تقديم قائمة شاملة.

٢-٨-٥ أجهزة تنظيم نبضات القلب (DGP/24-WP/62)

٢-٨-٥-١ أشير إلى أن بعض أجهزة تنظيم نبضات القلب تُركب خارج جسم المريض ولكن البند الوارد في الجزء ٨ من التعليمات الفنية يشير إلى أجهزة تنظيم نبضات القلب المزروعة في جسم الشخص. واقترح تعديل لإتاحة أجهزة تنظيم نبضات القلب المركبة خارجيا في اجتماع DGP-WG/12 لتناول هذه المسألة، ولكن رئي أن التفتيح سيوسع نطاق البند ليشمل المعدات الأخرى غير أجهزة تنظيم نبضات القلب.

٢-٥-٨-٢ واقترح تعديل طفيف على التعديل المقدم في اجتماع DGP-WG/12. ومن شأن ذلك أن يقيد عملية توسيع نطاق البند ليشمل أجهزة تنظيم نبضات القلب وغيرها من الأجهزة الطبية. وتم الاتفاق على التعديل المنقح.

٢-٨-٦ مراجعة الأحكام الخاصة بالوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل التي

تعمل بالبطاريات (DGP/24-WP/79)

٢-٨-٦-١ نظر الاجتماع فيما إذا كان هناك مبرر لإجراء استعراض، خلال فترة السنتين المقبلة، للأحكام الخاصة بالوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل بالاشتراك مع جمعيات الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة و/أو المنظمات التي تمثل مصنعي الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل التي تعمل بالبطاريات. وتشمل البنود التي سينظر فيها ما يلي:

- (أ) وضع حد للبطاريات من أيونات الليثيوم من حيث رتبتها واط - ساعة (أو الحد الأقصى الموصى به) في الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل. وسيُنظر فيما إذا كان "من الصعب" أم لا تحديد الحد أو وضع بند بشأن الحد الذي يمكن تجاوزه حيث تظهر الحاجة إلى طاقة إضافية وذلك لأغراض مثل توفير الطاقة لجهاز التنفس الصناعي، وربما مع الموافقات المناسبة.
- (ب) النظر في أحكام لنقل بطاريات احتياطية للوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل. وستكون ثمة حاجة إلى تحديد ما إذا كانت هناك حاجة حقيقية للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة أم لا لحمل بطارية احتياطية كجزء من أمتعتهم عند السفر أو ما إذا كان هذا البند "مخصصا".
- (ج) وضع تعريف واضح لما هو "قابل للطي". وأفيد أن المشغلين يواجهون حاليا عددا من التصاميم المختلفة من الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل، وبعضها يمكن أن يكون "قابلا للطي" من أجل النقل.
- (د) النظر فيما إذا كان ينبغي وضع "مدونة سلوك" لشركات تصنيع الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل، حيث ستحدد الشركة المصنعة بوضوح كيفية تصنيع الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل بحيث تكون آمنة للنقل الجوي، والتي يمكن أن تكون لها أساليب معيارية من أجل "توقيف" الوسائل والأجهزة

المساعدة على التنقل عند نقلها. ورئي أن ذلك سيبسط إلى حد كبير عملية قبول المشغل للوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل.

٢-٨-٦-٢ وكان ثمة تأييد قوي لإنشاء فريق عمل عن طريق المراسلات لتناول هذه المسائل خلال فترة السنتين المقبلة.

٩-٢ تعديلات على المرفق ٢ بالتعليمات الفنية:

مسرد المصطلحات

١-٩-٢ مشروع تعديلات على التعليمات الفنية بغرض مواعمتها مع

توصيات الأمم المتحدة — المرفق ٢ (DGP/24-WP/19)

١-١-٩-٢ استعرض الاجتماع التعديلات على المرفق ٢ بالتعليمات الفنية كي تعكس القرارات الصادرة عن لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة في دورتها السادسة (جنيف، ٢٠١٢/١٢/١٤). وتعكس التعديلات أيضاً المقترحات التي وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق العمل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) و(DGP/WG/13).

١٠-٢ التوصية

١-١-١٠-٢ في ضوء المناقشات الآتية الذكر، أصدر الاجتماع التوصية التالية:

التوصية ١-٢ تعديل التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة عن

طريق الجو (Doc 9284)

تُعدّل التعليمات الفنية على النحو المشار إليه في مرفق التقرير عن هذا البند من جدول الأعمال.

البند ٣ من جدول الأعمال: إعداد توصيات لإجراء تعديلات على الإضافة إلى التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة لإدراجها في طبعة ٢٠١٥ - ٢٠١٦.

١-٣ مشروع التعديلات على الإضافة إلى التعليمات الفنية بغرض موافقتها مع توصيات الأمم المتحدة (DGP/24-WP/20)

١-١-٣ استعرض الاجتماع التعديلات على الإضافة إلى التعليمات الفنية كي تعكس القرارات الصادرة عن لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة في دورتها السادسة (جنيف، ٢٠١٢/١٤). وتعكس التعديلات أيضا المقترحات التي كان قد وافق عليها الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر للفريق العامل الجامع التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP-WG/12) و(DGP/WG/13).

٢-١-٣ وأدخل بند جديد لرقم الأمم المتحدة ٣٥٠٩ - عبوة متروكة، فارغة، غير منطفئة يخضع لفئة ٩ في اللائحة التنظيمية النموذجية الخاصة بالأمم المتحدة إلى جانب حكم جديد يسمح باستخدامها في ظل ظروف معينة عند إحتوائها على بضائع خطرة غير المواد المشعة. وقد عُلم البند على أنه محظور على طائرات الركاب وطائرات الشحن في اجتماع DGP-WG/13 على أساس أن الفقرة ١-١-١٥ من الجزء ٤ تشترط أن تخضع العبوات الفارغة التي احتوت سابقا على مواد خطرة لنفس شروط التعليمات الفنية كما لو كانت معبأة بتلك المادة، إلا إذا أزيل الخطر. ولوحظ أن الأحكام الخاصة بالعبوات الفارغة وغير المنطفئة كانت تستند إلى افتراض أنها كانت لا تزال تمتلك لاعتتماد النموذج التصميمي. وأضيف البند الجديد لمعالجة حاجة محددة لإزالة أو إعادة تدوير العبوات التي قد لا تكون تمتلك لاعتتماد النموذج التصميمي.

٣-١-٣ ونوقش في الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة ما إذا كان ينبغي أن يضاف البند في كل التعليمات الفنية. وأشار إلى أن الحاجة إلى البند في اللائحة التنظيمية النموذجية كانت محددة للنقل البري وأنه لا يوجد أي مبرر لإدراجها في التعليمات الفنية. وقد اعتمد الحكم في الاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة على الطرق البرية (ADR) والاتفاق الأوروبي المتعلق بالنقل الدولي للبضائع الخطرة عبر الطرق المائية الداخلية (ADN) مع إضافة العديد من الشروط الإضافية. وكان لدى المنظمة البحرية الدولية شواغل مماثلة فيما يخص اعتماد الأحكام للنقل البحري، وبالتالي قررت أن تسمح فقط برقم الأمم المتحدة ٣٥٠٩ للرحلات البحرية القصيرة مع بعض الشروط الإضافية.

٤-١-٣ وإدراكا أن فريق الخبراء قد اتخذ قرار إدراج جميع أرقام الأمم المتحدة في التعليمات الفنية بغض النظر عما إذا كانت ستستخدم يوما في النقل الجوي أم لا (انظر الفقرة ٢-٣-٥ من التقرير عن البند ٢ من جدول الأعمال)، أضيف رقم الأمم المتحدة ٣٥٠٩ إلى الإضافة على أنه محظور على طائرات الركاب وطائرات الشحن. وحكم خاص جديد يوضح أن العبوات الفارغة غير المنطفئة التي تحتوي على بقايا البضائع الخطرة يجب أن تنقل بنفس الطريقة المحددة في التعليمات بالنسبة للعبوات المعبأة بتلك المواد أضيف إلى الجدول S-3-4 وأسند لرقم الأمم المتحدة ٣٥٠٩ في الجدول S-3-1 (الفئات من ٣ إلى ٩).

٥-١-٣ وأضيفت إشارة إلى توجيه التعبئة ٢١٩ الجديد من التعليمات الفنية إلى توجيه التعبئة ٢١٠ من الإضافة لمعالجة المدخلات الجديدة للأمم المتحدة فيما يخص الغازات الممتزة. ولدى استعراض توجيه التعبئة ٢١٠ تبين أن الاشتراطات قديمة. وأن العديد من الاشتراطات الواردة في توجيه التعبئة التابع للأمم المتحدة (P200) لم تكن مدرجة في الإضافة. واقترح أن إدراج إشارة إلى توجيه التعبئة للأمم المتحدة (P200) سيكون أكثر ملاءمة من تكرار اشتراطات توجيه التعبئة ٢١٠.

٢-٣ توصيات بشأن معلمي الدورات المخصصة للبضائع الخطرة (DGP/24-WP/39)

٣-٢-١ اقترح في اجتماع DGP-WG/13 إدخال تعديل على الفقرة ٤ من الجزء ١ من التعليمات الفنية من شأنه أن يعزز الاشتراطات الخاصة بمدرسي التدريب على البضائع الخطرة. وكان هناك تأييد لفحوى هذا الاقتراح، لكن الرأي الغالب كان يتمثل في أن المواد ستكون أكثر ملاءمة في الإضافة إلى التعليمات الفنية بوصفها مواد إرشادية. وقد أعدت مواد إرشادية جديدة لإدراجها في الإضافة. وتم تأجيل مناقشة هذا الاقتراح حتى الاجتماع المقبل للفريق العامل الجامع التابع لفريق الخبراء المعني بالبضائع الخطرة الذي سيعقد في أواخر عام ٢٠١٤ (DGP-WG/14).

٣-٣ الإرشادات إلى الدول لدى استعراض برامج التدريب على البضائع الخطرة (DGP/24-WP/77, Revised)

٣-٣-١ اقترح إدراج إرشادات جديدة لتستخدمها الدول لدى استعراض برامج التدريب على البضائع الخطرة في الفصلين ٥ (عمليات الاستعراض) و ٧ (معلومات الملحق ٦ ذات الصلة بمسؤوليات الدولة فيما يخص البضائع الخطرة) من الجزء S-7. وتم تأجيل مناقشة هذا الاقتراح حتى الاجتماع المقبل للفريق العامل الجامع التابع لفريق الخبراء المعني بالبضائع الخطرة الذي سيعقد في أواخر عام ٢٠١٤ (DGP-WG/14).

٣-٤ التوصية

٣-٤-١ في ضوء المناقشات الآتية الذكر، أصدر الاجتماع التوصية التالية:

التوصية ١/٣ - تعديل على الإضافة إلى التعليمات الفنية للنقل
الآمن للبضائع الخطرة (Doc 9284, Supp)

تُعدّل الإضافة إلى التعليمات الفنية على النحو المشار إليه في
مرفق التقرير بشأن هذا البند من جدول الأعمال.

البند ٤ من جدول الأعمال: إعداد توصيات لإجراء تعديلات على إرشادات الطوارئ لمعالجة الحوادث الناتجة عن البضائع الخطرة على متن الطائرات (DOC 9481) لإدراجها في طبعة ٢٠١٥ - ٢٠١٦.

١-٤ مشروع التعديلات على إرشادات الطوارئ لمعالجة الحوادث الناتجة عن البضائع الخطرة على متن الطائرات (DGP/24-WP/21)

١-١-٤ استعرض الاجتماع التعديلات على إرشادات الطوارئ لمعالجة الحوادث الناتجة عن البضائع الخطرة على متن الطائرات (Doc 9481) كي تعكس القرارات الصادرة عن لجنة الخبراء التابعة للأمم المتحدة في دورتها السادسة (جنيف، ٢٠١٢/١٢/١٤). وتم الاتفاق على التعديلات.

٢-٤ استكمال الأحكام الخاصة بطاقم مقصورة الركاب لمعالجة حوادث مقصورة الركاب الناتجة عن بطاريات الليثيوم (DGP/24-WP/38, Addenda/Corrigenda Nos. 1 and 2)

١-٢-٤ طُلب من الاجتماع النظر في إدراج المواد الإرشادية الجديدة التي وضعتها فرقة العمل المعنية بسلامة مقصورة الركاب التابعة لاتحاد النقل الجوي الدولي بشأن معالجة الأحداث بعد وقوع حادث ناتج عن بطاريات الليثيوم في مقصورة الركاب في الوثيقة Doc 9481. والمواد :

- (أ) توسعت في الإرشادات الحالية لتشمل ارتفاع سخونة بطاريات الليثيوم أو الرائحة الكهربائية المنبعثة من الأجهزة الإلكترونية المحمولة؛
- (ب) توسعت في الإرشادات الحالية لتشمل توقيت وكيفية نقل الجهاز بأمان بمجرد اخماد الحريق. وقد دفع إلى قرار التوسع في ذلك المشغلون الذين طلبوا إرشادات بشأن ما يجب القيام به عندما يتم إطفاء الجهاز حتى أول نقطة من الهبوط؛
- (ج) شملت إجراءات التفريغ لجهاز مرتبط بحادث ناتج عن بطاريات الليثيوم.

٢-٢-٤ وأشار إلى أن المجموعة المعنية بسلامة مقصورة الركاب التابعة للايكاو قد وضعت مؤخرًا مواد تدريبية خاصة بالبضائع الخطرة في دليل الايكاو بشأن تدريب طاقم مقصورة الركاب على السلامة (الوثيقة Doc 7192) التي تضمنت أطر الكفاءة لواجبات ومسؤوليات طاقم مقصورة الركاب فيما يتصل بالبضائع الخطرة. واجتمع فريق عمل ضم ممثلين من تلك المجموعة إلى جانب موظفين فنيين من قسم عمليات الطيران خلال اجتماع DGP/24 لاستعراض التعديلات المقترحة. وتم الاتفاق على اقتراح منقح، تضمن تقسيم قوائم المراجعة إلى ثلاث قوائم منفصلة لمعالجة على نحو محدد الحرائق المتعلقة بالبضائع الخطرة العامة، والحرائق المرتبطة بالأجهزة الإلكترونية المحمولة، والانسكابات التي تنطوي على البضائع الخطرة، وذلك في انتظار إجراء استعراض عن طريق المراسلات من قبل أعضاء المجموعة المعنية بسلامة مقصورة الركاب وفريق الخبراء المعني بالعمليات.

٣-٤ تنقيح رمز Drill الخاص ببطاريات أيونات الليثيوم (DGP/24-WP/76)

١-٣-٤ اقترح تعديل للاستعاضة عن رمز Drill "9Z" برمز "9F" لجميع عناصر بطاريات أيونات الليثيوم. وكان قد استعيض عن رمز Drill "9F" برمز "9Z" لجميع مدخلات بطاريات أيونات الليثيوم وبطاريات فلز الليثيوم في طبعة ٢٠١٣ - ٢٠١٤ من إرشادات الطوارئ لمعالجة الحوادث. ورمز Drill "9Z" يشير إلى أن جهاز إخماد الحرائق لطائرات الشحن قد لا يطفئ الحريق أو يحد منه ويجب النظر في الهبوط على الفور. ولوحظ أنه رغم أن الهالون قد تبين أنه غير فعال في إخماد حريق يسببه فلز الليثيوم، فإنه كان فعالاً في إخماد حريق سببته أيونات الليثيوم ومنع انتشار الحريق إلى المواد القابلة للاشتعال

المجاورة. وأشير إلى أن الحرائق التي تسببها أيونات الليثيوم مشابهة لحرائق المواد القابلة للاشتعال وبالتالي فإن رمز Drill "9F" سيكون أكثر ملاءمة.

٤-٣-٢ ورغم أن البعض رأى أنه ينبغي الإبقاء على الرمز "9Z"، وافقت الأغلبية على أن الرمز "9F" أكثر ملاءمة. ويرى الذين يؤيدون التعديل بأنه سيسهل النقل ويوفر الراحة لطواقم الطائرة لمعرفة أن لديه بطاريات على متن الطائرة يمكن التعامل معها في حالة حدوث حريق. وأما الذين لا يؤيدونه فيعتقدون أنه في حال عدم وجود حرف "Z" معين، فإن التوصية باستخدام المياه ستضيق وأن ذلك سيكون سيئاً إذا كان نوع البطاريات غير معروف وكان في الواقع فلز الليثيوم. ومع ذلك، أشير إلى أن رموز Drill تخص في المقام الأول الحوادث في الشحن وأن إرشادات منفصلة بشأن الحوادث في مقصورة الطائرة ترد في القسم ٣ من دليل الإرشادات الخاصة بالطوارئ.

٤-٣-٣ وفي أثناء المناقشة، تم تذكير فريق الخبراء بنتائج تجربة جرت في إحدى الدول والتي أظهرت أن سلوك خلية ليثيوم تحترق يعتمد اعتماداً كبيراً على كيمياء وحجم وتصميم الخلية. وفي حين أنه من المعروف أن فعالية الهالون إيجابية بالنسبة للبطاريات من أيونات الليثيوم التي تنقل بوجه أعم، فإنه لا يمكن ضمان نفس المستوى من الفعالية لجميع أنواع البطاريات وأن هناك حاجة إلى إجراء المزيد من التجارب.

٤-٣-٤ وتم الاتفاق على التعديل. وأوصى فريق الخبراء بأن يُدرج التعديل في طبعة ٢٠١٣-٢٠١٤ من إرشادات الطوارئ لمعالجة الحوادث في شكل إضافة لأنه يعالج مشكلة تشكل خطراً على السلامة.

٤-٤ التوصية

٤-٤-١ في ضوء المناقشات الأنفة الذكر، أصدر الاجتماع التوصية التالية:

التوصية ١/٣ - تعديل على الإضافة إلى التعليمات الفنية للنقل
الآمن للبطاريات الخطرة (Doc 9284, Supp)

تُعَدّل الإضافة إلى التعليمات الفنية على النحو المشار إليه في مرفق التقرير بشأن هذا البند من جدول الأعمال.

البند رقم ٥: حل مسألة بنود الأعمال غير المتكررة التي حددتها لجنة الملاحه الجوية أو فريق الخبراء

١-٥ مراجعة الأحكام الخاصة بنقل بطاريات الليثيوم

١-١-٥ ١-١-٥ جلسة معلومات بشأن بطاريات الليثيوم

١-١-٥-١ انعقدت جلسة معلومات بشأن بطاريات الليثيوم، حيث طلب من ممثلي مركز ويليام ج. هيويز الفني التابع لإدارة الطيران الاتحادية ومؤسستين للنقل السريع للبضائع وشركات للتغليف تقديم معلومات عن المستندات في مجال الاختبار والتغليف وأجهزة إخماد الحرائق.

٢-١-١-٥ المركز الفني التابع لإدارة الطيران الاتحادية

١-٢-١-١-٥ قَدّم المركز الفني التابع لإدارة الطيران الاتحادية موجزاً عن النتائج المستخلصة من الاختبارات السابقة فيما يتعلق ببطاريات الليثيوم، تلاه تقرير عن النتائج المستخلصة من الاختبارات واسعة النطاق التي جرت مؤخراً على طائرة فعلية (B-727) لإبراز خصائص الحرائق الكبيرة الناجمة عن بطاريات الليثيوم. وفيما يلي موجز النتائج المستخلصة من الاختبارات السابقة بشأن بطاريات الليثيوم:

(أ) **الانفلات الحراري.** يمكن لبطاريات الليثيوم أن تتعرض للانفلات الحراري نتيجة الأعطال والأضرار التي تصيب الخلايا، أو بسبب الحرارة، أو سرعة التفريغ، أو الشحن المفرط بسبب درجات الحرارة التي تتجاوز ٥٥٠ درجة مئوية (١١٠٠ درجة فهرنهايت) بالنسبة لأيون الليثيوم و ٧٦٠ درجة مئوية (١٤٠٠ درجة فهرنهايت) بالنسبة لمعدن الليثيوم. وتُصدر خلية واحدة في الانفلات الحراري ما يكفي من الحرارة لتوليد انفلات حراري في الخلايا المجاورة، مما ينتج عنه انتشار فيما بين الخلايا وفيما بين الشحنات. ويؤدي الانفلات الحراري إلى إطلاق إلكتروليت سريعة الاشتعال وكذلك، في حالة معدن الليثيوم، احتراق الليثيوم المذاب.

(ب) **الاشتعال الذاتي.** عموماً، تعتبر أيونات الليثيوم غير قابلة للاشتعال من ذاتها، غير أن ارتفاع درجة الحرارة يمكن أن يتسبب في اشتعال مواد التغليف، وهو ما يتسبب بدوره في اشتعال الإلكتروليت. ويمكن لمعدن الليثيوم أن يشتعل من ذاته ويتسبب بسرعة في اشتعال مواد التغليف.

(ج) **إخماد الحرائق.** تخمد مواد الهالون ١٣٠١ النيران المكشوفة الناجمة عن خلايا أيونات الليثيوم في الانفلات الحراري وإن كانت لا تستطيع احتواء الانتشار بين الخلايا. ولا تؤثر مادة الهالون ١٣٠١ على خلايا أيونات الليثيوم.

٢-٢-١-١-٥ أوضحت الاختبارات واسعة النطاق التي جرت مؤخراً مخاطر الشحنات السائبة لبطاريات معدن الليثيوم في ظل ظروف جيدة تشمل خفض الضغط المقترن بتقييد تدفق الأوكسجين. ففي مقصورة البضائع من الفئة (هـ) للمستودع الرئيسي، أدى اشتعال حرائق ناجمة عن سخان خرطوشي يحاكي خلية واحدة في الانفلات الحراري إلى تعريض مقصورة البضائع للخطر ونشبت عنه دخان في مقصورة القيادة مما تسبب في حجب الرؤية خلال سنتين دقيقة. واستُكملت الاختبارات في مقصورة البضائع من الفئة (ج) نظراً لارتفاع درجة الحرارة وتسرب الدخان إلى مقصورة البضائع الرئيسية ومقصورة القيادة. وبعد استكمال الاختبارات، ارتفعت مستويات الأوكسجين في مقصورة البضائع، ووصل معدل الهالونات إلى الصفر، وأدت خلية واحدة في الانفلات الحراري إلى نشوب نيران في مقصورة البضائع، نتج عنه انفجار باب مقصورة القيادة واندفاعه نحو الداخل.

٥-١-١-٣ وأثبتت الاختبارات أيضا أن تفاعل خلية الليثيوم المحترق يتوقف كثيراً على الجهة المصنعة وعلى المكونات الكيميائية للخلية وكذلك حجمها وتصميمها. وقد أدت اختبارات أجريت على مكونات كيميائية محددة، بالرغم من استخدام الإلكتروليت غير القابلة للاشتعال، إلى انفجار عندما نشأ انفلات حراري بسبب سخان خرطوشي.

٥-١-١-٣ المستجندات بشأن نظم إخماد الحرائق في مقصورة البضائع ووحدات التحميل التي تقاوم الحرائق

٥-١-٣-١-١-١ قدم ممثلون عن مؤسستين للنقل السريع للبضائع معلومات عن تطورات مشجعة تحققت فيما يخص النظم النشطة والهامة لإخماد الحرائق، ووحدات التحميل المقاومة للحرائق، وغطاءات مقاومة الحرائق، والمعدات المتعلقة بالدخان والرؤية لقائد الطائرة، ووحدات إخماد الحرائق لاستخدامها داخل وحدات التحميل وحزم السوائل اللزجة.

٥-١-١-٤ تحديد معايير التغليف فيما يخص بطاريات الليثيوم

٥-١-٤-١-١-١ قدم ممثلو إحدى شركات تصميم وتصنيع مواد التغليف معلومات عن التطورات المستجدة في معايير الأداء بشأن التغليف لاحتواء بطاريات الليثيوم التالفة والمعيبة. وتشمل معايير الأداء أهم عناصر الأداء مثل احتواء الانفلات الحراري وتسرب اللهب ومقاومة الحرارة. واقتُرِح السماح بإجراء عملية النقل إذا استوفى التغليف المعايير المحددة للأداء.

٥-١-٢ بطاريات معدن الليثيوم

٥-١-٢-١-١ طلب من فريق الخبراء أن ينظر في حظر بطاريات الليثيوم المعدنية على متن طائرات الركاب والبضائع. وأفيد بأنه نظراً لأن النظم الحالية لإخماد الحرائق في مقصورات البضائع لا تؤثر على الحرائق الناجمة عن معدن الليثيوم وبأن مواد التغليف اللازمة حالياً لا يمكن لها احتواء الحرائق، يصبح من الصعب تبرير مواصلة نقلها كبضائع. ولوحظ أن إحدى الدول وعدة شركات طيران منعت بالفعل نقل بطاريات الليثيوم المعدنية على متن طائرات الركاب التابعة لها على أساس المتغيرات التي أبلغت عنها الدول أو المشغلون. ووُجِه انتباه الاجتماع إلى المناقشات التي جرت في وقت سابق هذا الأسبوع بشأن نظم إدارة السلامة (انظر الفقرة ١-٢ من التقرير عن البند ١ من جدول الأعمال)، وأفيد بأن الاستمرار في نقل بطاريات الليثيوم المعدنية يتنافى مع هذه المبادئ. ويتمثل أحد المبادئ الرئيسية لنظم إدارة السلامة في كون تعدد خطوط الوقاية من المخاطر المحدقة بالسلامة ضرورية لتقليل تبعات الإخفاق عند نقطة واحدة. وأشار بأن عدم فعالية نظم الطائرة في إخماد حرائق معدن الليثيوم تشكل نقطة إخفاق وحيدة من شأنها أن تؤدي، بالنظر إلى نتائج الاختبارات، إلى عواقب وخيمة. واتفق على أنه من غير المقبول مواصلة نقل بطاريات الليثيوم المعدنية بالرغم من مخاطرها المعروفة.

٥-١-٢-٢-٢ ووُجِه انتباه الاجتماع إلى البيانات التي أدلت بها مديرة إدارة الملاحة الجوية خلال افتتاح الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة حيث أشارت إلى القلق المتزايد للأمانة العامة إزاء سلامة البضائع وكيفية توسيع نطاق مهام قسم البضائع الخطرة. وقالت إنه ينبغي التوقف عن النظر إلى البضائع الخطرة بمفردها بل يتعين ربطها بقطاعات أخرى من شبكة الطيران مثل العمليات والصلاحية للطيران والأمن. ومن هذا المنطلق، حضر الاجتماع كل من نائب المدير للتوحيد القياسي والبنية الأساسية في مجال السلامة ورئيس قسم عمليات الطيران والمسؤولون الفنيون عن العمليات والصلاحية للطيران في إدارة الملاحة الجوية لإبراز أوجه التفاعل بين الملاحق الأخرى والملحق الثامن عشر ومدى مساهمتها في قرارات فريق الخبراء. وأوضح نائب المدير للتوحيد القياسي والبنية الأساسية في مجال السلامة كيفية استخدام الأهداف الكمية لأداء السلامة في البت في إضافة أو تعديل القواعد القياسية المتعلقة بالملاحق في الأجزاء الأخرى للطيران وحث فريق خبراء البضائع الخطرة على أن يطبق أيضا هذا النهج. وأشار رئيس قسم العمليات إلى الأعمال التي قام بها فريق خبراء البضائع الخطرة وفريق خبراء العمليات في تقديم شروط البضائع الخطرة الواردة في الملحق السادس - تشغيل الطائرات كمثال عن مدى ترابط قطاعات الطيران فيما بينها. واقتُرِح مراعاة الشروط الأخرى الواردة في الملحق السادس فيما يتعلق بالبضائع الخطرة مثل عمليات تحويل

المسار الممتدة زمنياً وإمكانيات إخماد الحرائق. وينبغي أيضاً مراعاة الشروط الواردة في الملحق الثامن - صلاحية الطائرات للطيران. وأشار إلى انعدام الربط بين الملحق الثامن والملحق الثامن عشر، حيث ينص الملحق الثامن على تصميم نظم إخماد الحرائق في مقصورة البضائع، بما في ذلك مواد إخماد الحرائق المتعلقة بها، لمراعاة إمكانية نشوب حريق مفاجئ وعلى نطاق واسع مثل الحريق الناجم عن البضائع الخطرة (بالنسبة للطائرات المرخص لها في ١٢ مارس ٢٠٠٠ أو بعد هذا التاريخ). وأشار إلى أنه مادامت نظم إخماد الحرائق على متن الطائرة لا يمكن أن تُخمد حريقاً ينطوي على بطاريات الليثيوم المعدنية، فلا يمكن الوفاء بهذا الشرط إذا تم السماح بنقل هذه المواد جواً بوصفها بضائع.

٥-١-٢-٣ وأبرزت المناقشات اللاحقة القلق الذي يساور المشاركين الذي يؤيدون حظر نقل معدن الليثيوم وكذلك المشاركين الذين لا يؤيدون ذلك. وبالرغم من أن المشاركين الذين يعارضون فكرة الحظر يسلّمون بالخطر الذي ينطوي عليه نقل بطاريات الليثيوم، فإنهم يعتقدون بأن هذه المخاطر تشمل بطاريات مزورة لا تمتثل للقواعد المعمول بها وبأن العديد من الوقائع المبلغ عنها إن لم تكن جميعها تشمل هذه الأنواع من الشحنات. وأشار إلى أن هذا الحظر لن يفيد إلا في وقف نقل شحنات البطاريات التي تمتثل للقواعد المعمول بها؛ وستواصل عملية نقل الشحنات التي لا تمتثل للقواعد المعمول بها، واحتمال زيادة عدد البطاريات غير المعلن عنها، وبالتالي زيادة الخطر المحدق بالركاب وطاقم القيادة. وقد رأى البعض أن من شأن هذا الحظر أن يعتبر خطوة غير عادلة تجاه الأغلبية التي تمتثل للوائح التنظيمية وقد يؤثر سلباً على القطاعات الرئيسية مثل الاتصالات والصحة العامة والسلامة. وأشار إلى أن حظراً من هذا القبيل قد يعرض لخطر حياة الأشخاص الذين يعتمدون على البطاريات لتشغيل الأجهزة الطبية مثل أجهزة تنظيم ضربات القلب وأجهزة وقف الرعاش. وقد أثير أيضاً قلق مفاده أنه قد يُنظر إلى فريق الخبراء على أنه عاجز عن اتخاذ قرار في الوقت الذي سيتم فيه استحداث قواعد جديدة مباشرة بعد إدخال تعديلات هامة على الطبعة الجديدة من التعليمات. ومع أن أحد الأعضاء أشاد بالآراء التي أعرب عنها خبراء العمليات وصلاحية الطيران وإدارة الحركة الجوية، إلا أنه رأى أنه لا يمكن المقارنة بين عالم الشحن الجوي لاسيما البضائع الخطرة وبين مجالات الطيران هذه لأن الأمر يتعلق بنظم مغلقة، تشمل موظفين أكفاء من الناحية الفنية ليس أمامهم خيار سوى الامتثال للشروط الصارمة والمتشددة. ويعتبر الوضع جد مختلف بالنسبة للشحن الجوي، حيث يستحيل إجراء مراقبة مباشرة على العدد غير المحدود من جهات الشحن التي تعرض البضائع لنقلها جواً، بالرغم من الشروط الواردة في الملحق الثامن عشر والمتعلقة بالمراقبة. كما أثبتت شكوك بشأن قيمة انعدام الربط المشار إليه بين الملحق الثامن والملحق الثامن عشر، مع ملاحظة أنه من غير اللازم وجود أجهزة إخماد الحرائق على متن طائرات الشحن. فهل هذا يعني أنه لا ينبغي السماح لهذه الطائرات بنقل أي بضائع خطيرة على الإطلاق؟ وقد أشار إلى أنه لا ينبغي اعتبار عدم فعالية أجهزة إخماد الحرائق نقطة إخفاق محتملة وحيدة، نظراً لأنه لا يُعتمد فقط على عملية التغليف بوصفها الحاجز الوحيد الذي يحول دون انتشار الحرائق. وتتطوي عملية التخفيف من المخاطر على مستويات عديدة بما في ذلك الشروط الأكثر صرامة فيما يخص الاختبار، ووضع نظم إدارة الجودة وغيرها من الشروط الخاصة بالنقل الجوي التي تسري على بطاريات الليثيوم المستثناة من معظم الشروط عند نقلها بوسائل أخرى. ويعتقد الأعضاء المعارضون لفكرة الحظر أنه من الأفضل معالجة المخاطر من خلال التواصل والإنفاذ. وأشار إلى أن مناطق عديدة من العالم تحتاج إلى التوعية وإنفاذ الأحكام وبالتالي يتعين على الدول التي لديها قصور في هذا الشأن أن تكثف جهودها. وقد يكون ذلك مهماً للغاية في حالة تطبيق حظر، وذلك نظراً لأن بعض الدول قد ترى أن ذلك قد يحدّ من الحاجة إلى المراقبة. ورأى البعض أنه يتعين إجراء مراقبة أكثر في حالة تطبيق حظر، لأنه من المحتمل ارتفاع عدد البطاريات غير المعلن عنها والتي لا تمتثل للقواعد المعمول بها.

٥-١-٢-٤ وأعرب أعضاء آخرون عن تأييدهم لفكرة الحظر نظراً للأسباب الواردة في الاقتراح، غير أن عضواً واحداً رأى أنه ينبغي تطبيق الحظر على طائرات الركاب دون سواها. وبالرغم من أنهم يتفقون على ضرورة بذل مزيد من الجهود للتخفيف من حدة المخاطر على متن طائرات البضائع، إلا أنهم اعتبروا فكرة الحظر مبالغ فيها. وفي حين تقوم الفلسفة التي

تتهجها الأمانة العامة فيما يخص جميع قطاعات الطيران على عدم التمييز بين طائرات الركاب وطائرات البضائع، تم الإقرار بوجود اختلافات فيما يخص البضائع الخطرة. ويُسمح بزيادة الكميات القصوى على متن طائرات البضائع، ويُسمح لطائرات البضائع بنقل بعض المواد المحظورة على متن طائرات الركاب. ويستند تبرير هذه الاختلافات إلى كون الراكب ليس هو من يقرر ما هي البضائع المحمولة على متن الطائرة، على خلاف شركات طائرات البضائع. وتُذكر شركات نقل البضائع المخاطر المدققة وتتخذ قرارات تجارية للسماح بنقل البضائع الخطرة على متن طائراتها. وقد أعرب العضو المرشح من الرابطة الدولية لجمعيات رابنة الطيران عن تأييده للاقتراح بصيغته المكتوبة. وأوضح أن الرابطة ترى أنه ينبغي توحيد الشروط الخاصة بطائرات الركاب وطائرات البضائع. وأعرب عن اعتراضه لما تضمنه أحد البيانات في وقت سابق ومفاده أنه في حالة تناول القاعدة القياسية الواردة في الملحق الثامن بشأن إخماد الحرائق حرفياً، لن يُسمح بنقل أي نوع من البضائع الخطرة على متن طائرات البضائع نظراً لأنه لا توجد أي شروط تتعلق بإخماد الحرائق على متن هذه الطائرات. واعتبر تخفيف الضغط طريقة فعالة لإخماد الحرائق وهو ما يتماشى مع الشروط الواردة في الملحق الثامن. غير أن الاختبارات أثبتت أنه بالرغم من أن عملية تخفيف الضغط قد تُحمد حرقاً يشمل بضائع خطرة غير بطاريات الليثيوم المعدنية، إلا أنها لا تعتبر فعالة بشأن الحرائق التي تشمل معدن الليثيوم. ويتمثل موقف الرابطة الدولية لجمعيات رابنة الطيران، الذي حظي بتأييد هذا العضو، في أنه لا توجد حالياً طريقة آمنة لنقل بطاريات الليثيوم المعدنية وإلى حين تحقيق ذلك، ينبغي حظرها على متن طائرات الركاب والبضائع.

٥-٢-١-٥ وبالنظر إلى عدم وجود سوى دعم قليل لتطبيق الحظر الكامل، عُرض على الاجتماع اقتراح منقح يسمح بنقل بطاريات الليثيوم المعدنية على متن طائرات البضائع وفقاً للشروط الحالية وعلى متن طائرات الركاب بموافقة دولة المنشأ ودولة المشغل. وقد أيد البعض هذا النهج، مع ملاحظة أن الحظر على طائرات الركاب يجري تطبيقه منذ نحو عشر سنوات في إحدى الدول الكبيرة. وبالرغم من أن تطبيق الحظر لأول مرة كان محفوفاً بالصعوبات اللوجيستية، فقد تم التغلب عليها. وقد أوضح ممثلون عن صناعة البطاريات أن الأعضاء العاملين في هذا القطاع قد يتقبلون الحظر إذا تم تطبيقه على المستوى الدولي. أما الأعضاء الذين يعارضون حتى تطبيق حظر جزئي فيرون أن هناك مناطق من العالم تتعدم فيها خدمات طائرات البضائع وبالتالي يتعين السماح بنقل بطاريات الليثيوم على متن طائرات الركاب. ولوحظ أن الدولة المعنية التي تطبق الحظر لديها شبكة كبيرة من طائرات البضائع، وهو ما تقتدر إليه مناطق عديدة أخرى من العالم. وقد تمت الإشارة إلى الحاجة إلى بطاريات احتياطية للأجهزة الخارجية الأتوماتكية لوقف الرجفان كمثال عن بطاريات يتعين توفيرها في اليوم التالي والتي لا يمكن نقلها إلا عن طريق الجو. وقد رأى أعضاء آخرون أن ذلك يشكل مسوغات اقتصادية لا تُستخدم في أي مجال آخر من مجالات سلامة الطيران ولا ينبغي استخدامها إذا كان ذلك يهدد السلامة. ولوحظ أن الاقتراح لا يتضمن حظراً لبطاريات الليثيوم المتضمنة أو المعبأة في المعدات وأن ذلك تم لمراعاة الاحتياجات الطبية الملحة.

٥-٢-١-٦ واتفق جميع الأعضاء على أن الشحنات التي لا تتمثل للقواعد تمثل إشكالية وعلى ضرورة تحسين الإشراف والتنفيذ في هذا الشأن، غير أن الأعضاء الذين لا يؤيدون الحظر شددوا على أن حتى الشحنات التي تتمثل بالكامل للقواعد تتطوي على مخاطر. وهناك احتمال دائم بأن تتعرض شحنات البطاريات جيدة الإعداد والصنع لأضرار خلال عملية نقلها. أما احتمال وقوع ذلك فلا يمكن إلا أن يسهم في تزايد أعداد البطاريات التي يتم شحنها. وأفاد ممثلو قطاع الطيران بأنه يجري شحن بلايين البطاريات كل سنة. وهناك إقرار بأن البضائع الخطرة الأخرى قد تتسبب في نشوب حرائق على متن الطائرة، غير أن عدد شحنات السلع الأخرى يقل كثيراً عن عدد بطاريات الليثيوم، مما يقلل من حدة المخاطر المطروحة. وقد أثبتت التجارب أن الحرارة المتولدة عن الحريق بعد إخماده قد تتسبب في اشتعال بطاريات الليثيوم المعدنية. ونظراً لأنه يمكن استخدام بطاريات الليثيوم المعدنية كوقود في حريق من مصدر آخر فإن ذلك يشكل خطراً لا يمكن تجاهله. وقد أعرب عن مخاوف من نشوب حريق كارثي على متن الطائرة وضرورة اتخاذ الإجراءات اللازمة. وإذا أدى ذلك إلى زيادة عدم الامتثال للقواعد، فإن من شأن

ذلك أن يؤثر فقط على عدد محدود من الشحنات ولا ينبغي أن يحجب الحاجة إلى معالجة الوضع بالنسبة لمعظم هذه الشحنات.

٧-٢-١-٥ ومع اختلاف الآراء، يعتقد معظم الأعضاء أنه لا يمكن تجاهل نتائج الاختبار واسع النطاق الذي أجراه المركز الفني لإدارة الطيران الاتحادية. وبالنسبة للأعضاء الذي يعارضون فكرة الحظر، يعتقد الجميع باستثناء واحد منهم بأنه لا يمكن الإبقاء على الوضع الراهن، وحتى في حالة تطبيق الحظر على متن طائرة الركاب، ينبغي القيام بمزيد من العمل لضمان النقل الآمن على متن طائرة البضائع. وتبعث التطورات فيما يخص نظم إخماد الحرائق ومعايير التغليف على الارتياح، ويُعتقد أن هناك تكنولوجيا متاحة لتهيئة الظروف التي تساعد على نقل البطاريات بأمان. وهناك إقرار بأنه لإيجاد حل لا بد من اتباع نهج متعدد التخصصات يشمل خبراء خارج نطاق عالم البضائع الخطرة ويشمل ذلك مجالات العمليات والصلاحيات للطيران وتصنيع البطاريات وتصنيع مواد التغليف.

٨-٢-١-٥ واصبح من الواضح أنه يستحيل التوصل خلال الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة إلى قرار نهائي بشأن الاقتراح المنقح الذي قد يسمح بنقل بطاريات الليثيوم المعدنية على متن طائرات البضائع وفقا للشروط الحالية وعلى متن طائرات البضائع بموافقة دولة المنشأ ودولة المشغل. ولا يزال الاقتراح المنقح، وإن كان أقل صرامة من الاقتراح الأصلي، يؤثر كثيرا على قطاع الطيران. ويرغب بعض الأعضاء في الحصول على مزيد من الوقت للتشاور مع الخبراء داخل بلدانهم. وقد لاحظ البعض أنه بالرغم من الاتفاق بشأن الاقتراح من حيث المبدأ، هناك عدة مسائل تبعية ينبغي مراعاتها، بما في ذلك التأكد من أن البطاريات الصغيرة التي لا تخضع لقبول المشغل لا يتم نقلها في نهاية المطاف على متن طائرات الركاب. وقد أعرب عدة أعضاء في فريق الخبراء عن رغبتهم في النظر في خيارات لا تشمل الحظر، مثلا التنظيم الكامل لجميع البطاريات، وتحديد أنواع وكميات البطاريات التي يمكن نقلها دون أن تشكل مخاطر غير مقبولة، والحد من عدد البطاريات في وحدات التحميل أو داخل مقصورات البضائع. ويرى بعض الأعضاء أنه دون التعجيل باتخاذ إجراءات، يصبح من الصعب تقادي عواقب وخيمة وأنه لا بد من إدخال تغييرات فورية على الشروط. ويرى البعض أن قرار متسرع لن يكون بالضرورة صائبا وأنه يتعين اتخاذ قرار يُسفر عن لوائح آمنة وثابتة. وعلى هذا الأساس، وافق فريق الخبراء على مواصلة العمل بهذا الشأن عبر المراسلات وعقد اجتماع لأحد أفرقة العمل مطلع عام ٢٠١٤ حيث سيُتخذ قرار نهائي بشأن الاقتراح بحظر بطاريات الليثيوم على متن طائرات الركاب.

٣-١-٥ نقل بطاريات الليثيوم التالفة أو المعيبة (DGP/24-WP/25)

١-٣-١-٥ تتضمن تعليمات التغليف ٩٦٧ و ٩٧٠ نصا تمهيديا يحظر نقل خلايا أو بطاريات الليثيوم التي تعاد إلى المصنّع لأسباب السلامة (البطاريات التالفة أو المعيبة). وتم التساؤل عما إذا كانت هناك نية لحظر هذه البطاريات في ظل أي ظروف أو إذا كان يمكن نقلها على سبيل الاستثناء.

٢-٣-١-٥ ولوحظ أن النص التمهيدي في تعليمات التغليف ٩٦٧ و ٩٧٠ يشبه البند الخاص A154، الذي يسري على جميع وحدات بطاريات الليثيوم. وخلال المناقشة بشأن إضافة البند الخاص A154 إلى التعليمات الفنية (اجتماع فريق العمل التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة لعام ٢٠٠٦، من ٢٥ أكتوبر إلى ٣ نوفمبر ٢٠٠٦)، أُشير إلى الموازنة بين النص الوارد في البند الخاص A154 والجزء ١-٢. ونظرا لأن الجزء ١-٢ يحظر في ظل أي ظروف نقل أي مواد أو عناصر تكون، بالصفة التي تُعرض بها للنقل، قابلة للانفجار، أو تتفاعل بشكل خطر، أو تُنتج لهباً أو تتولد عنها حرارة خطيرة وما إلى ذلك، في ظل الظروف العادية للنقل، أُشير إلى أنه بالرغم من وجود اختلاف دقيق بين نص البند الخاص A154 والجزء ١-٢ بحيث يحظر هذا الأخير نقل أي سلع أو مواد تكون، بالصفة التي تُعرض بها للنقل، ... تكون قابلة ... لإنتاج لهب أو تصدر عنها حرارة خطيرة ... وهناك اعتقاد بأن هناك حالات تقتضي نقل بطاريات الليثيوم التالفة أو المعيبة عبر الجو ويمكن نقل هذه

البطاريات بأمان وفي حالة اتخاذ احتياطات ملائمة لتحقيق مستوى من السلامة يعادل المستوى الذي تنص عليه التعليمات. وأشار إلى أن الموازنة بين صيغة البند الخاص A154 والنص التمهيدي الوارد في تعليمات التغليف ٩٦٧ و ٩٧٠ وبين الجزء ١-٢٤١، والمشفوعة بالشروط الخاص بموافقة دولة المنشأ ودولة المشغل تسمح بذلك. كما اقترح أن النص "بطاريات الليثيوم التي يحددها المصنّع" معيبة نظراً لأسباب تتعلق بالسلامة نص مقيد أكثر من اللازم بحيث يمكن لكيانات أخرى أن تعتبر أيضاً الخلايا أو البطاريات معيبة. ولمعالجة ذلك، اقترح إدخال تعديلات على البند الخاص A154 تعليمات التغليف ٩٦٧ و ٩٧٠.

١-٣-٣-٥ بالرغم من تأييد بعض التغييرات التحريرية والتوضيحات الواردة في الاقتراح، رأى معظم الأعضاء أن النص الحالي يستوعب القصد الأصلي من الأحكام. وأحيط علماً بأن اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة أنفقت وقتاً طويلاً في تناول هذا النص، الذي أصيب عندما وجه عدد من صناعات البطاريات الانتباه إلى البطاريات المعيبة. وأعرب فريق الخبراء عن رغبته في حظر نقل هذه البطاريات جواً، غير أنه لم يدرج بشكل متعمد العبارة "في ظل أي ظروف" بما يسمح بإمكانية منح الاستثناء عند الضرورة. وبالرغم من عدم التوصل لاتفاق بشأن التعديل المقترح، أعرب عن التأييد لفكرة إعداد مواد إرشادية. وسيجري النظر في هذه المسألة خلال الفترة الثلاثية المقبلة.

٤-١-٥ توضيح شروط نقل بطاريات الليثيوم في المعدات (DGP/24-WP/29, Revised)

١-٤-١-٥-١-٥ وُجه انتباه الاجتماع إلى أنه لا بد من وضع علامة المناولة المتعلقة ببطاريات الليثيوم والوثائق على الشحنات التي تتضمن أكثر من أربع خلايا أو بطاريتين في المعدات ولكن ليس في حالة شحنات المعدات التي تتضمن كميات أقل من البطاريات. وهناك أيضاً شرط يقضي بوضع العبارة "بطاريات أيونات الليثيوم"، وفقاً للقسم الثاني من PI967 أو العبارة "بطاريات الليثيوم المعدنية" وفقاً للقسم الثاني من تعليمات التغليف ٩٦٧ و ٩٧٠ على مستندات الشحن الجوي عند استخدامها. غير أنه لا يوجد حالياً شرط يقضي بالإشارة إلى بطاريات الليثيوم على مستندات الشحن الجوي المرفقة بالشحنات التي تتضمن كميات أقل من البطاريات. وأفيد بأن ذلك يجعل عملية القبول معقدة. وبالتالي، اقترح إدخال تعديل يقضي بوضع العبارة "بطاريات أيونات الليثيوم، غير مقيدة" بالنسبة لتعليمات التغليف ٩٦٧ والعبارة "بطاريات الليثيوم المعدنية، غير مقيدة" بالنسبة لتعليمات التغليف ٩٧٠.

١-٤-١-٥-٢ ومع أن الاقتراح حظي على التأييد إلا أن هناك اعتقاد بأن هذا الشرط يؤدي إلى الالتباس لأنه قد توجد ملاحظة في مستندات الشحن الجوي المرفقة بالشحنة لا تفرض المناولة اللازمة لبطاريات الليثيوم. وهناك أيضاً قلق إزاء استخدام عبارة "غير مقيد" لأنها قد تعطي الانطباع بأن هذه البطاريات غير مقيدة وإن كانت كذلك. وبالتالي لم يتم الاتفاق على هذا التعديل.

٥-١-٥ رفض شحنات بطاريات الليثيوم (DGP/24-WP/30)

١-٥-١-٥-١-٥ أفيد بأن بطاريات الليثيوم المعدّة وفقاً للقسم الثاني من تعليمات التغليف ٩٦٧ و ٩٧٠ الذي يُلزم باستخدام العلامات والوثائق المتعلقة بمناولة بطاريات الليثيوم تم رفضها من قبل مشغلين في مطارات لا تقبل البضائع الخطرة. وأشار إلى أن بطاريات الليثيوم المعدّة وفقاً للقسم الثاني من تعليمات التغليف ٩٦٧ و ٩٧٠ لا تشكل خطراً كبيراً على المناولة مقارنة بالبطاريات التي تستوفي الشروط الواردة في البند الخاص A154 ولا ينبغي فصلها عن البضائع غير الخطرة. وقد اقترح إعداد نص جديد في الفصل ٢ من الجزء ٧ توضيحاً لهذه المسألة.

١-٥-١-٥-٢ وأحيط علماً بأنه نظراً لأن بطاريات الليثيوم الواردة في القسم الثاني لا تخضع للشروط الأخرى الواردة في التعليمات (باستثناء ٢-٣ من الجزء الأول و ٤-٤ من الجزء السابع و ١-١ من الجزء الثامن والفقرة ٢ من تعليمات التغليف المتعلقة ببطاريات الليثيوم)، لن يتم تطبيق البند الجديد المقترح. وبالرغم من الاتفاق على أنه يمكن السماح بنقل البطاريات

الواردة في القسم الثاني مع البضائع غير الخطرة، فإن فريق الخبراء يشعر بأن الأمر يتعلق أكثر بالتدريب ولا يرى ضرورة لإدخال تعديلات.

٥-١-١ نقل بطاريات الليثيوم لأغراض التخلص منها أو إعادة تدويرها (DGP/24-WP/33)

٥-١-٦-١ أعدّ بند خاص جديد وتعليمات جديدة فيما يتعلق بالتغليف لإدراجها في الإضافة بالتعليمات الفنية وهو ما يزوّد الدول بالإرشادات عند إصدار الموافقة على نقل بطاريات وخلايا أيونات الليثيوم والليثيوم المعدنية والمعدات التي تحتوي عليها لأغراض التخلص منها أو إعادة تدويرها. ويتضمن الاقتراح أيضا تعديل البند الخاص A154 في التعليمات الفنية، والذي يحظر نفايات البطاريات المنقولة لأغراض إعادة تدويرها أو التخلص منها ما لم توافق عليها السلطة الوطنية المختصة، من خلال إدراج إشارة في البند الخاص الجديد والتعليمات الجديدة بشأن التغليف في الإضافة.

٥-١-٦-٢ تم سحب الاقتراح.

٥-١-٧ المركبات مقابل المعدات وتطبيق أحكام البند A21 Special Provision (DGP/24-WP/40)

٥-١-٧-١ ينطبق البند الخاص A154 على المعدات التي تعمل بالبطاريات والمركبات التي تعمل بالبطاريات (UN 3171). ويشمل البند الخاص قيدا لا يمكن بموجبه تصنيف المعدات التي تعمل بأيونات الليثيوم أو بطاريات الليثيوم المعدنية ضمن الفئة UN 3171، غير أنه لا يسري هذا القيد على المركبات التي تعمل ببطاريات الليثيوم. وينص البند الخاص A21 على أن المعدات التي تعمل ببطاريات الليثيوم تصنف ضمن الفئة UN 3481 (بطاريات أيونات الليثيوم المتضمنة/المعبئة في المعدات) أو UN 3091 (بطاريات الليثيوم المعدنية المتضمنة/المعبئة في المعدات)، عند الاقتضاء.

٥-١-٧-٢ ويشمل البند الخاص الدراجات والكراسي ذات العجلات كأمتلة على ما يمكن اعتباره مركبات. وقد أُدرجت تعليمات التغليف ٩٥٢ ضمن الفئة UN 3171. وبالرغم من أن تعليمات التعبئة هذه تجعل بطاريات الليثيوم خاضعة لدلائل الأمم المتحدة بشأن الاختبارات والمعايير، فإنها لا تشمل الحدود الإجمالية الصافية أو شروط التغليف المنصوص عليها في تعليمات التغليف المتعلقة ببطاريات الليثيوم. ويسود اعتقاد بأنه يمكن قبول ذلك بالنسبة للمركبات مثل السيارات أو الدراجات النارية، نظرا لأنه يُتوقع أن تخضع لبعض أشكال الاختبارات المتعلقة بالتحطم أو الترخيص، ويمكن توفير قدر من الحماية للبطاريات من خلال تركيبها في العربات. وهذا لا يسري على المواد مثل الدراجات والكراسي ذات العجلات والدراجات النارية حيث يكون مستوى الحماية محدودا أو لا توجد هذه الحماية على الإطلاق.

٥-١-٧-٣ وهكذا، اقترح إدخال تعديل على البند الخاص A154 من شأنه أن يجعل المركبات التي تحتوي على بطاريات الليثيوم تحظى بالموافقة التنظيمية للسلطة الوطنية المختصة بالنقل البري أو البحري أو الجوي. واقترح أيضا إزالة الإشارة إلى الدراجات والكراسي ذات العجلات وجرات الحقائق وإضافتها إلى قائمة الأمثلة الخاصة بالمعدات. وأحيط علما بأنه عُرض على الاجتماع الرابع والأربعين للجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة تعديل مماثل على لوائح الأمم المتحدة النموذجية. وبما أن أي تغييرات معتمدة بالنسبة للطبعة ١٩ من اللوائح النموذجية لن تصبح سارية إلا في عام ٢٠١٧، فقد طُلب من فريق الخبراء النظر في اعتماد التعديل على التعليمات الفنية قبل انعقاد اجتماع اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة.

٥-١-٧-٤ وبالرغم من الدعم الذي حظى به مضمون الاقتراح، لم يتم الاتفاق بشأن التعديل. وقد أوضح عدة أعضاء أن التعاريف الخاصة بالمركبات تختلف باختلاف النظم التشريعية وأنه لا يمكن أن تخضع جميع المركبات للعملية التنظيمية أو عملية الموافقة. وسيُعاد النظر في هذا الموضوع خلال الفترة الثلاثية المقبلة، مع مراعاة نتائج المناقشات داخل اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة.

٨-١-٥ الإبلاغ عن الأخطار (DGP/24-WP/41)

١-٨-١-٥ قدمت الايكاو إلى اللجنة الفرعية التابعة للأمم المتحدة في دورتها الثالثة والأربعين (من ٢٤ إلى ٢٨ يونيو ٢٠١٣) ورقة بشأن ضرورة الإبلاغ الملائم عن مخاطر نظم التخزين الكهربائي. وبالرغم من أن الهدف كان يتمثل في الأصل في التركيز على بطاريات الليثيوم، فقد أصبح من الواضح ضرورة إجراء مناقشة على نطاق واسع بشأن المواد والعناصر من الفئة ٩. وقد أقر معظم المشاركين في الاجتماع بأن علامة الخطر من الفئة ٩ لا تساعد على الإبلاغ بشكل كاف عن الخطر أو المخاطر التي تشكلها مختلف مجموعات المواد والعناصر من الفئة ٩، لا سيما عندما تتضمن هذه المواد بضائع خطيرة من فئات أخرى أو تشكل مخاطر محددة مثل الصدمات الكهربائية أو الماس الكهربائي، على غرار نظم التخزين الكهربائي. غير أنه لم يتم التوصل إلى نتيجة نهائية بشأن كيفية تحسين عملية الإبلاغ. وقد طُلب من جميع الخبراء والمنظمات المعنية الاهتمام بالمسائل المطروحة من أجل إيجاد حل يساعد على تقادي التعامل مع كل وسيلة من وسائل النقل باعتماد نهج مختلف.

٢-٨-١-٥ وأعرب فريق الخبراء عن دعمه القوي لتحسين عملية الإبلاغ وفكرة الفصل بين المواضيع. ورأى بعض أعضاء فريق الخبراء ضرورة للنظر في إضافة فئة أخرى. وشجع الأمين الأعضاء على التشاور مع الأطراف المعنية بالاستجابة للطوارئ لتحديد أفضل السبل لتزويدهم بالمعلومات الكافية.

٩-١-٥ نقل بطاريات الليثيوم التي يتجاوز وزنها ٣٥ كيلوغراما والمعدات التي تحتوي عليها (DGP/24-WP/46) وبطاريات الليثيوم الثانوية (DGP/24-WP/65)

١-٩-١-٥ طُلب من فريق الخبراء أن ينظر في تعديل التعليمات بما يسمح بنقل بطاريات الليثيوم التي يتجاوز وزنها ٣٥ كيلوغراما على متن طائرات البضائع. وقد عُرض اقتراحان بشأن الموضوع نفسه. ويشمل الاقتراح الأول تعديلا على البند الخاص A154 وتعليمات جديدة بشأن التغليف للسماح بنقل بطاريات أيونات الليثيوم التي يتجاوز وزن كتلتها ٣٥ كيلوغراما ولكن لا تتجاوز ٤٠٠ كيلوغرام وكذلك المعدات التي تحتوي عليها دون الحاجة إلى موافقة. وأحيط علما بأن بطاريات الليثيوم الكبيرة دائما ما تشمل مكونات لا تعتبر بضائع خطيرة وقد تشكل في المتوسط ٦٠ في المائة من الكتلة الإجمالية للشحنة. وتضمن هذا الاقتراح تدابير السلامة مثل الاكتفاء ببطارية واحدة أو قطعة من المعدات في التغليف الخارجي، وشحنها بنسبة ٥٠٪ أو توقيف التشغيل وشروط الأداء الواردة في المجموعة الثانية بشأن التغليف، وشرط تثبيت البطاريات ضمن التغليف الخارجي وحمايتها من الماس الكهربائي والعازل الحراري خلال عملية النقل.

٢-٩-١-٥ ويتضمن الاقتراح الثاني دعوة إلى فريق الخبراء للنظر في اتباع نهجين بديلين للسماح بنقل بطاريات الليثيوم. ويقضي النهج الأول بإضافة بند خاص جديد يُصنّف ضمن الفئة UN 3490، وهو بطاريات أيونات الليثيوم أما الآخر فيشمل تعديل تعليمات التغليف ٩٦٥. ويستند الاقتراح إلى اقتراح مماثل تم خلال الاجتماع الثالث عشر لفريق العمل التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (انظر الفقرة ٣-٥-١ من تقرير الاجتماع الثالث عشر لفريق العمل التابع لفريق خبراء البضائع الخطرة (DGP/24-WP/3)). وتراعي الاقتراحات المنفحة بعض الشواغل المثارة خلال الاجتماع الثالث عشر لفريق خبراء البضائع الخطرة، بما في ذلك شرط يقضي بالحد من مستوى الشحن. ونظرا لهذه الخاصية الإضافية للسلامة، يحدد الاقتراح الجديد شروط الأداء الواردة في المجموعة الثانية بشأن التغليف

٣-٩-١-٥ ارتأى بعض أعضاء الفريق أنه سيكون من المناسب إعطاء اسم شحن جديد لهذه البطاريات الضخمة مع تخصيص تغليف جديد لها بعد إعدادها. وجرت مناقشة طفيفة بشأن مستوى شحنها بالطاقة وكيفية تحديده. فقد بينت الاختبارات التي أجرتها إحدى الدول أن البطاريات تتفاعل بشكل مختلف بصرف النظر عن حجمها ومستوى شحنها، وأن نسبة شحن تتراوح بين ٢٠ و ٣٠ في المائة توفر بصفة عامة ظروفا أفضل من حيث السلامة. وطرحَت أسئلة تتعلق بإمكانية النص

على توقيف تشغيلها، أي كيفية القيام بذلك وما إذا كان ذلك سيخفف، فعليا، من أي مخاطر تقتزن بنقل تلك البطاريات. وأشار إلى أن اللجنة الفرعية بالأمم المتحدة أنشأت فريقا فرعيا فيما بين الدورتين سوف يركز على الاختبارات وعلى وسائل أخرى من قبيل مستوى الشحن وما إذا كانت اللوائح النموذجية تحتاج أم لا إلى تعديل. وارتأى بعض الأعضاء أن أي قرار يصدر عن الاجتماع الرابع والعشرين لفريق الخبراء سيكون سابقا لأوانه، على اعتبار أن عمل الأمم المتحدة سوف يتواصل على الأقل حتى وقت مبكر من السنة القادمة.

١-٩-٥-٤ وتم سحب الاقتراح.

١٠-١-٥ بطاريات الليثيوم - القسم IB، الشروط الخاصة بالمستندات

١-١٠-١-٥ اقترح تعديل يقضي بتوفير مستند نقل للبضائع الخطرة خاص ببطاريات الليثيوم التي يتم شحنها بموجب الجزء IB من تعليمات التغليف ٩٦٥ أو ٩٦٨. واقترحت أيضا تعديلات تبيعية على الجزء ٥، ٤-١-٥-٨-١ من الجزء الخامس للإشارة تحديدا إلى إضافة "IB" على مستند نقل البضائع الخطرة. ولوحظ أن الشروط الحالية توفر إعفاءً من الوفاء لشروط مستند نقل البضائع الخطرة، شريطة توفير مستندات بديلة مكتوبة من جانب الشاحن تبين محتويات الشحنة. وإضافة إلى اشتراط معلومات إضافية على المستند بما يمكن المشغلين من إجراء فحص للقبول وإعطاء المعلومات للطيار القائد، اعتبر أن من شأن تلك المعلومات أن تساعد الدول في إجراء عمليات تفتيش على شاحني بطاريات الليثيوم في إطار القسم IB. بيد أنه أُبلغ أن استخدام عبارة "مستندات بديلة"، وتحديد مستندات النقل الجوي، ليس مناسباً للمعلومات التي يتعين على الشاحن توفيرها ولا لتحقيق الهدف المتوخى وهو استعمالها من جانب الدول لتحديد شاحني بطاريات الليثيوم في إطار القسم IB.

١-١٠-٢-٥ وكان هناك تأييد للتعديل. وقد لوحظ أن بعض المشغلين أبلغوا عن اختلافات عن التعليمات الفنية بما يقتضي إعداد مستند نقل يتيح الإدلاء بتصريح موقع وبما أنه يبسر التدريب أيضا. وتساءل بعض الأعضاء عما إذا كان ينبغي بكل بساطة حذف القسم IB لأن الاستثناء الوحيد هو أن التغليف حسب مواصفات الأمم المتحدة واشتراط علامة المناولة يجعلان القسم IB أكثر صرامة، في بعض جوانبه، من القسم IA. ونوقشت مسألة ما إذا مازالت هناك حاجة إلى المعلومات الإضافية أم لا ولكن ارتئي أنه لا يمكن الاستغناء عن هذا الشرط لأنه من الشروط التي وضعتها الأمم المتحدة.

١-١٠-٣-٥ واتفق على التعديل

١١-١-٥ نقل الأجهزة الكهربائية قيد التشغيل ومنع

إصدار إنذارات صوتية أو ضوئية لأسباب لا

تتصل بسلامة الطيران (DGP/24-WP/58).

١-١١-١-٥ اقترح إضافة مادة جديدة تقتضي عدم إصدار الأجهزة الكهربائية المسموح بنقلها إنذارات صوتية أو ضوئية أثناء النقل، إلى تعليمات التغليف ٩٦٧ و ٩٧٠. وأوحي أن عددا كبيرا من الأجهزة الإلكترونية تصدر إنذارات صوتية لأسباب لا تتصل بالسلامة، منها مثلا الإشارة إلى تدني مستوى الشحن في البطارية، وأن ذلك من شأنه أن يؤدي إلى استجابات طارئة لا لزوم لها.

١-١١-٢-٥ وارتئي أن هذه المسألة لا تتدرج ضمن مسائل البضائع الخطرة وبالتالي لا ينبغي تناولها في التعليمات الفنية. بيد أنه اعتبر أن هناك أحكاما مماثلة في أجزاء أخرى من التعليمات الفنية جعلت الأغلبية تعتقد أنه من المناسب تناولها.

١-١١-٣-٥ اتفق على التعديل رهنا ببعض التغييرات الصياغية البسيطة.

١٢-١-٥ توضيح طبعة دليل الأمم المتحدة بشأن
الاختبارات والمعايير الخاصة ببطاريات
وخلايا الليثيوم (DGP/24-WP/58)

١-١٢-١-٥ أوحى أن الإشارة إلى الطبعة المنقحة الخامسة لدليل الأمم المتحدة بشأن الاختبارات والمعايير الواردة في الملاحظة ٢ في جميع أقسام التعليمات الفنية ٩٦٥ إلى ٩٧٠ غير واضحة وقد تؤدي إلى اختلاف في التفسير بشأن رقم الطبعة/التعديل الذي ينبغي الرجوع إليه لدى إجراء الاختبارات. وطلب من المجلس أن يبين ما هي الطبعة التي ينبغي الرجوع إليها من دليل الأمم المتحدة لدى اختبار بطاريات أو خلايا الليثيوم المصنعة بعد ١ يناير ٢٠١٤.

٢-١٢-١-٥ وأشار إلى أن الطبعة الثامنة عشرة المنقحة من اللوائح النموذجية تتضمن نصا جديدا يوضح هذه المسألة. وقد اقترح إدراج ذلك النص في الفقرة ٩ من الجزء ٢ من طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦ للتعليمات الفنية من خلال عملية التوفيق بين التعليمات واللوائح النموذجية (انظر الفقرة ٢-٢-١ من التقرير عن البند ٢ من جدول الأعمال).

٣-١٢-١-٥ اتفق على إدراج هذا النص الجديد في طبعة ٢٠١٣-٢٠١٤ من التعليمات الفنية من خلال تصويب.

١٣-١-٥ نقل بطاريات الليثيوم التالفة أو المعيبة
وبطاريات الليثيوم المركبة في معدات
(DGP/24-WP/63).

١-١٣-١-٥ أعد تعديل على البند الخاص A154 من التعديلات الفنية، للنص على وجوب موافقة دولة المصدر على نقل بطاريات ايون الليثيوم أو خلايا وبطاريات الليثيوم المعدنية التالفة أو المعيبة أو معدلات ركبت فيها هذه البطاريات أو الخلايا. وأشار إلى أن تعليمات فنية وأحكاما خاصة أدرجت، لهذا الغرض، في الطبعة الثامنة عشرة المنقحة للوائح النموذجية.

٢-١٣-١-٥ واستند التعديل المقترح إلى أحكام اللوائح النموذجية، ويتضمن اشتراطا باستخدام تغليف أو غطاء خارجي مقاومان للحرارة ووضع معايير للأداء وتحديد أساليب لاختبار التغليف أو الغطاء الخارجي. وارتأى أن من شأن معايير الأداء وأساليب الاختبار أن يضمنوا قدرة أي تغليف يستخدم لنقل بطاريات الليثيوم التالفة أو المعيبة أو معدات ركبت فيها تلك البطاريات على احتواء حوادث حرارية محتملة.

٣-١٣-١-٥ جرى سحب المقترح

١٤-١-٥ تعليمات التغليف ٩٦٦ و ٩٦٩ (DGP/24-WP/64).

١-١٤-١-٥ اقترح تعديل يحدد العدد الأقصى للبطاريات على النص في القسم 2-11 من تعليمات التغليف الخاص ببطاريات الليثيوم المغلفة مع المعدات (تعليمات التغليف ٩٦٦ ٩٦٩). وأوحى أن حصر العدد في العدد الأدنى المطلوب لتشغيل المعدات غير مناسب لأنه لا يراعي معدات من قبيل أجهزة شحن البطاريات التي ليست بها "طاقة". ولوحظ أن مادة معادلة في اللوائح النموذجية تستخدم عبارات مختلفة لا تؤدي إلى نفس الغموض لأنها تشير إلى البطاريات "الضرورية لتشغيلها". ومن شأن النص المقترح أن يجعل الاشتراط المنصوص عليه في التعليمات الفنية يتوافق مع اللوائح النموذجية.

٢-١٤-١-٥ وبالرغم من أن بعض أعضاء فريق الخبراء ارتأوا أن النص المعدل لن يعالج تلك المشكلة، كان من رأي الأغلبية أنه يوفر التوضيح المتوخى ويستمد مسوغاته من كونه يحقق التوافق مع نص الأمم المتحدة. واتفق على تعديل منقح.

١٥-١-٥ الاستجابة لتوصيات السلامة الصادرة عن عملية
تحقيق في حادث (DGP/24-WP/69)

١-١٥-١-٥ استرعي انتباه المجتمعين إلى التقرير النهائي للهيئة العامة للطيران المدني في الإمارات العربية المتحدة عن التحقيق في الحادث الذي طال إحدى طائرات الشحن من طراز بوينغ ٧٤٧. وتضمن التقرير عدة توصيات بشأن السلامة، تتصل ثلاث منها بالبضائع الخطرة. ودعي فريق العمل المعني بطائرات الليثيوم الذي من المتوقع أن ينعقد في بداية عام ٢٠١٤.

١٦-١-٥ اشتراط وجود رقم هاتفي على علامة مناولة بطاريات الليثيوم (DGP/24-WP/73)

١-١٦-١-٥ أشير إلى أن المثال على علامة مناولة بطاريات الليثيوم في الشكل ٥-٣١ يبين بوضوح ضرورة تسجيل رقم هاتفي على العلامة بالرغم من عدم وجود اشتراط بهذا الشأن في متن التعليمات الفنية. واقترح إضافة هذا المقتضى إلى الفقرة ٣-٢-٥-٢ من الجزء الخامس. وحظي الاقتراح بالموافقة.

١٧-١-٥ استعراض البند الخاص A51 (DGP/24-WP/75)

١-١٧-١-٥ اقترح تعديل على البند الخاص A51 يسمح بوجود بطاريات ايون الليثيوم التي لا يتجاوز وزنها ٣٥ كلغ على طائرات الركاب. وقد أضيف هذا البند إلى طبعة ٢٠١٣-٢٠١٤ للتعليمات الفنية ثم سحب بموجب ضميمه على إثر الحوادث التي طالت طائرات بوينغ ٧٨٧ - Dreamliner والتي أدت إلى حظر طيرانها. ومنذ رفع هذا الحظر، اقترح السماح مرة أخرى بوجود تلك البطاريات، على اعتبار أن عدد مشغلي ذلك النوع من الطائرات يتزايد باستمرار مما يخلق الحاجة إلى نقل بطاريات احتياطية. وأفيد أن البند سيكتسي أهمية خاصة في المناطق التي تقل فيها عمليات طائرات الشحن. وأضيف إلى البند الخاص اشتراط جديد يقضي بأن تكون البطاريات المنقولة مشحونة بالطاقة بنسبة متدنية.

١-١٧-٢-٥ وأبلغت الأمانة أنه خلال المناقشات بشأن التعديل القاضي بحذف ذلك البند، أفاد كل من لجنة الملاحة الجوية والمجلس أنهما لن يعودا إلى موضوع هذا البند لغاية توافر نتائج التحقيقات التي يُجريها المجلس الوطني لسلامة النقل في الولايات المتحدة ومكتب الطيران المدني في اليابان للنظر فيها. ولاحظا أعضاء آخرون في الفريق أن أسباب الماس الكهربائي والحرائق الناتجة عنها لم تعرف يعد مما يجعل النظر في إعادة البند سابقا لأوانه.

٣-١٧-١-٥ لم يحظ التعديل بالموافقة.

١٨-١-٥ التوصية

١٩-١-٥ في ضوء المناقشات المذكورة أعلاه، أعد الاجتماع التوصية التالية:

التوصية ١/٥ — تعديل أحكام بطاريات الليثيوم في التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة عن طريق الجو (Doc 9284)

تُعدّل الأحكام المرتبطة ببطاريات الليثيوم في التعليمات الفنية على النحو الوارد في المرفق (أ) بالتقرير عن هذا البند من جدول الأعمال.

البند ٥ من جدول الأعمال: حل مسألة بنود الأعمال غير المتكررة التي حددتها لجنة الملاحة الجوية أو فريق الخبراء.

٢-٥ جمع البيانات المتصلة بالحوادث والوقائع الناجمة عن البضائع الخطرة

٢-٥ نظام الإبلاغ عن الحوادث والوقائع الناجمة عن البضائع الخطرة (DGP/24-WP/22)

١-٢-٥ ارتأى فريق العمل الجامع في اجتماعه بشأن بطاريات الليثيوم (المنعقد في مونتريال من ٥ إلى ١٠/٢/٢٠١٢ (DGP/24-WP/LB) أن هناك حاجة إلى نظام للإبلاغ عن الحوادث والوقائع الناجمة عن البضائع الخطرة. وأوصى فريق العمل بإبلاغ الايكاو عن الحوادث والوقائع الخطرة الناجمة عن بطاريات الليثيوم كيما تعممها على الموقع الإلكتروني المفتوح للجمهور. وأقر فريق العمل بأن تلك المعلومات تتيح أداة لتحديد الأسباب الكامنة وراء تلك الحوادث والوقائع وتحدد الثغرات الممكنة في اللوائح التنظيمية. وطلبت لجنة الملاحة الجوية، من الأمانة العامة، لدى استعراض تقرير الاجتماع ٢٣ لفريق خبراء البضائع الخطرة وفريق العمل المعني ببطاريات الليثيوم (DGP/24-WP/LB) أن تنتظر في استحداث نظام للإبلاغ عن حوادث البضائع الخطرة بمختلف أنواعها إلى جانب طريقة وإجراءات موحدة لجمع البيانات وتنسيقها.

٢-٢-٥ وقرر فريق العمل الجامع في اجتماعه في عام ٢٠١٣ تشكيل فريق عامل لمباشرة إعداد نظام من هذا القبيل. واجتمع الفريق خلال الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة لتحديد شروط نظام بشكل واضح. ويتمثل الغرض النهائي للنظام في الكشف عن أوجه القصور المتصلة بالسلامة وتحديد وسائل معالجتها. ومن شأن ذلك أن يشمل إجراءات من قبيل تغيير اللوائح التنظيمية الخاصة بالبضائع الخطرة والزيادة في عدد الدورات التدريبية والتواصل أو كليهما. ويتعين على الفريق أن يحدد المعلومات التي ينبغي أن ينتجها النظام لتحديد أوجه القصور تلك. وسيكون من المهم التركيز على المخرجات اللازمة قبل البت في نوعية البيانات التي يجب إدخالها في النظام. وقد يلزم مراعاة الشواغل الخاصة بالحياة الشخصية.

٣-٢-٥ والتقى أعضاء الفريق مع مسؤولين من قسمي الإدارة المتكاملة للسلامة والتحقيقات في الحوادث والوقائع الناجمة عن البضائع الخطرة مع النظم المعمول بها في الايكاو. وشرح المسؤولون الآليات التي يستند إليها نظام الإبلاغ عن بيانات الوقائع والحوادث وعلاقته مع مركز التنسيق الأوروبي للإبلاغ عن الحوادث والوقائع. وقدم المسؤولون تقريراً عن الجهود الرامية إلى إحداث تصنيف موحد ومركز إيداع مشترك على الصعيد العالمي للتقارير عن الحوادث والوقائع. وأيد المسؤولون فكرة تحقيق التكامل بين نظام الإبلاغ عن البضائع الخطرة ونظام الإبلاغ عن الحوادث والوقائع وذلك عوض استحداث نظام منفصل. وأفاد أن نظام مركز التنسيق الأوروبي للإبلاغ عن الحوادث والوقائع يتضمن أصلاً حقولاً تتصل بالبضائع الخطرة بالرغم من محدودية البيانات المتوفرة.

٤-٢-٥ واعترف بأن الملحق الثامن عشر والتعليمات الفنية يقتضيان من المشغلين أن يبلغوا الدولة المعنية بما يلي:

(أ) الوقائع والحوادث الناجمة عن البضائع الخطرة؛

(ب) البضائع الخطرة غير المصرح بها والتي أعلن عنها بشكل خاطئ؛

(ج) الأحداث المتصلة بالبضائع الخطرة التي لم يتم شحنها أو توزيعها أو فصلها وفقاً للتعليمات الفنية أو التي تم نقلها دون تقديم أي معلومات للطيار القائد.

بيد أنه لم تكن هناك أي شروط تفرض على الدول إبلاغ الايكاو بأي من الأمور أعلاه. فالملحق الثالث عشر لا يقتضي من الدول أن تبلغ الايكاو بالوقائع والحوادث. ويمكن النظر مستقبلاً في استحداث أحكام تقتضي بأن تقدم الدول للايكاو تقارير عن البضائع الخطرة. بالرغم من أن الفريق ارتأى عدم إقبال كاهل الدول بشروط جديدة لحين استحداث النظام ووضوح الفائدة التي

ستجنيها الدول من ذلك النظام. واقترح استحداث نظام خطوة خطوة وإنشاء قاعدة بيانات من جانب مجموعة صغيرة من الدول، منها تلك التي رشحت أعضاء في فريق خبراء البضائع الخطرة. وأوحي أن العمل بشأن هذا النظام يمكن أن يتواصل بالمراسلة.

البند ٥ من جدول الأعمال: حل مسألة بنود الأعمال غير المتكررة التي حددتها لجنة الملاحه الجوية أو فريق الخبراء

٣-٥ الشروط الخاصة بالبضائع الخطرة في الملحق السادس — تشغيل الطائرات

٣-٥ اقتراح قواعد قياسية جديدة بشأن التدريب لإدخالها في الملحق الثامن عشر (DGP/24-WP/8)

١-٣-٥ اقترح تعديل على الفصل الخاص بالتدريب من الملحق الثامن عشر ينص على تدريب كل المشغلين، وعدم الاقتصار على الذين ينقلون بضائع خطرة. كما اقترحت تعديلات لإدراج أحكام بشأن الموافقة على البرامج التدريبية في مجال البضائع الخطرة، ترد حاليا في التعليمات الفنية.

٢-٣-٥ وكان الدافع وراء اقتراح تلك التعديلات العمل الذي تم الاضطلاع به لتوطيد العلاقة بين الملحق الثامن عشر والملحق السادس عشر. ولوحظ أن الفصل الخاص بالتدريب في الملحق الثامن عشر (الفصل العاشر) يتضمن قاعدة قياسية تقتضي استحداث برامج للتدريب في مجال البضائع الخطرة وتحديثها على النحو المنصوص عليه في التعليمات الفنية. وأعرب عن خشية مؤداها أنه بالرغم من أن عددا متزايدا من المشغلين سوف يلجؤون إلى الاعتماد على الملحق الثامن عشر نتيجة للمواد الجديدة المدرجة في الملحق السادس، فإن المشغلين الذين ينقلون بضائع خطرة قد يقررون أن يعتمدوا على هذه القاعدة القياسية وحدها. وأوحي بأن هناك حاجة إلى توضيح كون شروط التدريب في التعليمات الفنية تنطبق على جميع المشغلين وليس فحسب من ثم الترخيص لهم بنقل البضائع الخطرة. واقترح أيضا إدراج الأحكام الخاصة بالموافقة على برامج التدريب في مجال البضائع الخطرة في الملحق الثامن عشر.

٣-٣-٥ وحظي المقترح بدعم قوي بالرغم من أنه أعرب عن شواغل إزاء الصيانة. وأوحي أن عبارة "جميع الكيانات التي تؤدي وظائف تم النص عليها بشكل إلزامي في التعليمات الفنية" من شأنها أن تستثني بعض الوظائف التي لم تفرضها التعليمات الفنية ولكن يعتبر التدريب عليها ضروريا. واقترح أيضا أن يستعاض عن عبارة "المعتمدين لنقل البضائع الخطرة" بعبارة "المرخص لهم بنقل البضائع الخطرة" بما يتوافق مع الصياغة الواردة في الملحق السادس. وتم النظر في الاستعاضة عن عبارة "برامج التدريب في مجال البضائع الخطرة التي تقتضيها..." بعبارة "برامج التدريب في مجال البضائع الخطرة المفروضة باسم..." ولكن لوحظ أن هذه الصياغة تحتمل تفسيرات مختلفة في لغات مختلفة وأن عبارة "برامج التدريب في مجال البضائع الخطرة التي تقتضيها..." أنسب.

٤-٣-٥ ووردت الإشارة إلى أن بعض الدول تخضع برامج التدريب للمشغلين الأجانب للاستعراض والموافقة بالرغم من أن البرامج التدريبية لا تخضع إلا لموافقة دولة المشغل. واقترح إضافة ملاحظة تحت ١٠-٢ إلى القواعد القياسية الخاصة بمراقبة العمليات من جانب مشغل أجنبي في الملحق السادس.

٥-٣-٥ وتمت الموافقة على تعديل منقح للفصل العاشر من الملحق الثامن عشر يراعي ما أعرب عنه من شواغل.

٦-٣-٥ توصية

٧-٣-٥ بالنظر إلى ما سبق من مناقشات، أعد المجتمعون التوصية أدناه:

التوصية ٢/٥ - تعديل الشروط الخاصة بالتدريب في الملحق الثامن عشر

التماس التعليقات من الدول بشأن تعديل مقترح للملحق الثامن عشر يتصل بالشروط الخاصة بالتدريب على النحو الوارد في المرفق (ب) بالتقرير عن هذا البند من جدول الأعمال.

البند ٥ من جدول الأعمال: حل مسألة بنود الأعمال غير المتكررة التي حددتها لجنة الملاحة الجوية أو فريق الخبراء.

٤-٥ إعداد المواد الإرشادية بشأن احتواء احتمالات استخدام البضائع

الخطرة في أحد أفعال التدخل غير المشروع

٤-٥ فرقة العمل المشتركة التابعة لفريق خبراء البضائع الخطرة وفريق خبراء أمن الطيران

١-٤-٥ بناء على طلب من الأمين العام، تشكلت فرقة عمل مشتركة لإعداد المواد الإرشادية بشأن التصدي للاستخدام المحتمل للبضائع الخطرة في أحد أفعال التدخل غير المشروع. وقد جاء ذلك في إطار الاستجابة للأهمية المتزايدة التي أصبح يوليها مجلس الايكاو للحاجة إلى التنسيق بين فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء البضائع الخطرة.

٢-٤-٥ وقد انعقد اجتماع أولي لفرقة العمل المشتركة التابعة لفريق خبراء البضائع الخطرة وفريق خبراء أمن الطيران يومي ٢٥ و٢٦ مارس ٢٠١٣ في سنغافورة. وأعدت فرقة العمل اختصاصات مقترحة وبنود أعمال أولية. وقد أعد تقرير على إثر هذا الاجتماع كي يوافق عليه فريقا الخبراء.

٣-٤-٥ وعُرض بالفعل التقريري على الاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران الذي انعقد من ٨ إلى ١٢ أبريل ٢٠١٣ في مونتريال. وقد رحب هذا الاجتماع بتشكيل فرقة العمل. وأوصى بأن تنظر فرقة العمل في جميع البضائع الخطرة في إطار أعمالها، وليس فقط البضائع التي تنطوي على عواقب خطيرة. وجرى تعديل الاختصاصات المقترحة وفقا لذلك. واقترح إدخال تحسينات أخرى ووافق فريق الخبراء على النسخة المنقحة.

٤-٤-٥ وفيما يلي بنود الأعمال المعروضة على فرقة العمل المشتركة:

(أ) إجراء مقارنة بين الملحق السابع عشر والملحق الثامن عشر في إطار الجهود المبذولة لتحديد أوجه التفاعل المحتملة و/أو التناقضات؛

(ب) توضيح المصطلحات الرئيسية بما في ذلك العواقب الخطيرة والخطر البالغ.

٥-٤-٥ وقد أعرب فريق خبراء البضائع الخطرة عن ارتياحه لأعمال فرقة العمل المشتركة. ووافق على بنود الأعمال المقترحة والاختصاصات بالصيغة التي نقحها فريق خبراء أمن الطيران في الاجتماع الرابع والعشرين ورحب بقرار فريق خبراء أمن الطيران القاضي بتوسيع نطاق الأعمال بما يتجاوز مجال البضائع الخطرة التي تنجم عنها عواقب خطيرة.

البند ٥ من جدول الأعمال: حل مسألة بنود الأعمال غير المتكررة التي حددتها لجنة الملاحه الجوية أو فريق الخبراء.

٥-٥ إعداد معايير الأداء بالنسبة للمشغلين الجويين وهيئات البريد المعتمدة

٥-٥ أطر الكفاءة (DGP/24-IP/1)

٥-٥-١-١-٥-٥ علم الاجتماع بالتقدم المحرز في إعداد أطر الكفاءة بالنسبة لهيئات البريد المعتمدة والمشغلين. وانهقدت عدة اجتماعات لأفرقة العمل منذ الاجتماع الثالث والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة، حيث انعقد الاجتماع الأول في مونتريال من ١٣ إلى ١٦ أغسطس ٢٠١٢، والاجتماع الثاني في واشنطن العاصمة من ١٢ إلى ١٤ أغسطس ٢٠١٣، والاجتماع الثالث في مونتريال من ٤ إلى ٦ سبتمبر ٢٠١٣. وقدمت السيدة نيكول باريت سابورين، المتخصصة الفنية في المقاييس المتعلقة بالتدريب والترخيص، إرشادات قيمة ومكتفة في جميع هذه الاجتماعات.

٥-٥-١-١-٥-٥ وأفاد رئيس فريق العمل بأن الاجتماع الأول تمحور حول إعداد إطار كامل للكفاءة بالنسبة لهيئات البريد المعتمدة. وبالرغم من أن فريق العمل انتهى من وضع إطار خاص بهيئات البريد المعتمدة، كان هناك إقرار بأن ذلك يشكل وثيقة حيّة يمكن تنقيحها استناداً إلى الأعمال بين هيئات الطيران المدني وهيئات البريد المعتمدة. وشهد الاجتماع أيضاً إعداد مشروع إطار خاص بالمشغلين.

٥-٥-١-١-٥-٥ وقد ركز الاجتماع الثاني في البداية على وضع اللمسات الأخيرة للإطار الخاص بالمشغلين. وللدفع بعجلة العمل إلى الأمام، خلّص هذا الفريق إلى أن هناك حاجة إلى الربط بين الجداول المتعلقة بالتدريب الواردة في الجزء ١؛ ٤ من التعليمات الفنية وبين أطر الكفاءة. وهناك إقرار بأن تطبيق التدريب القائم على الكفاءة يتوقف على تفسير واضح لهذه العلاقة، نظراً لاستخدام هذه الجداول على نطاق واسع في قطاع الطيران لوضع برامج التدريب. ووَجّه انتباه الفريق إلى أن الكفاءة هي "مجموعة من المهارات والمعارف والمواقف اللازمة لأداء مهمة حسب معيار محدد. وتبيّن أن الجدولين ١-٤ و ١-٥ أبرز المعارف الرئيسية التي يحتاج إليها الموظفون كي يضطلعوا بوظائف محددة، غير أنها لا تبرز الأداء المتوقع من هؤلاء الموظفين. والهدف من أطر الكفاءة هو إبراز كيفية الاضطلاع بهذه الوظائف، أما التدريب الذي تتطوي عليه أطر الكفاءة فيشمل المعارف الواردة في الجداول.

٥-٥-١-١-٥-٥ وعندما عاد الفريق إلى مهمة إكمال إطار الكفاءة لفائدة المشغلين (والذي بدأ خلال الاجتماع الثاني وتواصل خلال الاجتماع الثالث لفريق العمل)، تبيّن أن هناك عدة وظائف يمكن تصنيفها ضمن أي فئة من فئات الموظفين والتي أعدت بالفعل من أجلها أطر الكفاءة (مثل شركات الشحن ومتعهدي الشحن). وقد خلّص الفريق إلى أن جميع الوظائف المتعلقة بفئات الموظفين هذه يمكن دمجها في إطار عام واحد للكفاءة تحت عنوان "إطار الكفاءة للموظفين المعنيين بنقل البضائع الخطرة". وساهم هذا النهج في إزالة حالات التكرار وأوضح أن شروط التدريب تتحدد على أساس الوظائف التي يقوم بها الموظفون وليس على أساس ما يحملونه من ألقاب. ويسود اعتقاد بأن ذلك يتيح المرونة في معالجة احتياجات التدريب التي قد تكون محدودة أو واسعة النطاق حسبما يمارسه الموظف من وظائف.

٥-٥-١-١-٥-٥ ثم باشر فريق العمل عملية إعداد المواد الإرشادية التي ترافق أطر الكفاءة. وتتضمن هذه المواد معلومات أساسية عن الكفاءة استناداً إلى مبادئ التدريب، وكيفية تأثيرها على الجهات المعنية (مثل أرباب العمل والموظفين والمدربين والمنظمين وغيرهم) وكيفية تنفيذ أطر الكفاءة المتعلقة بالبضائع الخطرة واستخدامها بفعالية. وسيتواصل العمل المتعلق بهذه المواد الإرشادية خلال الفترة الثلاثية المقبلة.

٥-١-١-٥-٥ وفي ضوء التركيز على الوظائف بدلاً من الألقاب، أوضح فريق العمل أنه لا بد من استعراض كامل لشروط التدريب الواردة في الملحق الثامن عشر والتعليمات الفنية، والتي قد تؤدي إلى إدخال تعديلات أخرى على الشروط. وسيتم ذلك خلال الفترة الثلاثية المقبلة.

٥-١-٥-٥ وأعرب المشاركون في الاجتماع عن تقديرهم لما أنجزه فريق العمل من أعمال. وحظي بكل تقدير النهج الجديد الذي أسفر عن إطار واحد للكفاءة بالنسبة لجميع الموظفين المعنيين بنقل البضائع الخطرة.

البند ٦ من جدول الأعمال: الأعمال الأخرى**١-٦ الموافقة على تقارير أفرقة العمل
(DGP/24-WP/2 And DGP/24-WP/3)**

١-١-٦ استعرض الاجتماع الأجزاء السردية من تقارير اجتماعي فريق العمل الجامع، DGP-WG/12 (مونتريال، من ١٥ إلى ٢٠١٢/١٠/١٩) و DGP-WG/13 (مونتريال، من ١٥ إلى ٢٠١٣/٤/١٩). وتمت الموافقة على الأجزاء السردية دون إبداء تعليق. واستعرضت أفرقة العمل التعديلات المقترحة في ورقات العمل، 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 (انظر التقرير عن البند ٢ من جدول الأعمال)، وورقة العمل 20 (انظر التقرير عن البند ٣ من جدول الأعمال) وورقة العمل 21 (انظر التقرير عن البند ٤ من جدول الأعمال) التي كانت تحتوي على التعديلات الموحدة.

٢-٦ بيانات الأعضاء

١-٢-٦ وأعرب عدد من الأعضاء عن أسفهم لتخفيض خدمات الترجمة الشفوية التي تم توفيرها للاجتماع الرابع والعشرين لفريق خبراء البضائع الخطرة بنسبة ثلاثين في المائة ونقص النصوص السردية لورقات العمل المقدمة بلغات الاجتماع. وقد جعل ذلك من الصعب على الأعضاء غير المتحدثين باللغة الإنجليزية المشاركة بشكل كامل في أعمال الاجتماع. وعلى الرغم من أن توفير جميع وثائق الاجتماع على الموقع الإلكتروني للإيكاو قد ساعد أعضاء فريق الخبراء على التشاور مع الخبراء الآخرين في دولهم قبل الاجتماع، فإن الفائدة كانت محدودة في الدول حيث اللغة الإنجليزية ليست هي اللغة الأم. ومن الأهمية بمكان توافر التعديلات بجميع لغات عمل الإيكاو وذلك للتأكد من ظهور النص الصحيح في التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (Doc 9284)، وإضافتها (Doc 9284SU) وإرشادات الطوارئ لمعالجة الحوادث الناتجة عن البضائع الخطرة على متن الطائرات (Doc 9481). كما أن خفض الثلاثين في المائة في خدمات الترجمة الشفوية جعل من الصعب على فريق الخبراء أن يناقش بفعالية كل الورقات التي قدمت إلى فريق الخبراء ضمن الإطار الزمني لمدة أسبوعين.

٢-٢-٦ وأيد جميع أعضاء فريق الخبراء التعليقات الواردة أعلاه.

٣-٦ تشكيل فريق عمل خاص للصياغة

١-٣-٦ دعت الأمانة العامة فريق الخبراء إلى النظر في إمكانية تخفيض طول اجتماعات فريق الخبراء الكاملة لمدة أسبوع واحد. ويمكن القيام بذلك عن طريق إنشاء فريق عمل سيركز مباشرة على التعديلات التحريرية المدخلة على التعليمات الفنية. وأشار إلى أن العديد من ورقات العمل في كل اجتماع لفريق الخبراء اقترحت فيها تعديلات ذات طبيعة تحريرية بحثية؛ ورئي أن استعراض هذه الورقات من جانب فريق عمل يُعنى بالصياغة سيكون أكثر فعالية وسيتيح الوقت لفريق الخبراء من أجل التركيز على المسائل الفنية الأكثر الأهمية خلال اجتماعات الفريق. وسيعكف فريق العمل على تقديم تقرير عن عمله إلى فريق الخبراء كاملاً للموافقة عليه. وسيكون هذا النهج ماثلاً للنهج الذي وضعته المجموعة المعنية بالمسائل التحريرية والفنية التابعة للمنظمة البحرية الدولية. وطُلب من فريق الخبراء تقديم تعليقاته بشأن هذا الموضوع إلى الأمانة العامة.

- انتهى -