



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ (DGP)

ДВАДЦАТЬ СЕДЬМОЕ СОВЕЩАНИЕ

Монреаль, 16–20 сентября 2019 года

- Пункт 2 повестки дня. Уменьшение авиационных факторов риска для безопасности полетов и поиск несоответствий
- Пункт 2.2 повестки дня. Разработка, при необходимости, предложений относительно поправок к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284)* в целях их внесения в издание 2021–2022 гг.

ЗАПАСНЫЕ СУХОЗАРЯДНЫЕ И НИКЕЛЬ-МЕТАЛЛОГИДРИДНЫЕ БАТАРЕИ ДЛЯ СРЕДСТВ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ

(Представлено Д. Бреннаном)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе предлагается пересмотреть положения таблицы 8-1, касающиеся средств обеспечения мобильности, приводимых в действие батареями, с тем, чтобы разрешить пассажирам перевозить запасные сухозарядные или никель-металлогидридные (NiMh) батареи для средств передвижения.

Действия DGP: DGP предлагается рассмотреть поправки к пункту 4 таблицы 8-1, с целью разрешить пассажиру перевозить запасную сухозарядную батарею или батарею NiMh для средства передвижения, как представлено в добавлении к настоящему рабочему документу.

1. INTRODUCTION

1.1 The number of persons with reduced mobility utilising air transport to travel for business and personal reasons continues to increase. This requires operators to implement procedures to ensure that these persons are able to travel by air, including with their mobility aids in a consistent manner.

¹ Тексты на всех языках представлены Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА).
(4 страницы)
19-2381

1.2 As different States adopt new legislation to protect the rights of persons with reduced mobility operators are forced to permit the carriage of mobility aids, including those powered by batteries of all types.

1.3 In looking at the current provisions for battery-powered mobility aids in Table 8-1, item 4), there are provisions to permit a passenger to carry a spare battery for mobility aids powered by wet non-spillable batteries and for lithium ion batteries, subject to defined Watt-hour limits. There is however no allowance for a passenger to carry a spare dry or NiMh battery for a mobility aid, which is causing issues for operators where passengers have such spare batteries.

1.4 As the numbers of persons with reduced mobility increases, the type of mobility aids being offered as part of passenger baggage is changing. Traditionally persons with reduced mobility were those who required a wheelchair with those battery-powered wheelchairs using large wet cell or non-spillable batteries. However, more and more passengers are travelling with lightweight powered scooters that use a variety of battery types, including nickel cadmium (NiCad), nickel-metal hydride (NiMH) and of course lithium ion batteries.

1.5 While there is an allowance for a passenger to carry a spare non-spillable battery or a lithium ion battery for a mobility aid, there is no such allowance for batteries that meet special provision A123, dry batteries, typically NiCad, or special provision A199, NiMh batteries.

1.6 To address this, it is proposed to revise item 4) of Table 8-1 to include the allowance for a passenger to carry a spare NiCad, or other dry battery, or a NiMh battery for a mobility aid.

1.7 It is also proposed that the allowance for these spare batteries be adopted into the current edition of the Technical Instructions as there is a need for passengers to be permitted to carry these spare batteries now. At DGP-WG-19 it was agreed that the provisions in item 4) of Table 8-1 be amended through a corrigendum to the 2019-2020 edition of the Technical Instructions to include allowance for a spare non-spillable battery for a mobility aid to correct an oversight.

1.8 It is recognised that including an allowance for a spare NiCad and NiMh battery is a new issue, which would normally not be included until the next edition of the Technical Instructions effective 1 January 2021. However, in accordance with the UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities and the standards and recommended practices in Annex 9 – Facilitation, the Panel is requested to consider this amendment as one that while not safety-related, but that supports the objectives of the UN Convention and Annex 9 in facilitating the carriage of persons with reduced mobility.

2. ACTION BY THE DGP

2.1 The DGP is invited to consider the proposed amendments to Table 8-1 as shown in the appendix to this working paper. Note, the text shown in the appendix includes the changes proposed in working paper DGP-WG/19-WP/6 and which were agreed at DGP-WG/19.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ЧАСТИ 8 ТЕХНИЧЕСКИХ ИНСТРУКЦИЙ

Часть 8

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПассаЖИРОВ
И ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА

Глава 1

ПОЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ,
ПЕРЕВОЗИМЫХ ПАССАЖИРАМИ ИЛИ ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖА

...

Таблица 8-1. Положения, касающиеся опасных грузов,
перевозимых пассажирами или членами экипажа

DGP-WG/19-WP/6 (см. п. 3.2.2.4 доклада DGP-WG/19):

| Опасные грузы | Местоположение | | Требуется разрешение экс- плуатанта(ов) | Ограничения |
|--|----------------------------------|-----------------|---|---|
| | Зарегист- рированный багаж | Ручная кладь | | |
| Батареи | | | | |
| ... | | | | |
| 4) Средства передвижения, (например, кресла-каталки для перевозки больных), приводимые в действие: <ul style="list-style-type: none"> – батареями проливающегося типа; – жидкостными батареями непроливающегося типа; – сухозарядными батареями; – никель-металлогидрид- | Да | (см. п. е)) | Да | <ul style="list-style-type: none"> a) Средства передвижения должны быть предназначены для использования пассажирами с ограниченной способностью к передвижению в результате инвалидности, ухудшения состояния здоровья или преклонного возраста, либо вследствие временной проблемы, ограничивающей двигательные способности (например, сломанная нога); b) пассажиру следует заранее договориться с каждым эксплуатантом и предоставить информацию о типе установленной батареи и о порядке обращения со средством передвижения (включая инструкции о том, как изолировать батарею); c) в случае сухозарядных батарей или никель-металлогидридных батарей; <ul style="list-style-type: none"> i) каждая батарея должна соответствовать специальному положению A123 или специальному положению A199, соответственно; и |

| Опасные грузы | Местоположение | | Требуется разрешение экспедитанта(ов) | Ограничения |
|---|--------------------------|--------------|---------------------------------------|--|
| | Зарегистрированный багаж | Ручная кладь | | |
| <p>ными батареями; или</p> <p>– литий-ионными батареями</p> | | | | <p>ii) разрешается перевозка максимум одной запасной батареи на одного пассажира;</p> <p>d) в случае непроливающих жидкостных батарей:</p> <p>i) каждая батарея должна соответствовать специальному положению А67;</p> <p>ii) разрешается перевозка максимум одной запасной батареи на одного пассажира;</p> <p>e) в случае литий-ионных батарей:</p> <p>i) отвечает требованиям прохождения каждого испытания, указанного в подразделе 38.3 части III Руководства ООН по испытаниям и критериям;</p> <p>ii) в случаях, когда средство передвижения не обеспечивает надлежащей защиты батареи:</p> <ul style="list-style-type: none"> – батарея должна быть снята в соответствии с инструкциями изготовителя; – энергоемкость батареи не должна превышать 300 Втч; – клеммы батареи должны быть защищены от короткого замыкания (посредством изоляции клемм, например обматыванием лентой открытых клемм); – батарея должна быть защищена от повреждений (например, посредством ее размещения в защитном чехле); – батарея должна перевозиться в пассажирском салоне; <p>iii) можно перевозить только одну запасную батарею энергоемкостью не более 300 Втч или две запасные батареи, энергоемкость каждой из которых не превышает 160 Втч. Запасные батареи должны перевозиться в пассажирском салоне.</p> |
| ... | | | | |

...