

## المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة

IATG  
08.10

الطبعة الأولى  
2011-10-01

---

نقل الذخيرة

---

UNODA 2011 ©



### تحذير

تخضع المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة للاستعراض والتفتيح المنتظمين. هذه الوثيقة سارية اعتباراً من التاريخ المبين على صفحة الغلاف. وينبغي على المستخدمين للتحقق من حالتها مراجعة مشروع الأمم المتحدة للمبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG UN SaferGuard من خلال الموقع الشبكي لمكتب الأمم المتحدة لشؤون نزع السلاح على العنوان التالي  
[www.un.org/disarmament/convarms/Ammunition](http://www.un.org/disarmament/convarms/Ammunition)

### بيان حقوق التأليف والنشر

هذه الوثيقة هي المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة وخاضعة لحقوق التأليف والنشر من قبل الأمم المتحدة. لا يجوز استنساخ أو تخزين أو نقل هذه الوثيقة ولا أي مقتطف منها بأي شكل من الأشكال أو بأي وسيلة من الوسائل لأي غرض آخر دون إذن كتابي مسبق من مكتب الأمم المتحدة لشؤون نزع السلاح، نيابة عن الأمم المتحدة.

لا يجوز بيع هذه الوثيقة.

مكتب الأمم المتحدة لشؤون نزع السلاح

مقر الأمم المتحدة، نيويورك، NY 10017، الولايات المتحدة الأمريكية.

بريد إلكتروني: [conventionalarms-unoda@un.org](mailto:conventionalarms-unoda@un.org)

فاكس: +1 212 963 8892

## المحتويات

ii	المحتويات	
iii	تمهيد	
iv	مقدمة	
1	نقل الذخيرة	
1	النطاق	1
1	المراجع المعيارية	2
1	المصطلحات والتعريفات	3
1	عام	4
2	النظم النموذجية التابعة للأمم المتحدة	1.4
3	نقل الذخيرة برا	5
3	نقل الذخيرة عبر السكة الحديد	6
3	نقل الذخيرة جوا	7
5	نقل الذخيرة بحرا	8
6	الأمن أثناء النقل (المستوى 1)	9
6	متطلبات الأمن العام (الحركة اللوجستية)	1.9
6	النقل البري	1.1.9
6	النقل عبر السكة الحديد	2.1.9
6	النقل الجوي	3.1.9
7	النقل البحري	4.1.9
7	المستندات	2.9
7	إجراءات الطوارئ	3.9
8	المرفق ألف المراجع (المعيارية)	
9	المرفق باء المراجعة (الإعلامية)	
10	المرفق جيم (إعلامي) هيكل النظم النموذجية التابعة للأمم المتحدة	

## تمهيد

في عام 2008، رفع فريق الخبراء الحكوميين التابع للأمم المتحدة إلى الجمعية العامة تقريراً بشأن المشاكل الناشئة عن تكديس فائض مخزونات الذخيرة التقليدية.<sup>1</sup> ولاحظ الفريق أن التعاون فيما يتعلق بإدارة المخزون الفعلي يحتاج إلى إقرار نهج "الإدارة مدى الحياة"، بدءاً من نظم التصنيف والمحاسبة - الضرورية لضمان المناولة الآمنة والتخزين ولتحديد الفائض - إلى النظم الأمنية المادية، وبما في ذلك إجراءات المراقبة والاختبار لتقييم استقرار وموثوقية الذخيرة.

وكان من التوصيات الرئيسية التي قدمها الفريق وضع المبادئ التوجيهية التقنية لإدارة مخزونات ضمن إطار الأمم المتحدة.

رحبت الجمعية العامة في وقت لاحق بتقرير الفريق وشجعت الدول بقوة على تنفيذ توصياته.<sup>2</sup> وهذا أعطى الولاية للأمم المتحدة لوضع "مبادئ توجيهية تقنية لإدارة مخزونات الذخيرة التقليدية"، وتُعرف الآن باسم المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة (IATG).

وأجريت أعمال إعداد واستعراض وتنقيح هذه المبادئ التوجيهية في إطار برنامج الأمم المتحدة United Nations SaferGuard Programme من قبل فريق الاستعراض التقني المكون من خبراء من الدول الأعضاء، بدعم من المنظمات الدولية والحكومية وغير الحكومية. ويمكن العثور على أحدث نسخة لكل مبدأ توجيهي، بالإضافة إلى معلومات حول أعمال فريق الاستعراض التقني على العنوان [www.un.org/disarmament/convarms/Ammunition](http://www.un.org/disarmament/convarms/Ammunition).

وسيتم استعراض هذه المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG بانتظام لتعكس تطور وممارسات معايير إدارة مخزونات الذخيرة ولتضمين التغييرات الناتجة عن التعديلات في اللوائح والاشتراطات الدولية المناسبة.

1 الجمعية العامة للأمم المتحدة A/63/182، المشاكل الناشئة عن تكديس فائض مخزونات الذخيرة التقليدية. 28 تموز/يوليو 2008. (تقرير فريق الخبراء الحكوميين). وكُلف الفريق بموجب A/RES/61/72، المشاكل الناشئة عن تكديس فائض مخزونات الذخيرة التقليدية. 6 كانون الأول/ديسمبر 2006.

2 قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة (UNGA) A/RES/63/61، المشاكل الناشئة عن تكديس فائض مخزونات الذخيرة التقليدية. 2 كانون الأول/ديسمبر 2008.

## مقدمة

يجب تنظيم نقل البضائع الخطرة (التي تتضمن الذخيرة والمتفجرات) من أجل منع، قدر الإمكان، الحوادث التي يتعرض لها الأشخاص أو الممتلكات والضرر الذي يلحق بالبيئة، ووسيلة النقل المستخدمة أو بالبضائع الأخرى.

ومع النظم المختلفة المتبعة في كل دولة والمطبقة على الأنواع المختلفة من النقل، تتم عرقلة الحركة الدولية للذخيرة والمتفجرات بصورة خطيرة، إن لم تكن مستحيلة وغير آمنة، بدون الاتفاقيات الدولية. ونظرا لأنه يمكن أن تخضع الذخيرة والمتفجرات لأنواع أخرى من القيود (أي متطلبات التخزين الآمن وعوامل حماية البيئة)، تكون الاتفاقيات المتوافقة لنقلها الآمن داخل وبين الدول جوهرية.

ومن أجل ضمان التوافق بين النظم التشريعية المختلفة، قامت الأمم المتحدة بتطوير آلية لتوافق معايير التصنيف الخطر<sup>3</sup> أثناء النقل وأحوال النقل الآمن. ويتم قبول ذلك من خلال الاتفاقيات الدولية الأخرى التي تتعلق بنقل الذخيرة والمتفجرات برا أو عبر السكة الحديد أو جوا أو بحرا.

---

3 أنظر المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG 01:50 نظام ومدونات قوانين التصنيف الخطر للمتفجرات التابعة للأمم المتحدة.

## نقل الذخيرة

### 1 النطاق

تقدم المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG الاتفاقيات الدولية القائمة والمستندات للنقل الآمن للذخيرة التقليدية.

### 2 المراجع المعيارية

إنّ العودة إلى الوثائق التالية المُشار إليها هو أمر أساسي من أجل التطبيق العملي لهذه الوثيقة. في حالة المراجع المؤرّخة، تكون الطبعة المذكورة هي القابلة للتطبيق. في حالة المراجع غير المؤرّخة، تكون الطبعة الأخيرة من الوثيقة المُشار إليها (بما في ذلك أية تعديلات أُجريت عليها) هي القابلة للتطبيق.

يحتوي الملحق ألف على قائمة من المراجع المعيارية التي تُعتبر وثائق هامة تتم الإشارة إليها في هذا المبدأ التوجيهي وتشكل جزءاً من بنوده.

يحتوي المرفق باء على قائمة من المراجع الإعلامية التي تأخذ شكل بليوغرافيا والتي تُفدّ وثائق إضافية تحتوي على معلومات أخرى مفيدة حول السلامة من الحرائق في منشآت المتفجرات.

### 3 المصطلحات والتعريفات

تستعمل المصطلحات والتعريفات التالية وكذلك القائمة الأكثر شمولاً الواردة في (E) IATG 01.40:2011 المصطلحات والتعريفات والاختصارات، لأغراض هذا الدليل.

في جميع وحدات المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة، تستخدم الكلمات "يجب" و"ينبغي" و"يجوز" و"يمكن" للتعبير عن أحكام وفقاً لاستخدامهم في معايير المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس ISO.

**ألف) تدل "يجب" على شرط:** وتستخدم للإشارة إلى المتطلبات التي يجب إتباعها بصرامة للتوافق مع الوثيقة والتي لا يجوز الانحراف عنها.

**باء) تدل "ينبغي" على توصية:** وتستخدم للإشارة إلى أن واحداً من بين عدة احتمالات موصى به باعتباره مناسباً، دون ذكر أو استبعاد الآخرين، أو أن مساراً للعمل مفضل ولكن ليس مطلوباً بالضرورة، أو أن (في صيغة النفي، "لا ينبغي") يتم استنكار إمكانية معينة، أو مساراً للعمل ولكن دون حظره.

**جيم) تدل "قد" على الإذن:** وتستخدم للإشارة إلى جواز مسار العمل في إطار حدود الوثيقة.

**دال) تدل "يمكن" على الإمكانية والقدرة:** وتستخدم لتعابير الإمكانية والقدرة، سواء كانت مادية أو بدينية أو عارضة.

### 4 عام

تقع المسؤولية عن قضية نقل البضائع الخطرة داخل نظام الأمم المتحدة على عاتق اللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة الخاصة بأوروبا (UNECE)<sup>4</sup>، التي تتضمن مهمة انتدابها وضع المبادئ والمقاييس والمعاهدات من أجل تسهيل التعاون الدولي للنقل داخل وخارج المنطقة الأوروبية.

وتكون اللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة الخاصة بأوروبا (UNECE) مسؤولة عن النظام المتوائم على الصعيد العالمي لتصنيف المواد الكيميائية (GHS). وهذا هو النظام المفرد المتوائم على الصعيد العالمي لطرح تصنيف المواد الكيميائية والملصقات ووثائق بيانات السلامة أثناء النقل؛ وهذا يتضمن المتفجرات العسكرية والمدنية، المشروحة بصورة أكثر تفصيلاً في المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG 01.50 نظام ومدونات قوانين التصنيف للخطر للمتفجرات التابعة للأمم المتحدة.

#### 1.4 النظم النموذجية التابعة للأمم المتحدة<sup>5</sup>

تم وضع توصيات الأمم المتحدة لنقل البضائع الخطرة (التي يشار إليها بتوصيات الأمم المتحدة وأحياناً باسم "الكتاب البرتقالي") بمعرفة لجنة خبراء الأمم المتحدة الاقتصادية والمجلس الاجتماعي لنقل البضائع الخطرة في ضوء التقدم التقني، والمواد، والمواد الأولية وضروريات نظم النقل الحديث والأهم من كل هذا مطلب ضمان سلامة الأشخاص، والممتلكات والبيئة. وهي موجهة إلى الحكومات والمنظمات الدولية المعنية بتنظيم نقل البضائع الخطرة، بما في ذلك الذخيرة والمتفجرات.

وتوصيات الأمم المتحدة مقدمة في شكل توصيات الأمم المتحدة لنقل البضائع الخطرة<sup>6</sup> (التي يشار إليها باسم النظم النموذجية للأمم المتحدة). وهي تهدف إلى تقديم المخطط الأساسي للأحكام التي تسمح بالتطوير الموحد للنظم الوطنية والدولية التي تحكم الطرق المختلفة للنقل؛ إلا أنها تبقى مرنة بصورة تكفي لاستيعاب أي متطلبات خاصة التي قد تكون هناك حاجة للوفاء بها. ومن المتوقع أن الحكومات والمنظمات داخل الحكومات والمنظمات الدولية الأخرى، عند تنقيحها أو تطويرها للنظم المسؤولة عنها، ستلتزم بالمبادئ المنصوص عليها في النظم النموذجية للأمم المتحدة، وهي بذلك تسهم في التوافق على الصعيد العالمي في هذا المجال.

ويجب إتباع هيكل ونسق ومحتوى النظم النموذجية للأمم المتحدة لأقصى مدى ممكن من أجل استحداث منهجا أكثر قبولا لدى المستخدم، من أجل تسهيل عمل الجهات التنفيذية وتقليل العبء الإداري. وعلى الرغم من أنها توصية فقط، فقد تمت صياغة النظم النموذجية للأمم المتحدة بمعنى إلزامي (أي أن كلمة "يجب الدالة على شرط" تستخدم على مدار النص بدلاً من الكلمة "ينبغي الدال على توصية") من أجل تسهيل الاستعمال المباشر للنظم النموذجية للأمم المتحدة كأساس لنظم النقل الوطنية والدولية.

والنظم النموذجية للأمم المتحدة المتعلقة بالذخيرة والمتفجرات مبنية كما هي موضحة في المرفق جيم.

والنظم النموذجية للأمم المتحدة هي مستند تكميلي للنظام العالمي المنسق وتحتوي على تفاصيل الرموز والتصنيفات الخطرة المطلوبة للنقل الآمن للذخيرة والمتفجرات. ونظام تصنيف المواد الخطرة هذا مفسر في المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG 01.50 نظام ومدونات قوانين التصنيف للخطر للمتفجرات التابعة للأمم المتحدة، وهي مرجع معياري للمبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG هذه.

وبناء عليه يجب تصنيف ووضع الملصقات والعلامات على الذخيرة والمتفجرات أثناء النقل طبقاً لمتطلبات المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG 01.50 نظام ومدونات قوانين التصنيف للخطر للمتفجرات التابعة للأمم المتحدة.

كما يجب نقل الذخيرة والمتفجرات طبقاً لمتطلبات توصيات الأمم المتحدة للنظم النموذجية لنقل البضائع الخطرة.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> مستخرج من [http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev13/13nature\\_e.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/unrec/rev13/13nature_e.html)

<sup>6</sup> توصيات الأمم المتحدة للنظم النموذجية لنقل البضائع الخطرة، (الطبعة المنقحة الخامسة عشر). -92-978 ISBN، ST/SG/AC.10/1/Rev.15، 1-139120-6، نيويورك وجنيف: الأمم المتحدة، 2007. (التي يشار إليها باسم النظم النموذجية للأمم المتحدة.)

<sup>7</sup> تم استخدام النظم النموذجية للأمم المتحدة كأساس لمتطلبات معينة لطريقة النقل، المشمولة في المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG طبقاً للبنود 5 إلى 8.

## 5 نقل الذخيرة برا

على الرغم من أن النظم النموذجية للأمم المتحدة تقدم الإطار الرئيسي للنقل الآمن للمتفجرات برا، إلا أنها مصممة على أن تكون شاملة لطريقة النقل وأن لا تكن محددة على النقل البري. ومن ثم قامت اللجنة الاقتصادية للأمم المتحدة الخاصة بأوروبا (UNECE) بإعداد الاتفاقية الأوروبية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة برا (ADR)، المصممة خصيصاً من أجل تغطية نقل البضائع الخطرة (بما في ذلك الذخيرة والمتفجرات) برا. وتتبع الاتفاقية الأوروبية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة برا (ADR) عن كثب تصميم وهيكول ولغة ومتطلبات النظم النموذجية للأمم المتحدة.<sup>8</sup> والاتفاقية نفسها قصيرة وبسيطة. والمادة الرئيسية بها هي المادة الثانية، التي تنص على أنه بغض النظر عن بعض البضائع الخطرة بصورة مفرطة، إلا أنه يجوز نقل البضائع الخطرة الأخرى (بما في ذلك الذخيرة والمتفجرات) على المستوى الدولي بالمركبات البرية حسب الالتزام بما يلي:

ألف) الشروط المنصوص عليها في الاتفاقية الأوروبية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة برا (ADR) بالمرق ألف لنقل الذخيرة والمتفجرات، ولاسيما فيما يختص بتعبئة ووضع الملصقات؛ و

باء) الشروط المنصوص عليها في الاتفاقية الأوروبية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة برا (ADR) بالمرق باء، ولاسيما فيما يختص بإنشاء، ومعدات وتشغيل المركبة البرية التي تنقل الذخيرة والمتفجرات. وبناء عليه يجب نقل الذخيرة والمتفجرات برا طبقاً لمتطلبات الاتفاقية الأوروبية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة برا.

## 6 نقل الذخيرة عبر السكة الحديد

الاتفاقية الدولية التي تنظم النقل الآمن للبضائع الخطرة (بما في ذلك الذخيرة والمتفجرات) عبر السكة الحديد هي اتفاقية النقل الدولي عبر السكة الحديد (COTIF).<sup>9</sup> وتنفذ اتفاقية النقل الدولي عبر السكة الحديد (COTIF) بمعرفة المنظمة بين الحكومات للنقل الدولي عبر السكة الحديد (OTIF) التي يتمثل هدفها الرئيسي في وضع نظم القوانين الموحدة التي تنطبق على نقل الركاب والبضائع في النقل الدولي عبر السكة الحديد. ونظم القوانين هذه قائمة لعقود وتعرف باسم القواعد الموحدة للجنة بين الوزارات للمدن CIV<sup>12</sup> وعقود النقل الدولي للبضائع عبر السكة الحديد CIM<sup>13</sup>، وهي عقود فعالة للنقل عبر الحدود الدولية. وقامت أيضاً المنظمة بين الحكومات للنقل الدولي عبر السكة الحديد (OTIF) بسن القانون الدولي عن نقل البضائع الخطرة عبر السكة الحديد (RID)، (الملحق 1 من المرفق باء من اتفاقية النقل الدولي عبر السكة الحديد). وبناء عليه يجب نقل الذخيرة والمتفجرات عبر السكة الحديد طبقاً لمتطلبات القانون الدولي عن نقل البضائع الخطرة عبر السكة الحديد (RID).

## 7 نقل الذخيرة جوا

يتم نقل البضائع الخطرة، التي تتضمن الذخيرة والمتفجرات، بصورة منتظمة وروتينية جوا، ومن أجل ضمان أنها لا توضع لا الطائرة ولا من هم على متنها في موضع المخاطرة، هناك مقاييس دولية قائمة، التي يجب على كل دولة، طبقاً لأحكام معاهدة شيكاغو،<sup>14 15</sup> أن تقدمها للتشريع الوطني بها. ويتضمن هذا النظام المراقبة الحكومية على نقل البضائع الخطرة جوا ويعطي توافقاً على الصعيد العالمي لمقاييس السلامة.

8 تتوافق أيضاً الاتفاقية الأوروبية الخاصة بالنقل الدولي للبضائع الخطرة برا (ADR) مع هيكل القانون الدولي عن نقل البضائع الخطرة عبر السكة الحديد (RID) (أنظر البند 6) والمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG) (أنظر البند 8).

9 اتفاقية النقل الدولي عبر السكة الحديد (COTIF). 09 مايو 1980. تم تعديلها وفقاً لبروتوكول فيلنيوس بتاريخ 03 يونيو 1999. [www.otif.org](http://www.otif.org) 10

11 45 دولة أعضاء في المنظمة بين الحكومات للنقل الدولي عبر السكة الحديد (OTIF) (كما في تاريخ 30 نوفمبر / تشرين الثاني 2009). وجميع الدول الأوروبية (بما في ذلك دول البلطيق، والاتحاد الروسي، وأوكرانيا)، وثلاث دول من الشرق الأدنى (العراق وإيران وسوريا)، وثلاث دول من شمال أفريقيا (الجزائر، والمغرب وتونس).

12 القواعد الموحدة بخصوص عقد نقل الركاب والأمتعة عبر السكة الحديد.

13 القواعد الموحدة بخصوص عقد نقل البضائع عبر السكة الحديد.

14 اتفاقية الطيران المدني الدولي، النقل الآمن للبضائع الخطرة جوا (الطبعة التاسعة). (مستند 9/7300). المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO). 2006

15 هناك في الوقت الحالي 190 توقيع على اتفاقية شيكاغو.



ويتناول الملحق 18 من اتفاقية شيكاغو النقل الآمن للبضائع الخطرة جوا. وهو بصفة عامة ينص على المبادئ الرئيسية، ولكن يتطلب أحد المعايير أن يتم نقل البضائع الخطيرة طبقاً للتعليمات التقنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة جوا<sup>16</sup> (التي يشار إليها باسم "التعليمات التقنية"). وبموجب ما ورد من أحكام في الملحق 8 تكون الدولة مطالبة بإجراءات المعاينة والتنفيذ لضمان أن البضائع الخطرة يتم نقلها وفقاً للمتطلبات.

وتقوم المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) بإدارة "التعليمات التقنية"، وهي تتضمن مجموعة شاملة جداً من المتطلبات؛ وتنص كذلك من بين أشياء أخرى على تصنيف البضائع الخطرة وتحتوي على قائمة بها. وتعرف القائمة هذه البضائع بأنها:

- ألف) ممنوعة تحت أي ظروف؛
- باء) ممنوعة على متن كل من طائرات الركاب والبضائع في الظروف العادية بل يمكن نقلها في الظروف الاستثنائية تبعاً للاستثناء المقدم من الدول المعنية؛
- جيم) ممنوعة على متن طائرات الركاب، بل ويسمح بها على متن طائرات الشحن في الظروف العادية؛ و
- دال) مسموح بها على متن كل من طائرات الركاب والبضائع في الظروف العادية.

وتتطلب "التعليمات التقنية" أن تتم تعبئة جميع البضائع الخطرة، وبصفة عامة تحديد الكمية لكل عبوة حسب درجة الخطورة ونوع الطائرة (أي طائرة ركاب أو بضائع) المقرر استعمالها. وبصفة عامة ليس هناك أي قيد على عدد العبوات لكل طائرة.

وتنص "التعليمات التقنية" على نوع العبوة والطرق المقرر استعمالها، بما في ذلك المواصفات التفصيلية للتعبئة ونظام الاختبار الصارم المتعين عليهم استكمالها بنجاح قبل إمكانية استعمالها. وهناك متطلبات لوضع العلامات والملصقات للعبوات والمستندات الخاصة بالإرساليات.

وفي "التعليمات التقنية" هناك مطلب مفاده أن كل عبوة من البضائع الخطرة يتم معاينتها بمعرفة المشغل قبل النقل للتأكد من أنها بحالة مناسبة وتبدو ملتزمة بجميع المتطلبات ذات العلاقة. وتخضع العبوات لما يلي:

- ألف) قيود التحميل؛
- باء) فصل تلك التي تحتوي على بضائع خطرة غير متوافقة؛ و
- جيم) تقييد الطرق على منع الحركة في الرحلة.

ويجب أن يكون مشغلو الطائرات على علم بالبضائع الخطرة المحملة على متن طائرته؛ وفي حالة حادث طائرة ما تتطلب "التعليمات التقنية" ضرورة قيامهم بأسرع وقت ممكن بإبلاغ الدولة التي وقع فيها الحادث بما كان على متن الطائرة وأين وقع ذلك. ومع هذا، على حسب الظروف ومكان الحادث يجوز أن لا تكن هذه المعلومات متوفرة على الفور.

وكذلك تتطلب "التعليمات التقنية" أن يقوم المشغلون برفع تقرير إلى الجهة المعنية عن الحوادث والوقائع التي تتضمن البضائع الخطرة. وفي المقابل يجب على الدول أن تتخذ الإجراءات اللازمة لبحث هذه الأحداث.

<sup>16</sup> التعليمات الفنية المعمول بها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) بخصوص الحركة الآمنة للبضائع الخطرة جوا. (مستند 9284).  
(متاحة من خلال الموقع الإلكتروني [www.icao.int](http://www.icao.int)).

وتتضمن "التعليمات التقنية" متطلبات التدريب، التي يجب تطبيقها على كل فرد معني بتخصيص ومناولة ونقل البضائع الخطرة، والبضائع العادية وأمتعة الركاب. وهذا يتضمن الحاجة إلى تدريب إنعاشي على فترات زمنية كل عامين والحفاظ على سجلات التدريب. وهناك مسؤوليات محددة لشركات الشحن والمشغلين. فعلى شركات شحن الإرساليات ضمان أن الموظفين الذين يقومون بإعداد إرساليات البضائع الخطرة يحصلون على تدريب أو أن مؤسسة أخرى لديها موظفين مدربين يتم الاستعانة بها. كما يجب على مشغلي الطائرات ضمان أن موظفيهم والموظفين التابعين لوكلاء مناولة البضائع يكون قد تم تدريبهم. ويجب أن تخضع برامج التدريب لموافقة دولة المشغل.

وبناء عليه، يجب نقل الذخيرة والمتفجرات جوا طبقاً لما يلي:

- ألف) الملحق 18 من اتفاقية الطيران المدني الدولي، النقل الآمن للبضائع الخطرة جوا. (الطبعة التاسعة). المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO). 2006؛ و  
باء) التعليمات التقنية المعمول بها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) بخصوص الحركة الآمنة للبضائع الخطرة جوا. (مستند 9284).

قام اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) بإعداد نسخة "كتيب ميداني" عن "التعليمات التقنية" المعمول بها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO). وتقدم نظم البضائع الخطرة (DGR) المعمول بها لدى اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) <sup>17</sup> متطلبات شحن البضائع الخطرة جوا بطريقة مقبولة لدى المستخدم وسهلة التفسير. كما أنها تتضمن معلومات إضافية التي يمكنها أن تساعد شركات الشحن في ضمان أن إرسالياتهم تكون مطابقة وسيتم قبولها بسرعة وبسهولة من قبل خطوط الطيران. وفي النهاية، تكون خطوط الطيران الأعضاء في اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) أكثر صرامة في متطلباتهم من التعليمات التقنية المعمول بها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)، حيث تحدد نظم البضائع الخطرة (DGR) بصورة أكثر دقة كيفية إعداد شحنات ما ومن ثم يجب الرجوع إلى نظم البضائع الخطرة (DGR) قبيل نقل الذخيرة على متن خط طيران عضو في اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA).

## 8 نقل الذخيرة بحرا

يندرج نقل البضائع الخطرة (بما في ذلك الذخيرة والمتفجرات) بحرا تحت مظلة الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس). <sup>18 19</sup> ويتناول الفصل السابع، الجزء ألف من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) نقل البضائع الخطرة.

كما يتناول الفصل السابع، الجزء ألف نقل البضائع الخطرة في شكل معبأ. وهو يتضمن أحكاماً لتصنيف، وتعبئة، ووضع علامات، ووضع ملصقات، والتوثيق بالمستندات ورس البضائع الخطرة. والدول الأعضاء في هذه الاتفاقية مطالبة بإصدار تعليمات على المستوى الوطني. ويقدم الفصل السابع الاستعمال الإلزامي للمدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة IMDG، <sup>20 21</sup> التي قامت المنظمة البحرية الدولية بتطويرها <sup>22</sup>، ويتم باستمرار تحديثها بحيث تتوافق مع البضائع الخطرة الجديدة واستكمال أو تنقيح الأحكام القائمة.

ويجب نقل الذخيرة والمتفجرات بحرا طبقاً لما يلي:

- ألف) الجزء ألف من الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس)؛ و  
باء) المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة IMDG (التعديل 34 – 08). المنظمة البحرية الدولية. 2008.

17 نظم البضائع الخطرة (DGR) المعمول بها لدى اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) (الطبعة الحادية والخمسون). (متاحة عبر الموقع الإلكتروني [www.iata.org](http://www.iata.org)).  
18 الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس)، المنظمة البحرية الدولية، 1974. (دخلت في حيز التنفيذ في 25 مايو 1980).  
19 في الوقت الحالي هناك 159 توقيع على الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس).  
20 المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة IMDG، (التعديل 34 – 08). المنظمة البحرية الدولية. 2008.  
21 تقوم المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة IMDG على أساس محتويات توصيات الأمم المتحدة لنقل البضائع الخطرة (أنظر البند 1/4).  
[www.imo.org](http://www.imo.org) 22

## 9 الأمن أثناء النقل (المستوى 1)

### 1.9 متطلبات الأمن العام (الحركة اللوجستية)

يجب نقل الذخيرة فقط في حاويات مغلقة ومحكمة السد. ويجب أن تكون أقفال هذه الحاويات مطابقا لمتطلبات المقياس الأوروبي نبي إن 12320 : 2001، بناء الخردوات، والأقفال وتجهيزات الأقفال – المتطلبات وطرق الاختبار.<sup>23</sup>

ويجب فحص الشحنات عند الاستلام وحيثما يكون ذلك ممكنا أثناء النقل، لضمان أن الأختام تكون محكمة. وإذا كانت هناك مؤشرات حول السرقة، أو العبث أو الضرر بها، فيجب أن يتم على الفور فحص للمخزون لتحديد عما إذا كانت هناك خسارة قد وقعت.

كما يجب تأمين علب أو صناديق الذخيرة وكذلك إحكام سدها قبل رفعها إلى الحاويات.

#### 1.1.9 النقل البري

يجوز إتمام النقل البري بواسطة مركبات عسكرية تحمل أو لا تحمل علامات عليها، (أحيانا حتى المركبات المدرعة)، أو النقل المدني.

وإذا كانت هناك حاجة للاستعانة بمقاولين مدنيين لتحريك الذخيرة براء، عندئذ يجب أن يتم مقدما اتخاذ الإجراءات الخاصة بتفويض وأمن ومراقبة والتفتيش على كل من الحركات والمقاولين أنفسهم. ويجب أن تكون مجهزة بتدابير وقاية معينة، (مثلا نظم الإنذار على المركبات أو أجهزة تتبع مسار الكترونية في العلب)، خاضعة للمراقبة من قبل الشرطة أو للحراسة من القوات العسكرية أو قوات الأمن، على حسب نوع وكمية الذخيرة التي يتم نقلها وتقدير المخاطرة المعنية بها.

وبصفة عامة يجب تخطيط مسارات النقل مقدما مع ضرورة معاملة المعلومات المتعلقة بهذه المسارات كمحسوبة. ويجب أن يتم بصورة منتظمة تغيير ومراجعة الإجراءات الخاصة بالنقل المنتظم بين نفس الموقعين.<sup>24</sup>

ومبدأ الأمن العام مفاده ضرورة نقل الذخيرة والأسلحة بصورة منفصلة خلال حركات المركبة.

#### 2.1.9 النقل عبر السكة الحديد

يجب وضع الحاويات مفتوحة الطرف<sup>25</sup> بنظام الباب إلى الباب خلال الشحنات عبر السكة الحديد. كما يجب استعمال الحواجز على عربات السكة الحديد لحماية الحاويات مفتوحة الجانب والتحكم في فتحها.

#### 3.1.9 النقل الجوي

يمكن إتمام عملية النقل الجوي بواسطة وكلاء النقل. وهناك أفراد أو مؤسسات، مثل شركات الشحن أو وكالات الشحن الجوي، التي تتحمل المسؤولية الأساسية عن تسهيل أو إدارة أو تنظيم نقل الذخيرة من نقطة الإرسال إلى وجهتها النهائية. ويجوز لها استعمال طائرات الشحن المستأجرة أو العاملة بعقد منتظم مع أطقم طيران مستأجرة. ويجب أن يحصل هؤلاء الوكلاء على تفويض بالتحليق الفوقي اللازم للدول التي ستنقل من عليها البضائع. ويجب وضع مخططات الرحلة والمسار التفصيلية في عقد ومرافقتها لضمان الالتزام والأمن لها.

<sup>23</sup> على الرغم من أن المعيار يهدف إلى تأمين البناية، إلا أن قسم أنواع الأقفال يكون بالتساوي ساري المفعول على أمن الحاوية.  
<sup>24</sup> يجوز وضع استراتيجيات للحركة السرية للذخيرة، ولكن يندرج التوجيه لهذه الاستراتيجيات خارج نطاق عمل المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG هذه.

<sup>25</sup> كما هو مقابل للحاويات مفتوحة الجانب التي لها أبواب أو ألواح واقية بطولها.

يجب وضع الحاويات مفتوحة الطرف بنظام باب إلى باب خلال الشحنات الجوية. وحيثما يكون ذلك ممكناً، يجب وضع الحاويات المحتوية على بنود غير حساسة على أي جانب من حاويات الذخيرة مفتوحة الجانب لحمايتها وللتحكم في فتحها أثناء الترانزيت.

ولا يجب شحن الذخيرة على متن الطائرة التي لا تقدم رحلة مباشرة إلى مطار الوجهة المطلوبة من أجل تقليل احتمال تفريغ حاوية (حاويات) الذخيرة في المسار بطريق الخطأ أو بتصميم إجرامي. ويجوز فقط لوفقات إعادة التزود بالوقود.

ولا يجب شحن الذخيرة باستعمال خطوط الطيران التي تم ذكر اسمها في لجنة عقوبات سابقة تابعة للأمم المتحدة التي تراقب تقارير المجموعة.

#### 4.1.9 النقل البحري

يجب وضع الحاويات مفتوحة الطرف بنظام باب إلى باب خلال الشحنات البحرية. كما يجب وضع الحاويات المحتوية على بنود غير حساسة على أي جانب من حاويات الذخيرة مفتوحة الجانب لحمايتها وللتحكم في فتحها أثناء الترانزيت.

وقبيل الرحلة يجب على مرسل الذخيرة الاتصال على ريان الباخرة للاتفاق معه على الموقع (المواقع) الأكثر مناسبة لحاويات الذخيرة في مخطط رص الباخرة.

ولا يجب شحن الذخيرة على متن البواخر التي لا تقدم رحلة مباشرة إلى مطار الوجهة المطلوبة من أجل تقليل احتمال تفريغ حاوية (حاويات) الذخيرة في المسار بطريق الخطأ أو بتصميم إجرامي.

ولا يجب شحن الذخيرة باستعمال البواخر التي تم ذكر اسمها في لجنة عقوبات سابقة تابعة للأمم المتحدة التي تراقب تقارير المجموعة.

#### 2.9 المستندات

يجب أن تكون كل حركة نقل للذخيرة مصحوبة بمستندات الشحن / أوراق الشحن. كما يجب أيضاً تنفيذ بروتوكولات التسليم / التسلم التي تتطلب التوقيعات عند الاستلام.

#### 3.9 إجراءات الطوارئ

يجب دائماً نقل الذخيرة والأسلحة ذات العلاقة في مركبات منفصلة. ويجوز فقط في الظروف الاستثنائية نقلها معاً. وفي حالة الحادث، يجب توافر مخططات طوارئ قياسية التي تتضمن:

ألف) المشورة بخصوص نظام مراقبة وسلامة المرور؛

باء) تعليمات للإسعافات الأولية الفورية؛ و

جيم) إجراءات الإفادة بخصوص الاتصال على الجهات المعنية، (بما في ذلك كيفية الحصول على إمكانية الوصول إلى المتخصصين في الذخيرة، ودعم التصرف في الذخائر المتفجرة (EOD) والأطقم الطبية والوقاية من الحريق).

المرفق ألف  
المراجع  
(المعيارية)

تتضمن المستندات المعيارية التالية الأحكام، التي من خلال المرجع في هذا النص، تتضمن أحكام من هذا الجزء من الدليل. وفيما يختص بالمراجع المؤرخة، لا تنطبق التعديلات اللاحقة، أو عمليات التنقيح التي تمت على أي من هذه المنشورات. ومع ذلك، يتم تشجيع الأطراف في الاتفاقيات بناء على هذا الجزء من الدليل على بحث إمكانية تطبيق الطبقات الأحدث من المستندات المعيارية المبينة أدناه. وبالنسبة للمراجع غير المؤرخة، تنطبق الطبعة الأحدث للمستند المعياري المشار إليه. ويحتفظ أعضاء المنظمة الدولية للتوحيد القياسي بسجلات سارية المفعول في الوقت الحالي من مواصفات المنظمة الدولية للتوحيد القياسي أو مواصفات المقياس الأوروبي EN:

- ألف) اتفاقية الطيران المدني الدولي، المرفق 18، النقل الآمن للبضائع الخطرة جوا. (الطبعة التاسعة). (مستند 9/7300). اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA). 2006.
- باء) الاتفاقية الأوروبية بخصوص النقل الدولي للبضائع الخطرة برا (ADR)، ECR/TRANS/202 (المجلد 1)، (الرقم الدولي المسلسل للكتاب 2-139131-1-92-978)، نيويورك وجنيف. 2008؛
- جيم) المقياس الأوروبي ئي إن 12320 : 2001، بناء الخردوات، والأقفال وتجهيزات الأقفال – المتطلبات وطرق الاختبار؛
- دال) المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG 01.50 نظام ومدونات تصنيع خطر المتفجرات التابعة للأمم المتحدة؛
- هاء) المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO) – التعليمات التقنية للحركة الآمنة للبضائع الخطرة جوا. (مستند 9284). المنظمة الدولية للطيران المدني (ICAO)؛
- واو) الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس)، الفصل 7 – نقل البضائع الخطرة. المنظمة البحرية الدولية. 1974؛
- زين) المدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة IMDG. (التعديل 34 – 08). المنظمة البحرية الدولية. 2008؛
- حاء) القانون الدولي عن نقل البضائع الخطرة عبر السكة الحديد (RID)، (الملحق 1 من الاتفاقية الدولية لنقل البضائع عبر السكة الحديد). المنظمة بين الحكومات للنقل الدولي عبر السكة الحديد (OTIF)؛ و
- طاء) توصيات الأمم المتحدة للنظم النموذجية لنقل البضائع الخطرة، (الطبعة المنقحة الخامسة عشر). ST/SG/AC.10/1/Rev.15، ISBN 978-92-1-139120-6، نيويورك وجنيف : الأمم المتحدة، 2007. (التي يشار إليها باسم النظم النموذجية للأمم المتحدة).

يجب استعمال أحدث نسخة / طبعة من هذه المراجع، ويحتفظ مكتب الأمم المتحدة لشؤون نزع السلاح ( UN ODA) بنسخ من هذه المراجع<sup>26</sup> المستخدمة في هذا الدليل. كما يحتفظ مكتب الأمم المتحدة لشؤون نزع السلاح ( UN ODA) بسجل لأحدث نسخة / طبعة من التوجيهات التقنية للذخيرة الدولية، ويمكن الاطلاع عليها في الموقع الإلكتروني للمبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG : [www.un.org/disarmament/convarms/Ammunition](http://www.un.org/disarmament/convarms/Ammunition). ويجب على الجهات الوطنية، وأصحاب العمل والجهات والمنظمات المعنية الأخرى أن تحصل على نسخ قبل البدء في برامج إدارة مخزونات الذخيرة التقليدية.

المرفق باء  
المراجع  
(الإعلامية)

تتضمن المستندات المعلوماتية التالية أحكاماً، الواجب أيضاً الرجوع إليها لتوفير المزيد من معلومات الخلفية لمحتويات هذا الدليل:

- ألف) AASPT-2 كتيب منظمة حلف شمال الأطلسي عن مبادئ سلامة نقل الذخيرة والمتفجرات العسكرية. الطبعة 1. سبتمبر / أيلول 2005؛
- باء) كتيب الممارسات الأفضل للذخيرة التقليدية، الفصل 3، القرار 08/6. منظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE). 2008؛ و
- جيم) نظم البضائع الخطرة ( DGR ) المعمول بها في اتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) (الطبعة الأولى).

يجب استعمال أحدث نسخة / طبعة من هذه المراجع، ويحتفظ مكتب الأمم المتحدة لشؤون نزع السلاح ( UN ODA ) بنسخ من هذه المراجع<sup>27</sup> المستخدمة في هذا الدليل. كما يحتفظ مكتب الأمم المتحدة لشؤون نزع السلاح ( UN ODA ) بسجل لأحدث نسخة / طبعة من التوجيهات التقنية للذخيرة الدولية، ويمكن الاطلاع عليها في الموقع الإلكتروني للمبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG : [www.un.org/disarmament/convarms/Ammunition](http://www.un.org/disarmament/convarms/Ammunition) . ويجب على الجهات الوطنية، وأصحاب العمل والجهات والمنظمات المعنية الأخرى أن تحصل على نسخ قبل البدء في برامج إدارة مخزونات الذخيرة التقليدية.

---

27 حيثما تسمح حقوق التأليف.

المرفق جيم  
(الإعلامي) 28  
هيكل النظم النموذجية التابعة للأمم المتحدة

العنوان	الفصل	العنوان	الجزء
الأحكام العامة	1.1	الأحكام العامة والتعريفات والتدريب والأمن	1
تعريفات ووحدات القياس	2.1		
التدريب	3.1		
أحكام الأمن	4.1		
المقدمة	0.2	التصنيف	2
الفئة 1 – المتفجرات	1.2		
عام	1.3	قائمة البضائع الخطرة، الأحكام الخاصة والاستثناءات	3
قائمة البضائع الخطرة (DGL)	2.3		
الأحكام الخاصة المطبقة على بنود أو مواد معينة	3.3		
البضائع الخطرة المعبأة بكميات محدودة	4.3		
البضائع الخطرة المعبأة بكميات استثنائية	5.3		
استعمال العبوات، بما في ذلك الحاويات السائبة الوسيطة (IBC)	1.4		
أحكام تعبئة خاصة للبضائع من الفئة 1	5.1.4	أحكام التعبئة والخزان	4
الأحكام العامة	1.5		
وضع العلامات والملصقات	2.5	إجراءات الإرسالية	5
وضع الإعلانات والعلامات على وحدات النقل	3.5		
المستندات	4.5		
متطلبات إنشاء واختبار العبوات	1.6		
الأحكام الخاصة بعمليات النقل	1.7	متطلبات إنشاء واختبار العبوات	6
الأحكام النموذجية	2.7		
المرفق ألف – قائمة بأسماء الشحن العامة وأسماء الشحن المناسبة غير المحددة NOS <sup>29</sup>			ألف
المرفق باء – مسرد بالمصطلحات			باء

الجدول جيم/1: هيكل النظم النموذجية التابعة للأمم المتحدة

28 فقط تلك النظم التي تتعلق بالذخيرة والمتفجرات هي المشمولة في هذا الملخص الإنشائي.  
29 تم استخراج قائمة بالذخيرة والمتفجرات من هذا المستند وهي مشمولة في المرفق جيم من المبادئ التوجيهية التقنية الدولية بشأن الذخيرة IATG 01.50 نظام ومدونات قوانين التصنيف للخطر للمتفجرات التابعة للأمم المتحدة