



## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 29 : Sécurité de l'aviation — Surveillance et analyse

#### SYSTÈME DE COMPTE RENDU CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

[Note présentée par le Brésil au nom des 12<sup>1</sup> membres du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle pour l'Amérique latine (SRVSOP), avec l'appui des dix autres États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Un système mondial de compte rendu d'événements concernant des marchandises dangereuses est nécessaire pour faciliter et uniformiser la communication des événements entre les États membres et l'OACI. Les données communiquées seraient mémorisées dans ce système afin que les États puissent les utiliser pour l'identification des risques et la gestion de la sécurité.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à convenir de charger l'OACI d'élaborer un système mondial de compte rendu d'événements concernant les marchandises dangereuses.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique concernant la sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 18 — <i>Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses</i> Doc 9284, <i>Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses</i>

<sup>1</sup> La CLAC compte 22 membres : **Argentine**, Aruba, Belize, **Bolivie**, **Brésil**, **Chili**, **Colombie**, Costa Rica, **Cuba**, El Salvador, **Équateur**, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, **Panama**, **Paraguay**, **Pérou**, République dominicaine, **Uruguay**, **Venezuela**, (les membres du SRVSOP sont indiqués en caractères gras).

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le Chapitre 4 de la Partie 7 des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) contient des exigences applicables aux exploitants pour ce qui est de la communication des accidents, incidents et autres événements<sup>2</sup> concernant des marchandises dangereuses, tels que les cas de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées.

1.2 Le Chapitre 4 de la Partie S-7 du *Supplément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284, Supplément) contient à l'intention des États des dispositions sur les accidents, les incidents et d'autres événements concernant des marchandises dangereuses. Ces dispositions portent notamment sur la communication des événements entre les États concernés et aussi entre les États et l'OACI.

1.3 Certain des États membres de l'OACI ont mis en place des systèmes perfectionnés pour la communication des accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses, et ils peuvent ainsi fournir et échanger des renseignements sur de tels événements de manière souple et efficace, ce qui favorise grandement la sécurité du transport des marchandises dangereuses sur leur territoire.

1.4 Toutefois, la plupart des États ne disposent pas d'un tel système efficace de compte rendu et ne peuvent pas non plus tirer parti des leçons des autres États en matière de sécurité étant donné qu'il n'existe pas de système commun et uniformisé pour le partage des renseignements. Cette lacune fait obstacle à la prévention de nouvelles occurrences de certains événements concernant la sécurité, qui pourraient être évitées par des mesures proactives fondées sur des renseignements tirés d'une de base données.

1.5 La détermination des dangers est fondée sur une combinaison de méthodes réactives, proactives et prédictives de collecte des données sur la sécurité. D'un point de vue proactif, les États devraient mettre en place des mécanismes assurant la collecte et le stockage des données sur les dangers et les risques pour la sécurité, y compris les renseignements sur les marchandises dangereuses. Les États devraient également mettre en place des mécanismes pour produire des renseignements à partir des données stockées et pour échanger activement des renseignements sur la sécurité avec les prestataires de services et/ou d'autres États, selon ce qu'il convient.

1.6 Un système mondial centralisé de compte rendu concernant les marchandises dangereuses présenterait de grands avantages pour la sécurité pour tous les États membres et il leur permettrait d'échanger entre eux et avec l'OACI, des renseignements essentiels sur la sécurité.

---

<sup>2</sup> Accident concernant des marchandises dangereuses. Événement associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses au cours duquel une personne est tuée ou grièvement blessée, ou qui provoque d'importants dommages matériels ou environnementaux.

Incident concernant des marchandises dangereuses. Événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, qui ne survient pas nécessairement à bord d'un aéronef et qui provoque des lésions corporelles ou des dommages matériels ou environnementaux, un incendie, une rupture, un déversement, une fuite de fluide, un rayonnement ou d'autres signes de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout événement relatif au transport de marchandises dangereuses qui compromet gravement la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses.

## **2. EXIGENCES EN MATIÈRE DE COMPTE RENDU APPLICABLES AUX EXPLOITANTS**

2.1 Le Doc 9284 et son Supplément définissent les exigences en matière de notification que doivent respecter les exploitants. Ces exigences visent les accidents et incidents concernant les marchandises dangereuses ainsi que les cas de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées. Au nombre des autres événements qui devraient être signalés, on compte les cas de non-respect des dispositions en matière de chargement, de séparation ou d'arrimage, et les cas où les renseignements nécessaires concernant les marchandises dangereuses n'ont pas été communiqués au pilote commandant de bord. L'Appendice A contient des renvois détaillés sur les exigences en matière de notification prévues dans le Doc 9284 et son Supplément.

## **3. DISPOSITIONS À L'INTENTION DES ÉTATS RELATIVEMENT AUX ÉVÉNEMENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

3.1 Le Chapitre 4 de la Partie S-7 du Supplément aux Instructions techniques souligne l'importance des enquêtes sur les incidents concernant le transport aérien des marchandises dangereuses, et ainsi que des comptes rendus et analyses de ces incidents. Ce chapitre contient également des renseignements sur la notification des événements aux États concernés, la forme et le contenu des notifications, les enquêtes sur les incidents et les accidents et la communication des comptes rendus des incidents aux autres États et à l'OACI.

3.2 Ces dispositions cadrent avec celles qui concernent les systèmes de gestion de la sécurité et avec les prescriptions sur les programmes nationaux de sécurité figurant dans le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859).

## **4. MESURES PRISES AU BRÉSIL**

4.1 Le Brésil a fait la promotion de plusieurs initiatives de sensibilisation dans l'industrie aéronautique et d'autres organisations et compagnies qui sont des parties prenantes dans le transport aérien des marchandises dangereuses. Parmi les mesures prises, on compte plusieurs cours et séminaires sur les marchandises dangereuses auxquels ont participé des agences gouvernementales spécialisées, des enquêtes sur des événements, la création et la gestion d'une base de données dans laquelle sont consignés les événements, la publication de documents, l'établissement de règlements et la coordination du Projet de surveillance coordonnée des marchandises dangereuses avec le bureau régional de l'OACI à Lima. L'Appendice B contient une liste détaillée des mesures qui ont été encouragées par l'Agence de l'aviation civile du Brésil (ANAC).

## **5. MESURES PRISES AU BUREAU RÉGIONAL DE L'OACI À LIMA**

5.1 En novembre 2012, le Projet de surveillance coordonnée des marchandises dangereuses a été approuvé par la 25<sup>e</sup> réunion du Conseil général du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle pour l'Amérique latine (LATAM RSOO, appelé SRVSOP), et il est actuellement mené et mis en œuvre par les pays membres du SRVSOP.

5.2 Le module 2 de ce projet devrait débuter en janvier 2014 et il comprend la création d'un système intégré de compte rendu d'événements concernant les marchandises dangereuses, capable de recevoir, de stocker des données statistiques et des renseignements tirés des événements concernant des marchandises dangereuses se rapportant à chacun des États membres du SRVSOP.

5.3 Ce système intégré constituera pour tous les États membres un instrument uniforme pour la communication immédiate des événements concernant les marchandises dangereuses. Toutefois, malgré les très grands avantages prévus pour les États du SRVSOP, ce système n'est pas une solution à l'échelle mondiale. De plus amples renseignements sur le SRVSOP peuvent être obtenus sur son site web à l'adresse : <http://www1.lima.icao.int/srvsop/>.

## 6. **MESURES PRISES PAR LE GROUPE D'EXPERTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGP)**

6.1 La question de la notification des événements concernant des marchandises dangereuses ainsi que la nécessité d'élaborer un système mondial de compte rendu ont été examinées par les membres du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses (DGP) dans des réunions du Groupe d'experts ainsi que dans des réunions du Groupe de travail plénier du Groupe DGP (DGP/WG/WHL). Deux notes de travail ont été présentées à la réunion du Groupe de travail plénier tenue en octobre 2012. Bien que ces deux documents aient été bien accueillis, peu de progrès ont été réalisés jusqu'ici. L'Annexe C contient de plus amples renseignements sur les progrès réalisés par le Groupe DGP sur cette question.

## 7. **NÉCESSITÉ D'UN SYSTÈME MONDIAL DE COMPTE RENDU D'ÉVÉNEMENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

7.1 La croissance du transport aérien des marchandises dangereuses combinée aux progrès technologiques constants rendent nécessaire la création de nouveaux outils qui renforcent la sécurité.

7.2 Des essais menés par certains États et de récents événements concernant le transport des piles au lithium, y compris leur utilisation à bord des aéronefs, ont appelé l'attention sur les risques que présentent ces piles partout dans le monde lorsqu'elles sont transportées à bord des aéronefs.

7.3 Un système mondial centralisé de compte rendu permettrait de communiquer les événements de manière rapide et fiable et de partager des renseignements entre les États et l'OACI, et il permettrait aussi aux États qui n'ont pas de ressources adéquates pour mettre au point des outils de compte rendu locaux d'avoir accès eux aussi à ces renseignements essentiels à la sécurité et leur donnerait la même capacité de compte rendu que les autres États. Au bout du compte, cette méthode de prévention proactive permettra d'identifier les dangers et de gérer les risques dans de meilleurs délais.

7.4 L'Appendice B présente un exemple d'application.

7.5 L'Appendice E présente les étapes minimales nécessaires pour élaborer et mettre en place un système mondial de compte rendu d'événements concernant les marchandises dangereuses.

## 8. CONCLUSION

8.1 L'Assemblée est invitée à convenir de charger l'OACI d'élaborer un système mondial de compte rendu d'événements concernant les marchandises dangereuses, en fonction des renseignements présentés, étant donné les avantages qu'apporterait la création d'un tel système centralisé pour ce qui est de la capacité de gestion de la sécurité des États et des exploitants.

-----

## **APPENDIX A**

### **NOTIFICATION REQUIREMENTS ESTABLISHED ON DOC 9284 AND ITS SUPPLEMENT**

Paragraph 4.4 of Part 7 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), presents requirements for reporting of accidents and incidents involving dangerous goods by operators to their respective authorities.

Paragraph 4.5, on the other hand, presents requirements related to undeclared and misdeclared dangerous goods. Such occurrences must also be reported to the appropriate authorities.

Paragraph 4.6 addresses other types of occurrences involving dangerous goods that must also be reported by the operator to the State of the Operator and the State of Origin. Such occurrences are those caused by noncompliance in loading, segregation, separation or accommodation, or the absence of necessary information about dangerous goods to the pilot-in-command.

Paragraph 4.7 brings requirements about the types of information to be provided in cases of accidents and serious incidents involving the transport of dangerous goods as well as requirements for information to be provided to emergency response service.

Paragraph 4, Part S-7 of the Supplement to the Technical Instructions introduces provisions relating to dangerous goods occurrences. This chapter highlights the importance of research, reporting and analysis of incidents involving the transport of these items by air. The provisions of this chapter also include information about occurrences notifications between the States involved (Doc 9284, Part S-7, paragraph 4.2), format and contents of notifications (Doc 9284, Part S-7, paragraph 4.2), investigation of incidents and accidents (Doc 9284, Part S-7, paragraphs 4.3 and 4.6) and also reports of incidents to other States and to ICAO (Doc 9284, Part S-7, paragraphs 4.4 and 4.5).

-----

## **APPENDIX B**

### **ACTION PROMOTED BY ANAC**

Some of the actions undertaken by ANAC and that are in progress or under consideration are:

- Conducting of courses in air transport of dangerous goods with the participation of aviation industry employees, Ministry of Health, National Health Surveillance Agency, Brazilian Institute of the Environment, etc.;
  - Conducting seminars in transport of biological and infectious substances involving aviation industry employees, Brazilian Designated Postal Operator, Ministry of Health, National Health Surveillance Agency, Brazilian Institute of the Environment, etc.;
  - Conducting seminars on the transport of lithium batteries;
  - Conducting of courses on the air transport of dangerous goods specific to employees of the Brazilian Designated Postal Operator, with a view to obtaining authorization for the transport of lithium batteries in the mail;
  - Participation in events of safety with the theme of awareness on the transport of dangerous goods by air;
  - Maintenance of a database of dangerous goods occurrences and investigation of all types of events reported;
  - Creation and updating of regulations and instructions on the transport of dangerous goods by air;
  - Publication of the Brazilian State variations, including a requirement for sending monthly reports for all operators operating in Brazilian territory (BR3) in order to optimize the monitoring of the transport of dangerous goods by air in national territory;
  - Participation in the electronic AWB project (CT-e), system responsible for storing and treating electronically all data relating to the carriage of domestic cargo in the national territory;
  - Coordination of the Project for Coordinated Surveillance of Dangerous Goods Transport together with the ICAO Regional Office in Lima.
-

## **APPENDIX C**

### **ACTIONS AT THE DANGEROUS GOODS PANEL**

The issue of occurrences involving dangerous goods has been treated by members of the Dangerous Goods Panel (DGP) in panel meetings as well as meetings of the DGP Working Group of the Whole (DGP/WG/WHL)

At the Working Group of the Whole Meeting held in October 2012, two working papers relating to occurrences with dangerous goods were presented. One sought to define the terms "dangerous goods event" and "dangerous goods discrepancy" understanding that there is a gap in the Technical Instructions for some types of minor occurrences that are not considered accidents or incidents involving dangerous goods and identifying the need for a term that summarizes all abnormal occurrences involving the transport of dangerous goods by air. The other paper, on the other hand, discussed the need to create a database for reporting dangerous goods occurrences.

Both working papers were well accepted. However, it was understood that the first paper needed further discussions on the subject to be approved. This discussion would be addressed by the creation of a working group suggested by the other working paper.

At the Working Group of the Whole Meeting held in April 2013, participants talked again about the creation of a dangerous goods occurrence reporting system. Members recognized that the working group to be created did not have much progress in the work that would be done by correspondence and recognized the difficulty of conducting a job of this size without meeting face to face.

It was also concluded that the needs of a global system were different from the needs of a national occurrence reporting system and that the functions and information of the system should be well defined, since there is sensitive data that States cannot share about their occurrences.

It was suggested that the Secretariat of the DGP get in touch with UNECE to verify if efforts could be combined with a view that organization has started the development of a dangerous goods occurrence report system. Members also suggested the formation of a new working group on the occasion of the meeting and it was decided to conduct this job by correspondence again. The issue would be addressed by the working group during the DGP/24 meeting.

-----



## **APPENDIX D**

### **EXAMPLE OF APPLICATION**

A dangerous goods occurrence with a package loaded in State A with destination in State B, carried by a State B operator, occurred in a State C territory.

Taking into consideration that the event has been classified as a dangerous goods incident, according to Part 7;4.4 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), the occurrence must be reported by the operator for the State of Operator (B) and the State in which the incident occurred (C).

Considering that the incident was a spill of corrosive substance in the cargo compartment of the aircraft and that it has been determined at the time of the occurrence that the cargo had not been loaded in accordance with Chapter 2 of Part 7 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), this incident should have also been reported to the State of Origin (A), as established in 7;4.6 (a) of the Technical Instructions

Thus, there would be three different States that should have been notified about the occurrence by the operator.

Considering that a number of similar occurrences with the same State (A) as State of Origin has been observed, according to S-7; 4.5.1 of the Supplement to the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284), the State in which the incident occurred must report the occurrence to the State of Origin and to ICAO, as this information may prevent the recurrence of similar incidents.

Assuming that the operator has notified the incident only to the State in which the event occurred (C), the fact that this State reports the occurrence in a centralized system used by all States and also by ICAO would make that the communication of the incident arrive fast and efficiently to all other States that should be aware of the fact and still to the ICAO. Thus, the operator could be questioned by the other States involved (A and B) on the lack of reporting in accordance with the requirements of the Technical Instructions

In addition, the report and the conclusions of the investigation of the incident could be made available online to all States involved in the occurrence and to other States that are interested but do not have experience with the subject in order to act in a case of similar occurrence in their territories.

-----

## **APPENDIX E**

### **STEPS REQUIRED TO DEVELOP THE GLOBAL DANGEROUS GOODS REPORTING SYSTEM**

The development of the system should involve at least the following steps:

- Inclusion of definitions of occurrence and discrepancy with dangerous goods in the Technical Instructions;
- Identification of the needs and scope of the system;
- Setting the language or languages to be used (at least the English);
- Identification of different types of classification for dangerous goods occurrences (e.g.: by type of occurrence - discrepancy, incident, accident; by type of volume - cargo, baggage, mail; etc.);
- Establishment of the types of occurrences that must be reported by States to ICAO;
- Establishment of the types of occurrences that must be reported by the State in which the event occurred to other states involved (State of Operator, State of Origin, etc.);
- Definition of the fields, information and data to be entered in the reports and the format of information and data of such reports;
- Definition of information that may or may not be shared among the States involved in the occurrences, among other States and between these and ICAO, considering confidentiality reasons;
- Establishment of the types of reports to be generated by the system.

— END —