



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGP)**

**VINGT-SEPTIÈME RÉUNION**

**Montréal, 16 – 20 septembre 2019**

- Point 2 : Gestion des risques de sécurité propres au transport aérien et détection des anomalies**  
**2.2 : Élaboration, s'il y a lieu, de propositions d'amendement des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284)* à introduire dans l'édition de 2021-2022**

**BATTERIES SÈCHES OU ACCUMULATEURS NICKEL-HYDRURE MÉTALLIQUE  
DE RECHANGE POUR AIDES À LA MOBILITÉ**

(Note présentée par D. Brennan)

**RÉSUMÉ**

Le présent document de travail propose une révision aux dispositions relatives aux aides à la mobilité alimentées par des batteries figurant dans le Tableau 8-1 pour permettre à un passager de transporter une batterie sèche ou un accumulateur nickel-hydrure métallique (NiMh) de rechange pour une aide à la mobilité.

Le Groupe DGP est invité à examiner les révisions apportées au Tableau 8-1, point 4) pour permettre à un passager de transporter une batterie sèche ou un accumulateur NiMh de rechange pour une aide à la mobilité tel qu'indiqué dans l'appendice du présent document de travail.

**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.

1.2 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.

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'Association du transport aérien international (IATA).

\* Seuls le résumé et l'appendice sont traduits.

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.

-----

## APPENDICE

### PROPOSITION D'AMENDEMENT DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES, PARTIE 8

#### Partie 8

### DISPOSITIONS RELATIVES AUX PASSAGERS ET AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE

#### Chapitre 1

### DISPOSITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LES PASSAGERS OU LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

(...)

**Tableau 8-1. Dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses par les passagers ou les membres d'équipage**

<i>Marchandises dangereuses</i>	<i>Emplacement</i>		<i>Approbation de l'exploitant ou des exploitants requise</i>	<i>Restrictions</i>
	<i>Bagages enregistrés</i>	<i>Bagages de cabine</i>		
<b>Accumulateurs et batteries</b>				
(...)				
4) Aides de locomotion (par exemple fauteuils roulants) alimentées par : <ul style="list-style-type: none"> <li>- accumulateurs non inversables ;</li> <li>- accumulateurs inversables ;</li> <li>- accumulateurs secs ;</li> <li>- accumulateurs au nickel-hydrure métallique ; ou</li> <li>- batteries au lithium.</li> </ul>	Oui	(voir e)]	Oui	a) pour utilisation par un passager dont la mobilité est réduite soit par un handicap, soit en raison de son état de santé ou de son âge, ou encore ayant des difficultés de déplacement temporaires (par exemple, une jambe cassée) ; b) le passager devrait prendre des dispositions à l'avance avec chaque exploitant et fournir des renseignements sur le type d'accumulateur et la manutention de l'aide (notamment des instructions sur la façon d'isoler l'accumulateur) ; c) dans le cas d'accumulateurs secs ou d'accumulateurs au nickel-hydrure métallique : <ul style="list-style-type: none"> <li>i) chaque accumulateur doit répondre aux prescriptions de la disposition particulière A123 ou A199, respectivement ; et</li> <li>ii) chaque personne peut transporter au maximum un accumulateur de rechange.</li> </ul> d) dans le cas d'accumulateurs inversables : <ul style="list-style-type: none"> <li>i) chaque accumulateur doit répondre aux prescriptions de la disposition particulière A67 ;</li> <li>ii) chaque personne peut transporter au maximum un</li> </ul>

	Emplacement		Approbation de l'exploitant ou des exploitants requise	Restrictions
	Bagages enregistrés	Bagages de cabine		
Marchandises dangereuses				<p>accumulateur de rechange ;</p> <p>e) dans le cas de batteries au lithium ionique :</p> <p>i) chaque batterie doit être d'un type dont il a été démontré qu'il satisfait aux prescriptions de chaque épreuve de la sous-section 38.3 de la Partie III du <i>Manuel d'épreuves et de critères de l'ONU</i> ;</p> <p>ii) si l'aide ne protège pas efficacement la batterie :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— la batterie doit être retirée conformément aux instructions du fabricant ;</li> <li>— la batterie ne doit pas excéder 300 Wh ;</li> <li>— les bornes de la batterie doivent être protégées contre les courts-circuits (par l'isolation des bornes, par exemple au moyen de ruban posé sur les bornes) ;</li> <li>— la batterie doit être protégée contre les dommages (par exemple en étant placée dans une pochette de protection) ;</li> <li>— la batterie doit être transportée en cabine ;</li> </ul> <p>iii) au maximum une batterie de rechange n'excédant pas 300 Wh ou deux batteries de rechange n'excédant pas 160 Wh chacune peuvent être transportées. Les batteries de rechange doivent être transportées en cabine.</p>
(...)				

(...)