



**DANGEROUS GOODS PANEL (DGP)
WORKING GROUP MEETING (DGP-WG/24)**

Montréal, 21 to 25 October 2024

Agenda Item 3: Facilitating safe transport of dangerous goods by air (Ref: REC-A-DGS-2025)

**TRANSPORT OF FUELS BY AIR IN CONTAINERS WITH A CAPACITY GREATER THAN
PROVIDED FOR IN THE ICAO TECHNICAL INSTRUCTIONS**

(Presented by the Secretary)

SUMMARY

The Fourteenth Air Navigation Conference convened in Montréal from 26 August to 6 September 2024. A paper was submitted by a State seeking to transport fuels by air in containers of greater capacity than what is permitted in the Technical Instructions. The conference noted the paper, and the State was advised that it would be forwarded to the Dangerous Goods Panel (DGP) for consideration, given that it was an issue within the scope of the panel's terms of reference.

The original paper, which was submitted in Spanish, is provided in Appendix A to this working paper. An unofficial translation of the paper is provided in Appendix B.

DGP-WG/24 is invited to provide feedback on the issue raised. A formal working paper will be presented to the 2025 DGP Working Group meeting, if deemed necessary, based on the feedback provided.

APPENDIX A

**PAPER SUBMITTED TO THE ICAO FOURTEENTH AIR NAVIGATION CONFERENCE
(AN-CONF/14-WP/144)**



DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024

Cuestión 1: Actualización sobre el Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI y planificación estratégica a largo plazo

1.2: Armonización estratégica de los planes mundiales para mejorar el rendimiento

TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES POR VÍA AÉREA EN CONTENEDORES CON CAPACIDAD SUPERIOR A LAS PREVISTAS EN LAS INSTRUCCIONES TÉCNICAS OACI

(Presentada por Colombia)

RESUMEN

El transporte de combustibles de aviación, y de otro tipo de carburantes por vía aérea, es necesario para abastecer a áreas remotas con este esencial insumo, a fin de propiciar el desarrollo de las regiones, para atender operaciones críticas y con el fin de hacer frente a emergencias y desastres.

Para el transporte de combustibles por vía aérea, los Estados cumplen la normas y métodos recomendados en el Anexo 18 al Convenio de OACI, y lo dispuesto en el Documento OACI 9284, Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, que limitan el transporte de los combustibles en aeronaves de carga, a una cantidad neta máxima en contenedores de 58.1 galones (220 litros) o de 15.8 galones (60 litros), dependiendo del tipo de combustible a transportar. El uso de estos bidones crea varios problemas, entre ellos de tipo logístico (por el cargue, descargue y almacenamiento) y de seguridad (por contaminación y escapes).

No obstante, el mismo Documento establece que en algunos casos, los Estados pueden Dispensar del cumplimiento de lo previsto en las Instrucciones.

Es así como Colombia emitió en el año 2019 la Circular Informativa No. 003, para dispensar el uso de contenedores móviles con capacidad superior. Canadá y los Estados Unidos han emitido normas similares con el mismo fin, comprobándose los beneficios, la seguridad y efectividad de esta clase de transporte, sin que el uso de los mencionados recipientes haya causado accidentes ni incidentes aéreos.

Sin embargo, y aunque esta modalidad de transporte de combustibles se ha ampliado en el mundo, hoy varias organizaciones estatales y privadas no la utilizan, por carecer los Estados en donde operan de una norma similar, ya que esta clase de contenedores no están listados en la Instrucciones Técnicas.

Decisión de la Reunión - Se invita a la Reunión a:

- a) Estudiar la normatividad de Colombia, Canadá y Estados Unidos sobre el transporte de combustibles por vía aérea en contenedores de más capacidad a las prevista en las Instrucciones Técnicas de OACI.
- b) Analizar la normatividad de cada Estado sobre el transporte de combustible por vía aérea, promover espacios para discusión, compartir experiencias sobre el transporte de combustibles por vía aérea y

¹ La versión en español fue proporcionada por Colombia.

adoptar si lo consideran pertinente, la modalidad utilizada por los Estados referidos.

- c) Proponer, oportunamente, al Panel de Expertos de Mercancías Peligrosas de OACI, la incorporación del uso de contenedores con capacidad superior a las previstas actualmente en las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte de combustibles de aviación, y de otro tipo de carburantes por vía aérea, es necesario para abastecer a áreas remotas con este esencial insumo, a fin de propiciar el desarrollo de las regiones, para atender operaciones críticas y con el fin de hacer frente a emergencias y desastres.

1.2 Ahora bien, el transporte de combustibles por vía aérea es un proceso crucial para garantizar el suministro de combustible a aeronaves en aeródromos y helipuertos, así como a otros medios de transporte, que operan en regiones en donde el medio aéreo es la única forma de abastecimiento, o es la más segura y práctica.

1.3 En general, para el transporte de combustibles por vía aérea, los Estados cumplen la normas y métodos recomendados en el Anexo 18 al Convenio de OACI, y lo dispuesto en el Documento OACI 9284, *Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, que limitan el transporte por vía aérea en aeronaves de carga, a una cantidad neta máxima por bulto, así:

- a) Combustibles UN 1863 y UN 1202: 58.1 galones (220 litros), en bidones de acero, aluminio o plástico.
- b) Combustibles UN 1203: 15.8 galones (60 litros), en bidones de acero, aluminio o plástico; o en garrafas (jerricanes) de acero, aluminio o plástico.

1.4 No obstante, el mismo Documento OACI 9284, establece que: “En casos de extrema urgencia, o cuando otras modalidades de transporte no sean apropiadas, o cuando el cumplimiento de todas las condiciones exigidas sea contrario al interés público, los Estados interesados pueden Dispensar del cumplimiento de lo previsto en las Instrucciones, siempre que en tales casos se haga cuanto sea menester para lograr en el transporte un nivel general de seguridad que sea equivalente al nivel de seguridad previsto en estas Instrucciones”.

1.5 En vista de las características particulares de operación en el territorio colombiano, que pueden ser similares a las de otros Estados, el transporte de combustible en los bidones autorizados actualmente por las Instrucciones técnicas crea varios problemas, entre ellos de tipo logístico (en el cargue, descargue y almacenamiento) y de seguridad (por contaminación, escapes y derrames).

1.6 Es así como, con base en la disposición de OACI, y en el marco de la misma, Colombia emitió en el año 2019 la Circular Informativa No. 003, sobre “Concesión de dispensas para el transporte de combustibles por vía aérea en contenedores móviles con capacidad superior a las prevista en las instrucciones técnicas de OACI para el transporte de mercancías peligrosas, en aeronaves comerciales de transporte de carga”, documento que, además, es un desarrollo de normas anteriores que había implementado Colombia sobre el mismo asunto, desde el año 2010.

1.7 Es oportuno mencionar que Colombia ha sustentado esta norma interna, en motivos tales como: las limitaciones de la malla vial del territorio, la imposibilidad de acceder a ciertas zonas del país por vía terrestre o acuática, las dificultades logísticas y los riesgos asociados al empleo de recipientes de 58,1 y de 15,8 galones, y atendiendo las solicitudes elevadas por operadores aéreos, autoridades territoriales

y otros entes del Estado para que se autorizara esta modalidad de transporte; de otra parte, se tuvo como referencia, el uso exitoso y seguro de los recipientes de mayor capacidad observados en la Aviación de Estado en Colombia.

1.8 Adicionalmente, Colombia ha considerado para la emisión de la Circular, lo dispuesto en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030, en el objetivo de Conectividad, que establece: “Propiciar alternativas para la distribución de combustible en los aeropuertos, que permitan la toma de decisiones comerciales por parte de los operadores del transporte aéreo, y evitar distorsiones en los precios del combustible de aviación por su carga y otros factores”.

1.9 De otra parte, Canadá y los Estados Unidos de Norteamérica han emitido normas similares a la de Colombia, comprobándose los beneficios, la seguridad y efectividad de esta clase de transporte, sin que los mencionados recipientes hayan causado accidentes ni incidentes aéreos.

1.10 Actualmente, la industria aeronáutica ofrece varios tipos de contenedores móviles para el transporte de combustible por vía aérea, de diferentes capacidades, que cumplen requisitos estándar de diseño, fabricación, control de calidad, pruebas, trazabilidad y mantenimiento; y que son certificados por las autoridades pertinentes de cada país.

1.11 Sin embargo, y aunque el uso de contenedores móviles con capacidad superior a las prevista en las instrucciones técnicas de OACI para el transporte de combustibles se ha ampliado en el mundo, hoy varias organizaciones estatales y privadas no la utilizan, por carecer los Estados en donde operan de una norma similar a las que existen en Colombia, Canadá y los Estados Unidos. Y esta carencia la justifican los Estados en el hecho de que esa clase de contenedores no están listados en la Instrucciones Técnicas de OACI.

2. BENEFICIOS PARA LOS ESTADOS Y PARA LOS OPERADORES AÉREOS

2.1 De adoptarse por otros Estados en su propia normatividad, y por la OACI en las Instrucciones Técnicas el empleo de este tipo de contenedores, se lograrían beneficios tales como los siguientes:

2.1.1 Efectuar el transporte de todo tipo de combustibles líquidos por vía aérea, en forma segura, práctica y económica, minimizando las dificultades logísticas y los riesgos que conlleva el empleo actual de contenedores de 58,1 y 15,8 galones.

2.1.2 Ampliar el alcance de los beneficios del transporte aéreo a regiones apartadas de los Estados, que carecen de acceso a través de otros medios de transporte diferente al medio aéreo, propiciando la mejora de aeródromos y la conectividad aérea en regiones apartadas mediante la ubicación rápida, segura y económica de combustibles de aviación.

2.1.3 Crear de esta manera, oportunidades comerciales y de desarrollo económico en áreas remotas, alentando la inversión y la actividad empresarial.

2.1.4 Facilitar un medio alternativo de transporte de combustible, cuando una región quede aislada por desastres naturales o por situaciones de otra naturaleza, que imposibilite el transporte terrestre de combustibles.

3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) estudiar la normatividad de Colombia, Canadá y Estados Unidos sobre el transporte de combustibles por vía aérea en contenedores móviles con capacidad superior a las prevista en las Instrucciones Técnicas de OACI;
- b) analizar la normatividad propia de cada Estado sobre el transporte de combustible por vía aérea, promover espacios para discusión, compartir experiencias sobre el transporte de combustibles por vía aérea y adoptar si lo consideran pertinente, la modalidad utilizada por los Estados referidos; y
- c) proponer, oportunamente, al Panel de Expertos de Mercancías Peligrosas de OACI, la incorporación del uso de contenedores móviles con capacidad superior a las previstas actualmente en el Documento OACI 9284, Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

— FIN —

APPENDIX B

UNOFFICIAL TRANSLATION OF AN-CONF/14-WP/144

FOURTEENTH AIR NAVIGATION CONFERENCE

Montreal, Canada, August 26 to September 6, 2024

- Question 1: Update on ICAO's 2023-2025 Business Plan and Long-Term Strategic Planning**
1.2: Strategic harmonization of global plans to improve performance

**TRANSPORT OF FUELS BY AIR IN CONTAINERS WITH A CAPACITY GREATER THAN
THOSE PROVIDED FOR IN THE ICAO TECHNICAL INSTRUCTIONS**

(Note submitted by the Republic of Colombia)

SUMMARY

The transport of aviation fuels, and other types of fuels by air, is necessary to supply remote areas with this essential input, in order to promote the development of the regions, to attend critical operations and to deal with emergencies and disasters.

For the transport of fuels by air, States comply with the standards and methods recommended in Annex 18 to the ICAO Convention, and the provisions of ICAO Document 9284, Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air, which limit the transport of fuels in cargo aircraft. to a maximum net quantity in 58.1 gallon (220 liter) or 15.8 gallon (60 liter) containers, depending on the type of fuel to be transported. The use of these drums creates several problems, including logistical problems (for loading, unloading and storage) and safety (for contamination and leaks).

However, the same document establishes that in some cases, States may dispense with the provisions of the Instructions.

This is how Colombia issued Informative Circular No. 003 in 2019, to dispense the use of mobile containers with higher capacity. Canada and the United States have issued similar regulations for the same purpose, proving the benefits, safety and effectiveness of this type of transport, without the use of the aforementioned containers having caused accidents or air incidents.

However, and although this mode of fuel transport has expanded in the world, today several state and private organizations do not use it, because the States where they operate lack a similar standard, since this type of containers are not listed in the Technical Instructions.

Decision of the Meeting - *The Meeting is invited to:*

- a) Study the regulations of Colombia, Canada and the United States on the transport of fuels by air in containers of greater capacity than those provided for in the ICAO Technical Instructions.*
- b) To analyze the regulations of each State on the transport of fuel by air, to promote spaces for discussion, to share experiences on the transport of fuels by air and to adopt, if they consider it appropriate, the modality used by the aforementioned States.*

<p>c) <i>Propose, in a timely manner, to the ICAO Panel of Experts on Dangerous Goods, the incorporation of the use of containers with a capacity greater than those currently provided for in the Technical Instructions for the safe transport of dangerous goods by air.</i></p>	
<p><i>Strategic objectives:</i></p>	<p>Safety</p>
<p><i>Financial repercussions:</i></p>	<p>No financial repercussions</p>
<p><i>References:</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Annex 18 to the ICAO Convention, Safe Transport of Dangerous Goods by Air. • ICAO document 9284, Technical instructions for the safe transport of dangerous goods by air. • Colombian Aeronautical Regulations, Part 175, Safe Transportation of Dangerous Goods by Air. • Information Circular No. 003, Secretariat of Operational Safety, Colombia, Granting of exemptions for the transport of fuels by air in mobile containers with a capacity greater than those provided for in the ICAO technical instructions for the transport of dangerous goods, in commercial cargo transport aircraft. • Equivalency Certificate SU 12637 Ren. 4, 07 November 2022, Canada. • U.S. FAA standard on fuel transportation.

1. INTRODUCTION

1.1 The transport of aviation fuels, and other types of fuels by air, is necessary to supply remote areas with this essential input, in order to promote the development of the regions, to attend critical operations and to deal with emergencies and disasters.

However, the transport of fuels by air is a crucial process to ensure the supply of fuel to aircraft at aerodromes and heliports, as well as to other modes of transport, operating in regions where air transport is the only, safest and most practical form of refuelling.

1.2 In general, for the transport of fuels by air, States comply with the standards and methods recommended in Annex 18 to the ICAO Convention, and the provisions of ICAO Document 9284, *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, which limit transport by air in cargo aircraft, to a maximum net quantity per package, as follows:

- UN 1863 and UN 1202 fuels: 58.1 gallons (220 liters), in steel, aluminum or plastic drums.
- UN 1203 fuels: 15.8 gallons (60 liters), in steel, aluminum or plastic drums; or in steel, aluminum or plastic jerraffes (jerricanes).

1.3 However, the same ICAO Document 9284 establishes that: *"In cases of extreme urgency, or when other modes of transport are not appropriate, or when compliance with all the conditions required would be contrary to the public interest, the States concerned may waive the provisions of the Instructions, provided that in such cases every effort is made to achieve a general level of safety in transport that is equivalent to the level of transport of security provided for in these Instructions"*.

- 1.4 In view of the particular characteristics of operation in Colombian territory, which may be similar to those of other States, the transport of fuel in drums currently authorized by the Technical Instructions creates several problems, including logistical problems (loading, unloading and storage) and safety (pollution, leaks and spills).
- 1.5 Thus, based on the ICAO provision, and within the framework of it, Colombia issued in 2019 Informative Circular No. 003, on "*Granting of waivers for the transport of fuels by air in mobile containers with a capacity greater than those provided for in the ICAO technical instructions for the transport of dangerous goods, in commercial cargo transport aircraft*", a document that, in addition, is a development of previous regulations that Colombia had implemented on the same matter, since 2010.
- 1.6 It is appropriate to mention that Colombia has supported this internal norm on reasons such as: the limitations of the territory's road network, the impossibility of accessing certain areas of the country by land or water, the logistical difficulties and risks associated with the use of 58.1 and 15.8 gallon containers, and in response to requests made by air operators, territorial authorities and other State entities to authorize this mode of transport; on the other hand, the successful and safe use of the largest capacity vessels observed in State Aviation in Colombia was taken as a reference.
- 1.7 In addition, Colombia has considered for the issuance of the Circular, the provisions of the 2030 Aeronautical Strategic Plan, in the Connectivity objective, which establishes: "*To promote alternatives for the distribution of fuel at airports, which allow commercial decision-making by air transport operators, and to avoid distortions in the prices of aviation fuel due to its cargo and other factors*".
- 1.8 On the other hand, Canada and the United States of America have issued regulations similar to those of Colombia, proving the benefits, safety and effectiveness of this type of transport, without the aforementioned containers having caused accidents or air incidents.
- 1.9 Currently, the aeronautical industry offers several types of mobile containers for the transport of fuel by air, of different capacities, which meet standard requirements of design, manufacture, quality control, testing, traceability and maintenance; and that they are certified by the relevant authorities in each country.
- 1.10 However, and although the use of mobile containers with a capacity greater than those provided for in the ICAO technical instructions for the transport of fuels has expanded in the world, today several state and private organizations do not use them, because the States where they operate lack a standard similar to those that exist in Colombia. Canada and the United States. And this lack is justified by the States in the fact that this type of container is not listed in the ICAO Technical Instructions.

2. BENEFITS FOR STATES AND AIR OPERATORS

If the use of this type of container is adopted by other States in their own regulations, and by ICAO in the Technical Instructions, benefits such as the following would be achieved:

- 2.1 To transport all types of liquid fuels by air, in a safe, practical and economical manner, minimizing the logistical difficulties and risks involved in the current use of 58.1 and 15.8 gallon containers.
- 2.2 Extend the scope of the benefits of air transport to remote regions of States, which lack access through means of transport other than air, promoting the improvement of aerodromes and air connectivity in remote regions through the fast, safe and economical location of aviation fuels.
- 2.3 In this way, create commercial and economic development opportunities in remote areas, encouraging investment and entrepreneurial activity.

- 2.4 To provide an alternative means of transporting fuel, when a region is isolated by natural disasters or other situations that make it impossible to transport fuels by land.

3. SUGGESTED ACTION

The Meeting is invited to:

- 3.1 Study the regulations of Colombia, Canada and the United States on the transport of fuels by air in mobile containers with a capacity greater than those provided for in the ICAO Technical Instructions;
- 3.2 To analyze the regulations of each State on the transport of fuel by air, to promote spaces for discussion, to share experiences on the transport of fuels by air and to adopt, if they consider it appropriate, the modality used by the aforementioned States.
- 3.3 Propose, in a timely manner, to the ICAO Panel of Experts on Dangerous Goods, the incorporation of the use of mobile containers with a capacity greater than those currently provided for in ICAO Document 9284, Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air.

— END —