



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGP)

VINGT-DEUXIÈME RÉUNION

Montréal, 5 – 16 octobre 2009

Point 2 : Élaboration de recommandations relatives à des amendements des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) à introduire dans l'édition de 2011-2012

MOYENS DE DÉPLACEMENT ALIMENTÉS PAR DES PILES AU LITHIUM

(Note présentée par G. A. Leach)

(Faute de ressources, seuls le sommaire et l'appendice ont été traduits.)

SOMMAIRE

La présente note vise à susciter l'examen de la possibilité d'inclure les moyens de déplacement alimentés à l'aide de piles au lithium dans les dispositions de la Partie 8 des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) qui se rapportent aux passagers et aux membres d'équipage.

Suite à donner par le DGP : Si le groupe estime que la Partie 8 des *Instructions techniques* devrait inclure des dispositions relatives aux moyens de déplacement alimentés par des piles au lithium, il est proposé d'ajouter un nouvel alinéa g) au paragraphe 1.1.2 de la Partie 8, comme indiqué en appendice.

1. INTRODUCTION

1.1 In the current biennium work has been done to improve the text in Part 8 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284) relating to battery powered mobility aids (refer to paragraph 3.2.56 of DGP/22-WP/2 and paragraph 3.5.1.18 of DGP/22-WP/3), with both spillable and non-spillable lead acid batteries being treated consistently. However one area of this subject remains to be addressed, that of lithium battery powered mobility aids.

1.2 At the DGP Working Group of the Whole Meeting in Auckland (DGP-WG09, 4 to 8 May 2009), the question was asked whether "mobility aid" should be defined in the Technical Instructions as something which is essential to the user in their daily life e.g. a battery powered wheelchair, because it had been shown that many other devices e.g. bicycles, Segways, even outboard

motors for boats could be interpreted as aiding mobility and it was suggested that it had never been the intention of the Technical Instructions to provide for carriage of such items by passengers or crew. However, it was felt that this could cause problems for operators who may be put in the position of having to decide whether a passenger was of sufficiently impaired mobility to justify traveling with their equipment.

1.3 If the philosophy adopted for lead acid batteries was applied to lithium batteries, there would potentially be no Wh limit for lithium batteries in mobility aids carried by passengers and crew. Research on the internet revealed a lithium battery powered wheel chair powered by two 192 Wh batteries, thus each battery exceeds the current maximum (160 Wh) by 20%. This may be deemed appropriate for a person of reduced mobility reliant on their wheelchair, but it is queried whether the same could be said for an able bodied person who wishes to travel with their battery powered bicycle with a 370 Wh lithium battery. It is also an obvious anomaly when such a battery could be carried in baggage without the marking, labeling, documentation or packaging requirements which would apply if it was to be transported as cargo.

1.4 A possible way forward would be to not use the term “mobility aid” in the context of lithium battery powered devices but instead refer to the type of device which the Technical Instructions should provide for. For example, reference could be made to wheelchairs or *similar* mobility aids for the use by passengers whose mobility is restricted by either a disability or impairment, their health or age, or a temporary mobility problem such as a broken leg. A requirement for the battery to have been tested in accordance with the UN Manual of Tests and Criteria could also be stated. If this proposal is agreeable the panel may wish to consider the addition of a similar qualification to the spillable/non-spillable batteries.

APPENDICE

PROPOSITION D'AMENDEMENT DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES

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

*Certaines parties du présent chapitre font l'objet des divergences d'État CH 1 et US 15 ;
voir Tableau A-1.*

1.1 TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LES PASSAGERS OU LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE

...

1.1.2 Nonobstant toutes restrictions supplémentaires qui pourraient être imposées par les États dans l'intérêt de la sûreté de l'aviation, mise à part les dispositions de la section 4.4 de la Partie 7 concernant les comptes rendus d'incidents, les dispositions des présentes Instructions ne s'appliquent pas aux marchandises ci-après si elles sont transportées par des passagers ou des membres d'équipage ou dans des bagages qui ont été séparés de leur propriétaire pendant le transit (par exemple, bagage perdu ou bagage mal acheminé) :

Produits médicaux de première nécessité

...

g) avec l'approbation de l'exploitant ou des exploitants, fauteuils roulants alimentés par des piles au lithium ionique ou autres moyens analogues de déplacement destinés à être utilisés par des passagers à mobilité réduite ou présentant un handicap ou une difficulté de déplacement, en raison de leur état de santé ou de leur âge, ou encore ayant des difficultés de déplacement temporaires (par exemple, une jambe cassée), aux conditions suivantes :

- 1) les accumulateurs doivent être d'un type ayant démontré qu'il répond aux exigences de chaque épreuve prévue dans la section 38.3 de la Partie III du *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU ;
- 2) les bornes de l'accumulateur doivent être protégées contre les courts-circuits (par exemple, en étant contenues dans une enveloppe d'accumulateur) et solidement fixées au moyen de déplacement ;
- 3) l'exploitant veillera à ce que ces moyens de déplacement soient transportés de façon à éviter leur mise en marche non intentionnelle et à les protéger contre tout endommagement éventuel résultant du déplacement de bagages, de courrier, de provisions de bord ou d'autres articles de fret ;
- 4) le pilote commandant de bord doit être informé de l'endroit où se trouve le moyen de déplacement ;
- 5) les accumulateurs de secours sont assujettis aux critères de l'alinéa q) du paragraphe 1.1.2.

Il est recommandé que les passagers prennent des dispositions anticipées auprès de chaque exploitant.

- g) Les petits thermomètres d'usage personnel contenant du mercure, lorsqu'ils sont placés dans leur enveloppe de protection ;

...

Note.— La recommandation aux passagers de prendre des dispositions préalables accompagnerait les dispositions relatives aux moyens de déplacement à accumulateur non inversable et à accumulateur au lithium, mais est absente du texte relatif aux moyens de déplacement à accumulateur non inversable [8 ; 1.1.2 e)]. Il est suggéré d'ajouter le même libellé à ce dernier paragraphe.

— FIN —