



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**
- Point 5 : Dans la mesure du possible, règlement des questions non répétitives déterminées par la Commission de navigation aérienne ou par le groupe d'experts :**
- 5.5 : Transport de marchandises dangereuses à bord d'hélicoptères**

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR HÉLICOPTÈRE

(Note présentée par G.A. Leach)

SOMMAIRE

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

La présente note résume les travaux réalisés jusqu'à maintenant dans l'examen des parties de l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284), du *Supplément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284su) et des *Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses* (Doc 9481) qui nécessiteraient d'être amendées pour qu'elles fassent mention du transport de marchandises dangereuses par hélicoptère.

Suite à donner par le DGP : Le DGP est invité à :

- a) examiner les domaines d'exploitation des hélicoptères figurant en appendice et confirmer si les travaux devraient être poursuivis en vue d'inclure des renseignements précis dans les divers documents indiqués. En particulier, une confirmation est demandée en ce qui concerne les points 3 et 4 en appendice ;
- b) examiner les parties et chapitres des divers documents présentés comme nécessitant des amendements et confirmer s'il serait approprié de les apporter ;
- c) indiquer si d'autres domaines d'exploitation des hélicoptères doivent faire l'objet des Instructions techniques et d'autres documents.

1. INTRODUCTION

1.1 The DGP Working Groups of the Whole in the Hauge and Auckland (DGP-WG08, 3 to 7 November 2008 and DGP-WG09, 4 to 8 May 2009) raised the subject of the lack of specific provisions for the carriage of dangerous goods by helicopters within Annex 18, the Technical Instructions, the Supplement and the Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods (DGP/22-WP/2, paragraph 3.2.8 and DGP/22-WP/3, paragraph 3.5.1.19 refer).

1.2 In the time since DGP-WG09, there has not been sufficient time in order to produce all of the detailed amendments that would be needed to all of the applicable documents and so rather than only propose incomplete amendments in this working paper, it was decided to use the opportunity to indicate the progress so far, to seek confirmation from the DGP that continued work on the subject is appropriate, propose some principles that will be followed in producing future proposed amendments, indicate areas that are suggested to be in need of amendment, and to seek confirmation as to whether there are any other areas that need to be considered.

1.3 Some thought has been given to where the provisions for helicopters should be placed. There are several possible alternatives, from including all of them within the text of the Technical Instructions, to including them all as a separate part within the Supplement, or a combination of both. It is suggested that the most practical solution would be to place any text that applies to routine helicopter operations (such as underslinging and other loading requirements) within the relevant parts of the Technical Instructions and to place any text that is considered to relate to specialized operations that may require specific approval or exemption by the States concerned (such as carriage of specialized packagings and operations to normally unmanned installations) in the Supplement.

1.4 Using the information presented to DGP-WG09 as a basis (DGP-WG/09-WP/62 refers), the appendix to this working paper indicates the areas of helicopter operations that it is felt should be subject to specific text and proposes the action that could be taken. It also indicates the areas of Annex 18, the Technical Instructions, the Supplement and the *Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents Involving Dangerous Goods* where amendments are required.

APPENDICE

1. Transport de marchandises dangereuses dans des charges à l'élingue

Mesure proposée	Document(s) à amender
Un renvoi doit confirmer que le chargement à bord d'un aéronef comprend l'élingage au-dessous d'un hélicoptère.	Ajouter du texte à la Note liminaire à la Partie 7 des Instructions techniques ou ajouter une note à la section 2.1 de la Partie 7 : « Pour éliminer les doutes éventuels, toute mention dans les Instructions techniques au sujet de marchandises dangereuses emportées, chargées ou transportées à bord ou sur un aéronef doit être interprétée comme s'appliquant aussi à la mise en place, au positionnement ou au transport de ces marchandises au-dessous d'un aéronef, sauf si le contexte indique clairement qu'il en est autrement. »
Un texte doit exiger que les colis élingués soient protégés des dommages que pourraient causer les intempéries ou les précipitations.	Ajouter du texte au § 2.4.3 de la Partie 7 des Instructions techniques.
Un texte doit indiquer qu'il faut envisager de décharger l'électricité statique lors du transport à l'élingue de marchandises dangereuses, en particulier des liquides inflammables, des gaz et des explosifs.	Ajouter du texte au Chapitre 2 de la Partie 7 des Instructions techniques.
Étant donné que les charges à l'élingue se trouvent à un certain angle par rapport à l'hélicoptère en vol, il faut prendre en compte les distances de séparation lorsqu'on charge des matières radioactives et des masses magnétisées.	Ajouter du texte aux sections 2.9.6 et 2.10 de la Partie 7 des Instructions techniques concernant respectivement les matières radioactives et les masses magnétisées.
Par comparaison avec un aéronef à voilure fixe, en cas d'urgence en vol, il est plus probable qu'un hélicoptère fera un atterrissage d'urgence ailleurs que sur un terrain d'aviation. Par conséquent, il faut donner des indications précises en ce qui concerne les renseignements que le pilote commandant de bord doit fournir en cas d'urgence en vol. De plus, il faut examiner les renseignements à fournir en cas de largage intentionnel ou non des charges élinguées.	Ajouter du texte au § 4.3 de la Partie 7 des Instructions techniques.

2. Transport de marchandises dangereuses « aéronef cargo seulement » dans des charges à l'élingue

Mesure proposée	Document(s) à amender
Un texte doit exempter de l'application de la prescription sur l'accessibilité en cas d'urgence les marchandises dangereuses « aéronef cargo seulement » transportées à l'élingue.	Ajouter les marchandises dangereuses transportées à l'élingue au-dessous d'un hélicoptère au § 2.4.1.2 de la Partie 7 des Instructions techniques. Amender le § 8.9 de l'Annexe 18. Amender la section 1.5 du Guide d'intervention d'urgence (Doc 9481).

3. Transport de passagers et de marchandises dangereuses « aéronef cargo seulement » élinguées

Mesure proposée	Document(s) à amender
<p>Étant donné qu'il est possible de larguer les charges élinguées, les passagers devraient-ils être autorisés à bord d'hélicoptères transportant à l'élingue des marchandises dangereuses « aéronef cargo seulement » ? Dans l'affirmative, le transport des passagers devrait-il alors être approuvé par l'État de l'exploitant, l'État d'origine ou les deux, ou devrait-il être fait au titre d'une dérogation accordée par les États intéressés ?</p> <p><i>Il convient de noter que rien ici ne donne à entendre que les passagers devraient être autorisés quand des marchandises dangereuses « aéronef cargo seulement » sont transportées ailleurs à bord d'un hélicoptère.</i></p>	<p>Si le transport de passagers est autorisé sans approbation ni dérogation, il faut amender le § 2.1.1 de la Partie 7 des Instructions techniques.</p> <p>Si le transport de passagers est autorisé seulement avec l'approbation des États, il faut amender le § 2.1.1 de la Partie 7 des Instructions techniques.</p> <p>Si le transport de passagers est autorisé seulement par dérogation accordée par les États, il faut ajouter des éléments d'orientation au Supplément.</p>

4. Classification des compartiments cargos et transport de passagers

Mesure proposée	Document(s) à amender
<p>Quand il y a des passagers à bord, des restrictions devraient-elles s'appliquer relativement aux types de marchandises dangereuses autorisées dans les compartiments :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sous plancher ; b) de poutre de queue ; c) externes ? <p>Si des restrictions devraient s'appliquer, devraient-elles être approuvées par les États intéressés en conformité avec les dispositions de la section 2.2 de la Partie S-7 du Supplément ?</p>	<p>Des précisions supplémentaires sur les classes de compartiments cargos doivent être ajoutées à la section 1.2 du Guide d'intervention d'urgence (Doc 9481).</p> <p>S'il n'y a pas de restrictions, il faut amender le § 2.1.1 de la Partie 7 des Instructions techniques.</p> <p>Si une approbation est requise, il faut amender la section 2.2 de la Partie S-7 du Supplément pour qu'elle fasse mention des hélicoptères.</p>

5. Guide d'intervention d'urgence

Mesure proposée	Document(s) à amender
<p>Envisager d'avoir des listes de vérification en cas d'incidents propres à l'exploitation des hélicoptères. Inclure des renseignements sur le largage des charges transportées à l'élingue</p>	<p>Amender les <i>Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des marchandises dangereuses.</i></p>

6. Contenants de carburant aérotransportables

Mesure proposée	Document(s) à amender
<p>La note DGP-WG/09-WP/62 a examiné le contexte relatif à cette question. Il est proposé que le transport de ces articles se fasse par dérogation accordée par les États intéressés. Des orientations destinées aux États devraient être incluses dans le Supplément.</p>	<p>Inclure des orientations destinées aux États dans le Chapitre 12 de la Partie S-4.</p>

7. Grands récipients pour vrac

Mesure proposée	Document(s) à amender
La note DGP-WG/09-WP/62 a examiné le contexte relatif à cette question. Il est proposé que le transport de ces articles se fasse par dérogation accordée par les États intéressés. Des orientations destinées aux États devraient être incluses dans le Supplément.	Inclure des orientations destinées aux États dans le Chapitre 12 de la Partie S-4.

8. Installations normalement sans effectif et régions éloignées

Mesure proposée	Document(s) à amender
<p>Certaines opérations d'hélicoptère comprennent le transport de marchandises dangereuses jusqu'à des endroits sans surveillance, tels que des installations normalement sans effectifs de l'industrie pétrolière et gazière, ou des endroits éloignés, tels que des régions montagneuses. Souvent, ces opérations comprennent un vol de retour avec une partie ou avec l'ensemble de ces marchandises dangereuses ou un vol les transportant jusqu'à un autre endroit. Il n'est pas commode de produire un nouveau document de transport de marchandises dangereuses et de refaire entièrement la vérification de l'acceptation avant la poursuite du vol. Il est possible également qu'il soit peu commode de produire une nouvelle NOTOC. Il est proposé d'accorder une autorisation avec l'approbation du ou des États intéressés.</p> <p>Pour certains vols, il est possible que le pilote soit la seule personne à un certain endroit, par exemple lorsqu'il prend en charge des marchandises dangereuses à un endroit éloigné et les livre à un autre. Il peut incomber au pilote de faire la vérification de l'acceptation du colis et de charger l'hélicoptère. On se demande s'il est pertinent, dans ces circonstances, d'appliquer à la lettre les dispositions relatives aux NOTOC.</p>	Inclure un nouveau chapitre dans la Partie S-7 du Supplément qui s'appliquerait spécifiquement à ces opérations.

9. Personnel au sol chargé de responsabilités multiples

Mesure proposée	Document(s) à amender
Pour les industries pétrolières et gazières en mer, il est courant qu'une personne accomplisse plus d'une fonction. Par exemple, elle peut agir à la fois en qualité d'expéditeur (en s'occupant de l'emballage des marchandises dangereuses et du document de transport) et en qualité d'exploitant (en menant la vérification de l'acceptation des marchandises dangereuses). Bien que cette formule ne soit pas idéale, elle est parfois nécessaire ; toutefois, il devrait être précisé que cette pratique devrait être évitée dans la mesure du possible et que le personnel visé devrait recevoir la formation nécessaire à l'exécution des deux fonctions.	Inclure un texte ou une note au Chapitre 4 de la Partie 1 des Instructions techniques concernant la formation.