



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGP)

VINGT-TROISIÈME RÉUNION

Montréal, 11 – 21 octobre 2011

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 2013-2014

COMPTES RENDUS D'INCIDENT

(Note présentée par J. McLaughlin)

SOMMAIRE

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

La présente note propose une approche plus complète pour ce qui est des comptes rendus d'incident prévus par les Instructions techniques.

Suite à donner par le DGP : Le DGP est invité à envisager d'incorporer dans les Instructions techniques l'ensemble ou une partie des amendements proposés en appendice concernant les comptes rendus d'incident.

1. INTRODUCTION

1.1 All parties involved in the dangerous goods transportation safety system, including both States and regulated entities, have a vested safety interest in learning of incidents that are associated with dangerous goods in air transport within their State. Without a comprehensive knowledge of incidents, deficiencies in regulations, operations, or other processes are likely to persist. As the Forward to Technical Instructions states:

Dangerous goods accidents and incidents have to be reported so that an investigation by a relevant authority can establish the cause and take action to prevent a recurrence, wherever possible. In particular, any weakness or error in the Technical Instructions has to be identified.

1.2 The DGP Working Group of the Whole Meeting in Abu Dhabi (DGP-WG/10, 7 to 11 November 2010) discussed the need for States to have a shipper oversight program consistent with the risk that shippers present in the dangerous goods transportation safety system (DGP/23-WP/2, paragraph 3.1.3 refers). The subject of shipper oversight was also raised at the spring working group

meeting (DGP-WG/11, Atlantic City, 4 to 8 April 2011) during discussions on State approaches to shipper oversight and competency frameworks (DGP/23-WP/3, paragraphs 3.1.2 and 3.5.6 refer). One common element of these discussions, especially with respect to allocating inspector resources, is the need for States to be aware of shippers already known to have offered dangerous goods shipments associated with air transport incidents. This knowledge can appropriately influence the priority in which States assess compliance of the dangerous goods shippers.

1.3 The DGP may wish to consider the operator-centric incident reporting requirements currently prescribed by the Technical Instructions. Current incident reporting requirements in Part 7 are only required to be reported by operators. To more comprehensively address the goals articulated in paragraphs 1.1 and 1.2, this paper proposes to mandate incident reporting beyond the operator's possession or responsibility for the dangerous goods. That is, once offered for air transport, reporting dangerous goods incidents is proposed to be mandatory — inclusive of those transportation functions which occur prior to operator acceptance. Notably, this proposal would ensure other transportation entities such as freight forwarders are subject to incident reporting. When an incident is discovered prior to operator acceptance or when the shipment is outside the operator's span of control, such information is no less significant for regulators.

1.4 While this paper is not intended to address State requirements, Annex 18 does contain relevant Standards and recommendations for sharing incident reports with other States. This approach appears to be both permitted and supported by Annex 18. Applicable provisions of Annex 18 include:

11.2 Cooperation between States

Recommendation.— *Each Contracting State should participate in cooperative efforts with other States concerning violations of dangerous goods regulations, with the aim of eliminating such violations. Cooperative efforts could include ... incident reports; documentary and other evidence developed in the investigation of incidents; proposed and final enforcement actions; ...*

12.1 With the aim of preventing the recurrence of dangerous goods accidents and incidents, each Contracting State shall establish procedures for investigating and compiling information concerning such accidents and incidents which occur in its territory and which involve the transport of dangerous goods originating in or destined for another State. Reports on such accidents and incidents shall be made in accordance with the detailed provisions of the Technical Instructions.

12.2 **Recommendation.**— *With the aim of preventing the recurrence of dangerous goods accidents and incidents, each Contracting State should establish procedures for investigating and compiling information concerning such accidents and incidents which occur in its territory other than those described in 12.1. Reports on such accidents and incidents should be made in accordance with the detailed provisions of the Technical Instructions.*

12.3 With the aim of preventing the recurrence of instances of undeclared or misdeclared dangerous goods in cargo, each Contracting State shall establish procedures for investigating and compiling information concerning such occurrences which occur in its territory and which involve the transport of dangerous goods originating in or destined for another State. Reports on such instances shall be made in accordance with the detailed provisions of the Technical Instructions.

12.4 **Recommendation.**— *With the aim of preventing the recurrence of instances of undeclared or misdeclared dangerous goods in cargo, each Contracting State should establish procedures for investigating and compiling information concerning such occurrences which occur in its territory other than those described in 12.3. Reports on such instances should be made in accordance with the detailed provisions of the Technical Instructions.*

1.5 Part 7;4.6 of the Technical Instructions is proposed to remain unchanged. These operator reporting requirements are in the context of emergency response to accidents and serious incidents.

1.6 In furtherance of the DGP's collective efforts to enhance shipper oversight, undeclared and misdeclared hazardous materials are proposed to be subject to the same reporting requirements as incidents. Aside from incidents, a significant number of undeclared shipments are discovered through the normal course of screening (operator, security, and/or customs).

APPENDICE

PROPOSITION D'AMENDEMENT DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES

OPTION 1 :

Partie 1

GÉNÉRALITÉS

(...)

Chapitre 7

COMPTE RENDU D'INCIDENT OU D'ACCIDENT

7.1 Au moment où un incident ou un accident est constaté, quiconque a en sa possession des marchandises dangereuses doit se conformer aux procédures de notification de l'État où l'incident ou l'accident a été constaté. Les marchandises dangereuses qui ne sont pas présentées au transport aérien ne sont pas visées par la présente disposition.

Note.— Cette disposition s'applique aussi aux incidents relatifs à des marchandises dangereuses qui ne sont pas visées par l'ensemble ou une partie des Instructions techniques en vertu de l'application d'une exemption ou d'une disposition particulière (par exemple, un incident découlant de la mise en court-circuit d'une pile sèche devant satisfaire aux conditions d'une disposition particulière du Chapitre 3 de la Partie 3 visant à empêcher les courts-circuits).

7.2 Aux fins du présent chapitre, on considérera qu'il y a incident si l'on découvre des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées que l'exploitant ne pouvait identifier comme telles lorsqu'il les a acceptées pour leur transport aérien.

7.3 La Partie 7 contient d'autres prescriptions visant les exploitants.

OPTION 2 :**Partie 1****GÉNÉRALITÉS**

(...)

Chapitre 7**COMPTE RENDU D'INCIDENT OU D'ACCIDENT**

7.1 Au moment où un incident ou un accident est constaté, quiconque a en sa possession des marchandises dangereuses doit se conformer aux procédures de notification de l'État où l'incident ou l'accident a été constaté. Les marchandises dangereuses qui ne sont pas présentées au transport aérien ne sont pas visées par la présente disposition.

Note.— Cette disposition s'applique aussi aux incidents relatifs à des marchandises dangereuses qui ne sont pas visées par l'ensemble ou une partie des Instructions techniques en vertu de l'application d'une exemption ou d'une disposition particulière (par exemple, un incident découlant de la mise en court-circuit d'une pile sèche devant satisfaire aux conditions d'une disposition particulière du Chapitre 3 de la Partie 3 visant à empêcher les courts-circuits).

7.2 Aux fins du présent chapitre, on considérera qu'il y a incident si l'on découvre des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées que l'exploitant ne pouvait identifier comme telles lorsqu'il les a acceptées pour leur transport aérien.

7.3 La Partie 7 contient d'autres prescriptions visant les exploitants.

(...)

Partie 7**RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT**

(...)

Chapitre 4**RENSEIGNEMENTS À FOURNIR**

(...)

**4.5 COMMUNICATION DE CAS DE MARCHANDISES DANGEREUSES
NON DÉCLARÉES OU MAL DÉCLARÉES**

4.5.1 L'exploitant doit signaler tout cas où des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées ont été découvertes dans le fret ou dans la poste. Ces comptes rendus doivent être présentés aux autorités compétentes de l'État de l'exploitant et de l'État dans lequel le cas s'est produit. L'exploitant doit également signaler tout cas où des marchandises dangereuses dont le transport est interdit par le § 1.1.1 de la Partie 8 sont découvertes dans des bagages de passagers. Ces comptes rendus doivent être présentés à l'autorité compétente de l'État dans lequel le cas s'est produit.

4.5.2 On considérera qu'il y a incident si l'on découvre des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées que l'exploitant ne pouvait identifier comme telles lorsqu'il les a acceptées pour leur transport aérien.

(...)