



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGP)

VINGT-QUATRIÈME RÉUNION

Montréal, 28 octobre – 8 novembre 2013

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 2015-2016

TRANSPORT DE DISPOSITIFS ÉLECTRONIQUES ALORS QU'ILS SONT EN MARCHÉ ET MESURES À PRENDRE POUR QU'ILS N'ÉMETTENT PAS D'ALARMES SONORES OU VISUELLES POUR DES RAISONS NON LIÉES À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

(Note présentée par Q. Xu)

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

SOMMAIRE

La présente note de travail propose d'ajouter aux instructions d'emballage 967 et 970 une nouvelle disposition exigeant que les dispositifs électroniques autorisés à être transportés alors qu'ils sont en marche n'émettent pas d'alarmes sonores ou visuelles durant le transport pour des raisons non liées à la sécurité de l'aviation.

Suite à donner par le Groupe DGP : Le Groupe DGP est invité à convenir d'amender les instructions d'emballage 967 et 970 en imposant d'autres restrictions visant le transport des dispositifs électroniques qu'il est permis de transporter alors qu'ils sont en marche, en vertu desdites instructions d'emballage, comme l'indique l'Appendice A à la présente note.

¹ Version chinoise fournie par la République populaire de Chine

1. INTRODUCTION

1.1 Although under most circumstances, relevant battery-driven equipment must be transported in a non-operational state, some equipment which does not generate heat or interfere with navigation instruments are still allowed to be transported in an active state in accordance with Packing Instructions 967 and 970. Many electronic devices send out buzzing alarms when their electric power is too low or errors occur when reading data. In the event of buzzing alarms from cargo during transport, corresponding emergency procedures will be triggered, giving rise to excessive emergency response on the part of field operating units.

1.2 As the example in Appendix B illustrates, in the event that alarms coming from cargo occur not in the storage stage after completion of the flight but during airborne transport or when waiting to be stored on a ramp, the consequence of its emergency response could be more complicated.

1.3 Disregarding alarms caused by inappropriate operations during transport, alarms caused by such cargo may be attributable to the following:

- a) the equipment contains activated batteries;
- b) the equipment is susceptible of sending out alarms under circumstances such as low battery or reading errors.

As reason a) is permissible under current rules, it is imperative to restrict reason b).

1.4 The example in Appendix B is an infrequent occurrence. Despite this, the amount of cargo that contains such instruments and equipment in an operational state such as temperature loggers, direction recording equipment and position recording equipment has been increasing in recent years. Therefore, the panel is invited to consider a new requirement to ensure that electronic devices permitted for transport when active do not send out sound or light alarms as a result of non-aviation safety reasons.

1.5 The panel is invited to discuss the necessity of imposing restrictions on such cargo so that they will not send out sound or light alarm during transport.

APPENDICE A

PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA PARTIE 4 DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES

Partie 4

INSTRUCTIONS D'EMBALLAGE

(...)

Chapitre 11

CLASSE 9 — MARCHANDISES DANGEREUSES DIVERSES

(...)

Instruction d'emballage 967

N° ONU 3481 (piles et batteries contenues dans un équipement) seulement —
Aéronefs de passagers et aéronefs cargos

(...)

II. SECTION II

À l'exception des sections 2.3 de la Partie 1 (Transport de marchandises dangereuses par la poste aérienne), 4.4 de la Partie 7 (Compte rendu d'accident ou d'incident concernant des marchandises dangereuses), 1.1 de la Partie 8 (Transport de marchandises dangereuses par les passagers ou les membres d'équipage) et du § 2 de la présente instruction d'emballage, le transport des piles et des batteries au lithium ionique qui satisfont aux prescriptions de la présente section n'est conditionnel à aucune autre prescription des présentes Instructions.

Les piles et les batteries au lithium ionique peuvent être présentées au transport si elles satisfont à toutes les conditions suivantes :

- 1) Pour les piles au lithium ionique, l'énergie nominale en wattheures (voir le Glossaire figurant dans l'Appendice 2) ne dépasse pas 20 Wh.
- 2) Pour les batteries au lithium ionique, l'énergie nominale en wattheures ne dépasse pas 100 Wh.
— Une marque indiquant l'énergie nominale en wattheures doit être apposée sur le boîtier extérieur, sauf pour les batteries fabriquées avant le 1^{er} janvier 2009.
- 3) Il a été démontré que le type de chaque pile ou batterie satisfait aux prescriptions de chaque épreuve de la sous-section 38.3 de la Partie III du *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU.

Note 1.— Les batteries doivent faire l'objet de ces épreuves, que les éléments qui les composent aient été éprouvés ou non.

Note 2.— Les piles et les batteries fabriquées avant le 1^{er} janvier 2014 et conformes à un modèle type éprouvé selon les prescriptions de la sous-section 38.3 de la Partie III du Manuel d'épreuves et de critères (cinquième édition révisée) de l'ONU peuvent continuer d'être transportées.

- 4) Les piles et les batteries doivent être fabriquées conformément à un programme de gestion de la qualité tel que celui décrit à l'alinéa e) du § 9.3.1 de la Partie 2.

Les dispositifs, tels que les étiquettes d'identification par radiofréquence (RFID), les montres et les enregistreurs de température, qui ne sont pas susceptibles de produire un dégagement dangereux de chaleur,

peuvent être transportés lorsqu'ils sont laissés intentionnellement en marche. Ces dispositifs, lorsqu'ils sont en marche, doivent respecter des normes précises en matière de rayonnement électromagnétique pour éviter qu'ils ne perturbent le fonctionnement des systèmes de bord. Il faut veiller à ce que, durant le transport, ces dispositifs n'émettent pas d'alarmes sonores ou visuelles pour des raisons non liées à la sécurité de l'aviation (alimentation électrique faible, erreurs de lecture, etc.).

(...)

Instruction d'emballage 970

N° ONU 3091 (piles et batteries contenues dans un équipement) seulement —
Aéronefs de passagers et aéronefs cargos

(...)

II. SECTION II

À l'exception des sections 2.3 de la Partie 1 (Transport de marchandises dangereuses par la poste aérienne), 4.4 de la Partie 7 (Compte rendu d'accident ou d'incident concernant des marchandises dangereuses), 1.1 de la Partie 8 (Transport de marchandises dangereuses par les passagers ou les membres d'équipage) et du § 2 de la présente instruction d'emballage, le transport des piles et des batteries au lithium ionique qui satisfont aux prescriptions de la présente section n'est conditionnel à aucune autre prescription des présentes Instructions.

Les piles et les batteries au lithium métal peuvent être présentées au transport si elles satisfont à toutes les conditions suivantes :

- 1) Pour une pile au lithium métal, le contenu de lithium n'est pas supérieur à 1 g.
- 2) Pour une batterie au lithium métal ou à alliage de lithium, le contenu total de lithium n'est pas supérieur à 2 g.
- 3) Il a été démontré que le type de chaque pile ou batterie satisfait aux prescriptions de chaque épreuve de la sous-section 38.3 de la Partie III du *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU.

Note 1.— Les batteries doivent faire l'objet de ces épreuves, que les éléments qui les composent aient été éprouvés ou non.

Note 2.— Les piles et les batteries fabriquées avant le 1^{er} janvier 2014 et conformes à un modèle type éprouvé selon les prescriptions de la sous-section 38.3 de la Partie III du Manuel d'épreuves et de critères (cinquième édition révisée) de l'ONU peuvent continuer d'être transportées.

- 4) Les piles et les batteries doivent être fabriquées conformément à un programme de gestion de la qualité tel que celui décrit à l'alinéa e) du § 9.3.1 de la Partie 2.

Les dispositifs, tels que les étiquettes d'identification par radiofréquence (RFID), les montres et les enregistreurs de température, qui ne sont pas susceptibles de produire un dégagement dangereux de chaleur, peuvent être transportés lorsqu'ils sont laissés intentionnellement en marche. Ces dispositifs, lorsqu'ils sont en marche, doivent respecter des normes précises en matière de rayonnement électromagnétique pour éviter qu'ils ne perturbent le fonctionnement des systèmes de bord. Il faut veiller à ce que, durant le transport, ces dispositifs n'émettent pas d'alarmes sonores ou visuelles pour des raisons non liées à la sécurité de l'aviation (alimentation électrique faible, erreurs de lecture, etc.).

(...)

APPENDIX B

In September 2012, one inbound cargo which had been sitting in a storing area at Pudong Airport for four days suddenly sent out too-tooing noises in a regular pattern on the fifth day. The Airport immediately started the appropriate emergency activation procedure, and segregated the cargo from its location with an explosion-proof drum to ensure safety.

The owner of the cargo confirmed, when contacted for the incident, that the cargo in question comprised equipment which contained a lithium battery, the too-tooing noises should have come from that equipment, and that the equipment was in a normal state of circumstances and contained no explosive therein.

Disposal Photo:



— END —