



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGP)

VINGT-SEPTIÈME RÉUNION

Montréal, 16 – 20 septembre 2019

- Point 2 : Gestion des risques de sécurité propres au transport aérien et détection des anomalies**
- 2.1 : Élaboration, s'il y a lieu, de propositions d'amendement de l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses***
 - 2.2 : Élaboration, s'il y a lieu, de propositions d'amendement des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) à introduire dans l'édition de 2021-2022**

SUPPRESSION DES DÉFINITIONS D'« AÉRONEF CARGO » ET D'« AÉRONEF DE PASSAGERS » DE L'ANNEXE 18 ET DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES

(Note présentée par Schwartz Scott)

RÉSUMÉ

Les définitions d'« aéronef de passagers » et d'« aéronef tout-cargo » (désigné ci-après seulement comme « cargo ») dans l'Annexe 18 et les Instructions techniques ont donné lieu à des incohérences sur la question de savoir qui peut se trouver à bord d'un aéronef cargo lorsque des marchandises dangereuses devant être transportées par aéronef cargo seulement (CAO) y sont embarquées. Par ailleurs, ces définitions ne cadrent pas avec celles qui sont acceptées dans d'autres domaines de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Les définitions des marchandises dangereuses peuvent servir à refuser l'accès à bord au personnel qui pourrait faire une contribution du point de vue de la sécurité, au cours de l'exploitation normale ou en cas d'urgence, tout en permettant l'accès à bord à des personnes qui peuvent être source de distraction et entraîner une charge de travail supplémentaire pour l'équipage de conduite en cas d'urgence.

Le Groupe DGP est invité à examiner la proposition de supprimer les définitions d'« aéronef cargo » et d'« aéronef de passagers » de l'Annexe 18 et des Instructions techniques, comme indiqué à l'appendice de la présente note, et de collaborer avec d'autres groupes d'experts pour veiller à ce que les personnes se trouvant à bord d'aéronefs commerciaux possèdent les qualifications et la formation appropriées.

* Seuls le résumé et l'appendice sont traduits.

1. INTRODUCTION

1.1 As stated in the general principles of the Technical Instructions, the role of the dangerous goods regulatory structure is to “ensure that should an incident occur it cannot lead to an accident.” It should not be to determine who is permitted to be aboard commercial flights, unless it is directly related to the safe handling and carriage of dangerous goods (for example, a courier traveling with cargo with special handling requirements). Who can be aboard and what non-dangerous goods related training is required falls under airworthiness, operations, and aviation security regulations.

1.2 The definitions of cargo and passenger aircraft in Annex 18 and the Technical Instructions are based on aircraft types and operating procedures that were developed decades ago when the type and amount of dangerous goods transported and the aircraft in use were very different than today. Both the risk profile and risk mitigation possibilities have changed since the 1960’s, but the definitions and the underlying safety assumptions have not.

1.3 Other Annexes rarely distinguish between cargo and passenger operations and have no formal definitions for them. When there are distinctions between passenger and cargo operations, they are risk based, and have more to do with underlying safety differences rather than providing for different levels of safety. And when there is a distinction, it is assumed that passenger flights are those with fare paying passengers on board. As shown below, the definitions in Annex 18 and the Technical Instructions include several types of personnel that are not fare-paying passengers.

1.4 Annex 18, Chapter 1 Definitions and the Technical Instructions Part 1;1.3.1 Definitions both state:

“**Cargo aircraft.** Any aircraft, other than a passenger aircraft, which is carrying goods or property.

• • •

“**Passenger aircraft.** An aircraft that carries any person other than a crew member, an operator’s employee in an official capacity, an authorized representative of an appropriate national authority or a person accompanying a consignment or other cargo.”

1.5 The current definitions in Annex 18 and the Technical Instructions can be interpreted by some to exclude off-duty pilots from traveling on cargo aircraft with CAO freight on board. The Air Line Pilots Association, International has maintained a database of over 1000 instances where an extra pilot on the flight deck has been beneficial to flight safety. This extra safety margin is provided by pilots from other airlines as well as those of the operator. Local pilot knowledge often enhances flight safety on routine flights and has resulted in saved lives in emergency situations. United 232 in 1989 and a Lion Air flight the day before the JT610 accident are only two examples. Therefore, in the interest of flight safety, the DGP should not restrict certificated pilots, whether they are from the operating carrier or another airline from any cargo aircraft.

1.6 Some have proposed to allow all airline employees, couriers travelling to or from assignments, and other persons on these flights. During normal operations and during emergencies, these passengers can be distractions for the flight crew, and would rarely be of assistance. It would be ironic that because of language in Annex 18 and related documents, they could be allowed on certain flights while fully qualified flight crews that have been demonstrated to save lives and prevent incidents could be prohibited.

1.7 In any case, these decisions have little to do with the safe transport of dangerous goods and should be regulated by other bodies.

1.8 It is proposed here to harmonize dangerous goods text with other Annexes and remove the arbitrary definitions for cargo and passenger aircraft and rely on the same meaning of the terms used in other areas of regulation.

2. ACTION BY THE DGP

2.1 The DGP is invited to consider whether the definitions for passenger and cargo aircraft should be made by other ICAO panels and be deleted from the dangerous goods documents as shown in the appendices to this working paper and to work with other panels to ensure that those allowed on board cargo aircraft are properly qualified and trained.

APPENDICE A

PROPOSITION D'AMENDEMENT DES
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

ANNEXE 18

SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

(...)

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

(...)

Aéronef cargo. Aéronef, autre qu'un aéronef de passagers, qui transporte des marchandises ou des biens.

Aéronef de passagers. Aéronef transportant toute personne autre qu'un membre d'équipage, un employé de l'exploitant dans l'exercice de ses fonctions officielles, un représentant autorisé d'une autorité nationale compétente ou le convoyeur d'une expédition ou d'autre fret.

(...)

APPENDICE B

PROPOSITION D'AMENDEMENT DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES, PARTIE 1

Partie 1

GÉNÉRALITÉS

(...)

Chapitre 3

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Certaines parties du présent chapitre font l'objet de la divergence d'État BE 1 ; voir Tableau A-1.

3.1 DÉFINITIONS

(...)

Aéronef cargo. Aéronef, autre qu'un aéronef de passagers, qui transporte des marchandises ou des biens.

Aéronef de passagers. ~~Aéronef transportant toute personne autre qu'un membre d'équipage, un employé de l'exploitant dans l'exercice de ses fonctions officielles, un représentant autorisé d'une autorité nationale compétente ou le convoyeur d'une expédition ou d'autre fret.~~

(...)

— FIN —