



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGP)**

**VINGT-DEUXIÈME RÉUNION**

**Montréal, 5 – 16 octobre 2009**

**Point 3 : Élaboration de recommandations relatives à des amendements du *Supplément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284) à introduire dans l'édition de 2011-2012**

**MISE EN APPLICATION**

(Note présentée par G. A. Leach)

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

**SOMMAIRE**

La présente note de travail propose aux États des orientations concernant l'application des règlements.

**Suite à donner par le DGP :** Le DGP est invité à envisager d'ajouter à la Partie S-7 du *Supplément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284SU) le nouveau Chapitre 6 présenté en appendice. Il est suggéré qu'il pourrait être utilisé comme un espace réservé dans lequel des orientations complémentaires sur l'application des règlements pourraient être ajoutées dans l'avenir.

**1. INTRODUCTION**

1.1 In the United Kingdom there have been numerous occasions when shippers have complained that their consignment of dangerous goods has failed an acceptance check for very minor reasons. This is despite "Note 1" under Part 7;1.3 of the *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (Doc 9284) which states that minor discrepancies should not be considered as a reason to reject a consignment. Some examples of such rejections include the omission of a "." in a not otherwise specified proper shipping name (n.o.s.), the omission of a "(" around a technical name of an n.o.s. entry and very slight variations in label colour or format.

1.2 Whilst it may appear that the apparent cause of unjustified rejections is the over zealous application of the requirements by the operator or handling agent, it is suggested that the attitude of some regulators may play a large part in the issue, because there have been cases of regulators levying large

finer on operators or handling agents for accepting consignments with errors, however small. Consequently, operators and handling agents have little choice but to reject such consignments.

1.3 Whilst regulators may feel that by strictly applying the requirements they are improving safety, it is suggested the opposite may be true; if a shipper has gone to the trouble, effort and cost of correctly packaging, documenting, marking and labelling their consignment only to have it rejected, they may feel that it would be far easier not to declare the dangerous goods at all i.e. send the consignment as undeclared dangerous goods, which poses a far greater risk than the omission of a “.” or “(“.

1.4 A similar issue arises with the reporting of incidents. Part 7;4.4 and 4.5 of the Technical Instructions and Part S-5;4.5 of the Supplement refer to the reporting of dangerous goods accidents and incidents and instances of undeclared or misdeclared dangerous goods found in cargo or baggage. It is suggested the main aim of requiring the reporting of dangerous goods incidents and accidents is to enable people to learn from such incidents so as to prevent recurrences. It can also identify deficiencies in the Technical Instructions. However, for such a scheme to work, it is important that reporters are able to report without fear of retribution due to mistakes they or their company may have made. For example, if dangerous goods which did not comply with the Technical Instructions were found after they had been carried by air, it would be desirable for this to be reported. However, the discoverer may feel inhibited about making a report because of the possible consequences for his colleagues or employer in having accepted them for carriage.

1.5 It is suggested that it would be appropriate to offer guidance to States in the Supplement on the subject of enforcement.

-----

## APPENDICE

### PROPOSITION D'AMENDEMENT DU SUPPLÉMENT AUX INSTRUCTIONS TECHNIQUES

#### Partie S-7

#### RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT

...

#### Chapitre 6

#### MISE EN APPLICATION

6.1 Le Chapitre 1 de la Partie 7 des Instructions techniques exige des exploitants qu'ils procèdent à une vérification de l'acceptation des colis contenant des marchandises dangereuses et des documents corrélatifs pour s'assurer, dans la mesure du possible, que les prescriptions des Instructions techniques ont été observées. En règle générale, les exploitants ne doivent pas accepter de marchandises dangereuses en vue de leur transport aérien si la vérification de l'acceptation révèle des erreurs dans l'expédition. Cependant, la Note 1 du Chapitre 1 de la Partie 7 indique que des écarts mineurs dans les documents, les marques ou les étiquettes ne devraient pas être invoqués pour justifier le rejet d'une expédition. L'expérience a démontré que le rejet de marchandises dangereuses pour des motifs mineurs fait augmenter la probabilité que les marchandises soient présentées de nouveau au transport sans être déclarées. Par conséquent, les États ne devraient pas pénaliser les exploitants ni les manutentionnaires qui acceptent des marchandises dangereuses malgré des écarts mineurs.

6.2 Les sections 4.4 et 4.5 de la Partie 7 des Instructions techniques et le Chapitre 4 de la Partie S-7 traitent de la communication par l'exploitant des comptes rendus d'accident et d'incident concernant des marchandises dangereuses, des cas de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées découvertes dans le fret et des découvertes dans des bagages de marchandises dangereuses dont le transport est interdit. L'objectif principal d'un système de compte rendu d'incident devrait être d'améliorer la sécurité des vols et non pas d'imposer des sanctions. Par conséquent, les États devraient veiller à garantir des comptes rendus libres et sans contrainte sur :

- a) les accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses ;
- b) les cas où des marchandises non déclarées ou mal déclarées sont découvertes dans le fret ;
- c) les découvertes de marchandises dangereuses dont le transport dans les bagages des passagers n'est pas autorisé au titre du § 1.1.2 de la Partie 8 des Instructions techniques.

6.3 Quand un exploitant rend compte d'un incident découlant d'un non-respect involontaire ou par inadvertance des dispositions des Instructions techniques, les États ne devraient pas engager contre lui de procédures judiciaires, sauf en cas de manquement aux devoirs constituant une négligence grave ou si un compte rendu de l'événement a déjà été reçu d'une autre source.