



Le Syndicat des Pilotes du groupe Air France
Section Air France

SPAF Roissypole – Bât Aéronef - 5 rue de Copenhague - 95731 Roissy CDG Cedex - Tél : 01 46 86 66 05 - Email : contact@syndicatspaf.com

Orly, Roissy, le 6 janvier 2023

CONSIGNE FRET « Z »

Cette consigne fait suite à une première consigne diffusée en juin 2019 sur ce sujet qui est devenu plus prégnant encore aujourd’hui. Après une période de flou initiale il y a quelques années et durant laquelle nous n’avions plus transporté d’élément contenant du lithium, celui-ci est revenu par la petite porte à travers les quantités limitées qui apparaissait juste en info avec le code 9 sur la NOTOC (matières dangereuses diverses sans risque inhérent général) et progressivement de façon de plus en plus courante…

Comme d’habitude, la méthode du grignotage a parfaitement fonctionné et les services de la compagnie ont réussi à mettre en place de nouvelles règles de transport de ces matières dangereuses quasiment sans restriction et avec un flou entretenu qui ne permet clairement plus aux équipages de connaître les quantités réellement à bord.

Pour cela, la compagnie s’appuie sur une réglementation qui indiquerait que le client n’est pas obligé de communiquer la quantité de lithium contenu dans ses colis. L’interprétation qui en résulte est qu’il peut donc très bien ne rien nous dire… cet argument est fallacieux.

Air France est une entreprise privée, elle fixe les règles de ce qu’elle accepte de transporter… la réglementation devant être à minima respectée, mais la compagnie peut être plus restrictive.

Quoi qu’il en soit, à ce jour, la masse qui apparaît généralement est celle, globale, du colis, qu’il contienne une pile bouton pour mesurer par exemple la température du fret transporté, ou qu’il soit rempli de batteries au lithium !

Le problème se pose très concrètement pour les marchandises classifiées en 12FZ, donc matières inflammables (12) avec risque d’incendie, d’explosion (F) et surtout avec des « **systèmes de lutte incendie qui peuvent ne pas éteindre ou circonscrire le feu. Envisager un atterrissage immédiatement** » (Z) [On cite le Manex A]. Ce n’est pas anodin pour la sécurité de nos vols !

Alors, oui, nous sommes évidemment prêts à transporter la pile du thermomètre qui mesure et mémorise la température d’un container, mais encore faut-il que nous sachions qu’il s’agit de ça et seulement de ça… sauf qu’à ce jour, la compagnie ne s’impose toujours pas de fournir explicitement ces informations.

Au surplus, des mitigations existent, comme par exemple les solutions physiques de confinement (Fire containment overpack bags) qui sont certifiées et validées par la FAA et testées pour pouvoir contenir pendant plus de 4 heures des batteries en emballage thermique (80% filling the bag). Elles ne sont pas mises en œuvre comme elles le pourraient et comme l’industrie ou la concurrence peuvent le faire…

Avec le lithium, le risque n’est pas de savoir si un emballage thermique arrivera, mais bien de s’assurer que quand il arrivera (c’est statistique) l’équipage disposera d’un temps suffisant pour se poser. Un jour, potentiellement, un avion se jettera en urgence sur le premier terrain disponible en espérant que le feu progresse moins vite que l’approche…

Mais ce qui déjà est un problème pour un vol normal devient critique pour un vol transatlantique... Clairement, l'avion se posera dans l'eau avec les conséquences probables qu'il ne faut pas se cacher. Cette perspective déjà dérangeante pour un pilote sensé, devient inacceptable quand on se dit qu'en plus le pilote sera considéré comme responsable de cette situation...

La réglementation ETOPS précise par ailleurs :

« Le système de détection et d'extinction de feu de soute doit permettre de supprimer ou d'éteindre le feu afin d'assurer un vol et un atterrissage en toute sécurité sur l'aéroport de dégagement accessible ». La compagnie l'écrit clairement dans le MANEX (MANUEL ETOPS page 8). Et même s'il lui arrivait « fortuitement » de retirer cette précision au prétexte que la liste qu'elle publie n'est pas exhaustive, cela demeurerait une exigence réglementaire de l'ETOPS.

Que la certification concerne l'avion et non le fret pourrait être la réponse apportée par la compagnie, mais la certification ayant sans aucun doute été conçue avant l'existence du transport de lithium, le transport de ces éléments est clairement de nature à contrarier la certification ETOPS de nos avions, voire la certification tout court avec ce type de fret en soute...

Le SPAF va adresser une demande de clarification à l'autorité de tutelle afin qu'elle assume ses responsabilités concernant ce maintien d'une certification et de dispositions manifestement obsolètes au vu de l'évolution des marchandises transportées et de l'inadéquation de la grille d'acceptation.

La question se pose aussi pour la certification des soutes, que l'avion soit ETOPS ou non.

Pour résumer, les frets 12FZ pour les avions pax, sont les RLM/RLI ainsi qu'ALM/ALI. Sur avions cargo seulement sont classés 12 FZ les frets RBI, le RBM étant totalement interdit.

Avec la réduction à peau de chagrin de la flotte cargo AF - deux B777F seulement aujourd'hui - ce sont aussi de plus en plus d'avions PAX qui chargent des frets Lithium !

Tout pilote doit pouvoir connaître le risque auquel il est exposé, c'est indispensable pour adopter la meilleure stratégie et prendre les meilleures décisions.

Le pilote qui signe la NOTOC et accepte le transport ne peut plus l'ignorer, il est responsable final de cette acceptation. La compagnie saura le rappeler en cas d'accident n'en doutons pas.... « Le pilote aurait pu refuser le transport » ... Il aurait même dû !

Il est donc nécessaire de connaître précisément la nature et les quantités de matières dangereuses que nous sommes amenés à transporter, tout autre choix, qu'il soit commercial ou marketing, contrevient à l'obligation de sécurité que nous devons à nos collègues et à nos passagers. Il nous faut des solutions et des actes avant qu'un avion n'amerrisse au milieu de l'Atlantique ou se pose dans la steppe...

Le SPAF rappelle donc la consigne suivante :

- Sur tout vol à plus d'1 heure d'un terrain où le déroutement est possible (donc tout vol ETOPS dans la configuration actuelle de la flotte Air France), refusez tout transport de fret « Z » non accessible en vol.
- À ce stade et sur tout vol, refusez le fret « Z » même accessible en soute, qui vous paraît pouvoir mettre en danger la sécurité de votre vol.

Le Bureau du SPAF