



## CIVIL AVIATION SAFETY ALERT

## ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

### ATTENTION:

SUBPARTS 703, 704, AND 705 AIR OPERATORS  
AND SUBPART 604 PRIVATE OPERATORS

### À L'ATTENTION DE :

EXPLOITANTS AÉRIENS RELEVANT DES SOUS-  
PARTIES 703, 704 ET 705 DU RAC ET  
EXPLOITANTS PRIVÉS RELEVANT DE LA SOUS-  
PARTIE 604

### PASSENGERS RETRIEVING CARRY-ON BAGGAGE DURING EVACUATIONS

### PASSAGERS QUI RÉCUPÈRENT LEUR BAGAGE À MAIN DURANT UNE ÉVACUATION

### PURPOSE:

The purpose of this Civil Aviation Safety Alert  
(CASA) is to:

1. advise operators to ensure passengers are informed to leave carry-on baggage on board the aircraft during an emergency evacuation;
2. request that Canadian private operators operating under Subpart 604 of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) and air operators operating under Subpart 705 of the CARs use their existing safety management system (SMS) to address and mitigate hazards and risks associated with passengers retrieving their carry-on baggage during evacuations;
3. raise the concern to Canadian air operators operating under Subparts 703 and 704 of the CARs who are not yet required to have a SMS and to encourage them to address the hazards and risks associated with passengers retrieving their carry-on baggage during evacuations as these are not limited to Subpart 705 air operators; and

### OBJET

L'objet de la présente alerte à la sécurité de  
l'Aviation civile (ASAC) est :

1. d'aviser les exploitants de s'assurer que les passagers savent qu'ils doivent laisser leur bagage à main à bord de l'aéronef en cas d'évacuation d'urgence;
2. de demander que les exploitants privés canadiens qui relèvent de la sous-partie 604 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) et les exploitants aériens qui relèvent de la sous-partie 705 du RAC utilisent leur système de gestion de la sécurité existant (SGS) pour affronter et atténuer les dangers et les risques qui se rattachent aux passagers qui récupèrent leur bagage à main au cours d'une évacuation;
3. de soulever la question auprès des exploitants aériens canadiens qui relèvent des sous-parties 703 et 704 du RAC et qui ne sont pas encore tenus d'avoir un SGS et de les encourager à aborder les dangers et les risques liés aux passagers qui récupèrent leur bagage à main au cours d'une évacuation, car ceux-ci ne sont pas limités aux exploitants aériens relevant de la sous-partie 705;

4. advise Canadian air operators operating under Subparts 703, 704 and 705 of the CARs that beginning approximately nine months after the publication of this CASA, Transport Canada Civil Aviation (TCCA) plans to direct specific surveillance activities to evaluate the effectiveness of air operators' response to this document and will begin looking for evidence of effective mitigations of this hazard.

4. d'aviser les exploitants aériens canadiens relevant des sous-parties 703, 704 et 705 du RAC qu'à compter d'environ neuf mois après la publication de cette ASAC, Transports Canada, Aviation civile (TCAC) prévoit d'ordonner des activités de surveillance particulières pour évaluer l'efficacité de la réaction des exploitants aériens face à ce document et de commencer à recueillir des preuves des mesures d'atténuation efficaces de ce danger.

## BACKGROUND:

Although the CARs identify the required content of passenger safety briefings and safety features cards, there is no specific regulatory requirement to warn passengers about the dangers of attempting to take their carry-on baggage with them should an emergency evacuation be required.

As noted in ICAO Doc 10086 — *Manual on Information and Instructions for Passenger Safety*, passengers are unaware of the risks associated with taking their baggage during an evacuation, particularly when the danger to life is not immediately evident to them. The consequences could include impeding an orderly and timely evacuation, damaging a slide, and increasing the risk of injury. Many evacuations have shown that passengers have a tendency to attempt to retrieve their belongings in an evacuation — despite crew members repeatedly instructing them to abandon carry-on baggage. Such situations may lead to passenger management and crowd control issues in an evacuation, as passengers insist on taking their belongings with them.

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) has also identified that, although crew members shout to passengers to leave their carry-on baggage behind during an emergency evacuation, this information is provided at a time when passengers are highly stressed and the noise level in the cabin is likely fairly high — not an optimal time for

## CONTEXTE

Bien que le RAC précise le contenu des consignes de sécurité pour les passagers et des cartes de consignes de sécurité, il n'existe pas d'exigence réglementaire particulière pour avertir les passagers des dangers qu'il y a à tenter de récupérer leur bagage à main au cas où une évacuation d'urgence serait nécessaire.

Comme on peut le lire dans le document 10086 de l'OACI — *Manual on Information and Instructions for Passenger Safety* (manuel d'information et d'instructions pour la sécurité des passagers), les passagers n'ont pas conscience des risques qui se rattachent à la récupération de leur bagage au cours d'une évacuation, en particulier lorsque le danger pour la vie humaine n'est pas immédiatement manifeste à leurs yeux. Les conséquences risquent d'entraver l'évacuation ordonnée et ponctuelle, d'endommager un toboggan d'évacuation et de multiplier les risques de blessures. Quantité d'évacuations ont révélé que les passagers ont tendance à vouloir récupérer leurs effets personnels lors d'une évacuation — en dépit des membres d'équipage qui ne cessent de leur répéter qu'ils doivent laisser leur bagage à main derrière eux. Ces situations risquent d'aboutir à des problèmes de gestion des passagers et de maîtrise des foules lors d'une évacuation, tandis que les passagers insistent pour emporter leurs effets personnels avec eux.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a également déterminé que, même si les membres d'équipage ordonnent aux passagers de laisser leur bagage à main derrière eux au cours d'une évacuation d'urgence, cette information leur est fournie à un moment où les passagers sont éminemment stressés et où le niveau de bruit dans la

understanding or adhering to critical safety information.

The TSB also noted that any measure to assist in raising passengers' awareness about the hazards of attempting to take carry-on baggage with them during an emergency evacuation would serve to mitigate the risks. Informing passengers during safety briefings of the prohibition of evacuating with carry-on items during an emergency would complement any existing measures designed to increase the efficiency and effectiveness of an emergency evacuation.

As a result, TCCA has previously recommended that an operator's pre-take off, pre-landing and preparation for emergency landing passenger safety briefings include clear direction to leave all carry-on baggage behind during an evacuation.

However, evidence of passengers continuing to retrieve their carry-on baggage during recent emergency evacuations suggests that the action taken by operators in response to this recommendation to mitigate this potential safety hazard has not been effective.

## RECOMMENDED ACTION:

Operators are strongly encouraged to voluntarily adopt the ICAO guidance on the safety-related information and instructions that should be provided to passengers in relation to managing carry-on baggage during an emergency evacuation, including:

1. reinforcing and emphasizing the requirement to leave personal items behind by including it in the passenger announcements made in the following situations:
  - a. pre-flight safety briefing;
  - b. emergency briefing; and
  - c. before landing on every flight;

cabine est relativement élevé — ce qui n'est pas un moment idéal pour comprendre ou respecter des renseignements de sécurité essentiels.

Le BST a également constaté que toute mesure visant à sensibiliser les passagers aux dangers qu'il y a à tenter d'emporter avec eux leur bagage à main au cours d'une évacuation d'urgence contribue à atténuer les risques. Le fait d'informer les passagers au cours des consignes de sécurité de l'interdiction d'évacuer un avion avec des bagages à main au cours d'une urgence complète toute mesure existante dont le but est d'accroître l'efficacité d'une évacuation d'urgence.

En conséquence, TCAC a déjà recommandé que les consignes de sécurité d'un exploitant avant le décollage, avant l'atterrissage et en préparation d'un atterrissage d'urgence, comportent des directives claires sur le fait qu'il faut laisser tous les bagages à main derrière soi au cours d'une évacuation.

Toutefois, les preuves selon lesquelles des passagers continuent de récupérer leur bagage à main au cours de récentes évacuations d'urgence incitent à croire que la mesure prise par les exploitants en réponse à cette recommandation visant à atténuer cet éventuel risque pour la sécurité n'a guère été efficace.

## MESURE RECOMMANDÉE

On encourage fortement les exploitants à adopter volontairement la directive de l'OACI sur les informations et les instructions liées à la sécurité qui doivent être fournies aux passagers au sujet de la gestion des bagages à main au cours d'une évacuation d'urgence, notamment :

1. insister et souligner l'impératif qu'il y a à laisser les articles personnels derrière soi en les incluant dans les annonces faites aux passagers dans les situations suivantes :
  - a. consignes de sécurité avant un vol;
  - b. consignes d'urgence;
  - c. consignes avant l'atterrissage à bord de chaque vol;

2. clear illustrations in the safety features card emphasizing that carry-on baggage must not be taken in an emergency situation;
3. simple, clear crew commands to leave carry-on baggage behind during an evacuation; and
4. training of crew members in human response during emergency situations and how to influence passengers to leave their carry-on baggage.

2. des illustrations parfaitement claires sur la carte des consignes de sécurité soulignant que les bagages à main ne doivent pas être récupérés en cas d'urgence;
3. des commandes simples et claires de l'équipage comme quoi les passagers doivent laisser leur bagage à main derrière eux au cours d'une évacuation;
4. la formation des membres d'équipage sur les réactions humaines face aux situations d'urgence et comment forcer les passagers à laisser leur bagage à main derrière eux.

Operators should have a strategy in place to mitigate the risks involved with passengers removing carry-on baggage during an evacuation by using its safety management system to proactively identify, assess, and mitigate the risks to effective emergency evacuation as a result of an increase in the carry-on baggage brought into the passenger cabin.

Les exploitants doivent se doter d'une stratégie pour atténuer les risques qui entrent en jeu lorsque des passagers emportent leur bagage à main au cours d'une évacuation en utilisant leur système de gestion de la sécurité pour déterminer, évaluer et atténuer proactivement les risques liés aux évacuations d'urgence à cause de la hausse des bagages à main qui se trouvent dans les cabines des aéronefs.

## CONTACT OFFICE:

For more information concerning this issue, contact a **Transport Canada Centre**; or contact Deborah Martin, Chief, Commercial Flight Standards in Ottawa, by telephone at 613-990-1055 or by e-mail at [deborah.martin@tc.gc.ca](mailto:deborah.martin@tc.gc.ca).

## BUREAU RESPONSABLE

Pour obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, veuillez communiquer avec un **Centre de Transports Canada** ou avec Deborah Martin, chef, Normes de l'aviation commerciale à Ottawa, par téléphone au 613-990-1055 ou par courriel à [deborah.martin@tc.gc.ca](mailto:deborah.martin@tc.gc.ca).

*Original signé par*  
Original signed by

Robert Sincennes | Robert Sincennes

Director | Directeur  
STANDARDS BRANCH | DIRECTION DES NORMES

THE TRANSPORT CANADA CIVIL AVIATION SAFETY ALERT (CASA) IS USED TO CONVEY IMPORTANT SAFETY INFORMATION AND CONTAINS RECOMMENDED ACTION ITEMS. THE CASA STRIVES TO ASSIST THE AVIATION INDUSTRY'S EFFORTS TO PROVIDE A SERVICE WITH THE HIGHEST POSSIBLE DEGREE OF SAFETY. THE INFORMATION CONTAINED HEREIN IS OFTEN CRITICAL AND MUST BE CONVEYED TO THE APPROPRIATE OFFICE IN A TIMELY MANNER. THE CASA MAY BE CHANGED OR AMENDED SHOULD NEW INFORMATION BECOME AVAILABLE.

L'ALERTE À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (ASAC) DE TRANSPORTS CANADA SERT À COMMUNIQUER DES RENSEIGNEMENTS DE SÉCURITÉ IMPORTANTS ET CONTIENT DES MESURES DE SUIVI RECOMMANDÉES. UNE ASAC VISE À AIDER LE MILIEU AÉRONAUTIQUE DANS SES EFFORTS VISANT À OFFRIER UN SERVICE AYANT UN NIVEAU DE SÉCURITÉ AUSSI ÉLEVÉ QUE POSSIBLE. LES RENSEIGNEMENTS QU'ELLE CONTIENT SONT SOUVENT CRITIQUES ET DOIVENT ÊTRE TRANSMIS RAPIDEMENT PAR LE BUREAU APPROPRIÉ. L'ASAC POURRA ÊTRE MODIFIÉE OU MISE À JOUR SI DE NOUVEAUX RENSEIGNEMENTS DEVIENNENT DISPONIBLES.

- RDIMS Document number /  
Numéro du document du SGDDI : 13865666  
-----  
- File Classification Number /  
Numéro de dossier de classification : Z 5000-35  
(For internal use only - Pour usage interne seulement)