



N° 03594/ANACIM/DG

Dakar, le 29 NOV 2024

Analyse : Décision portant amendement du Règlement Aéronautique du Sénégal (RAS) 18 relatif à la sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses.

Le Directeur Général ;

- VU la Constitution ;
- VU la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale ;
- VU la loi n° 2015-10 du 04 mai 2015 portant Code de l'Aviation civile ;
- VU le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015 en son article premier ;
- VU le décret n°2024-1079 du 15 mai 2024 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie, modifié par le décret n°2024-1886 du 10 septembre 2024 ;
- VU le décret n° 2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- VU l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- VU la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- VU la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS);
- VU la décision n°002213/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation Civile ;
- VU la décision n° 000161/ANACIM/DG/ du 18 janvier 2019 portant approbation de la cinquième édition des procédures d'élaboration, d'adoption et d'amendement des Règlements aéronautiques du Sénégal et documents associés
- VU le rapport relatif à la session de la CARAS N°005/2024/ANACIM/DSV/RAS 18 en date du 20 novembre 2024.

DECIDE :

Article premier. - Le Règlement Aéronautique du Sénégal n° 18 relatif à la sécurité du transport aérien de marchandises dangereuses (RAS 18) est amendé conformément à l'article 2.

Ledit règlement amendé est publié et peut être consulté sur le site web de l'Agence Nationale de l'aviation Civile et de la Météorologie www.anacim.sn.

Article 2. - Les amendements suivants sont apportés au RAS 18-Transport aérien de marchandises dangereuses :

- Intégration des dispositions des Instructions techniques de l'OACI (Doc 9284) relatif au programme de formation basé sur les compétences marchandises dangereuses à l'appendice 5;
- Intégration des dispositions des Instructions techniques de l'OACI (Doc 9284) relatif au transport aérien de marchandises dangereuses par Hélicoptère ;
- Insertion des dispositions sur les exemptions ;



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

- Amendement des exigences de la formation liées aux exigences réglementaires de la certification marchandises dangereuses.

Article 3. Le Règlement Aéronautique du Sénégal (RAS) 18 annule et remplace toutes dispositions antérieures d'effets contraires.

Article 4. - Le Directeur de la Sécurité des Vols est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.

Pour le Directeur Général et par délégation,
Le Secrétaire Général




Mamina KAMARA



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE LA METEOROLOGIE

B.P. 8184 AEROPORT L.S. SENGHOR
Tel : +221 33 865 60 00 – Fax : +221 33 820 39 67 - +221 33 820 04 03
Email : anacim@anacim.sn

**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU
SÉNÉGAL N° 18**

(RAS 18)

**SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN
DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

Troisième Edition

Novembre 2024



Tableau A. Amendements du RAS 18

Amendement	Origine	Objet	Dates:
			- Adoption: 03/11/2006 - entrée en vigueur: 03/11/2006 - application: 03/11/2006
	ANACIM	Changement du RAS 19 en RAS 18 Suppression procédures d'application Rajout d'appendices 1 à 5 <ul style="list-style-type: none"> - Dispositions relatives à la notification au pilote commandant de bord - Dispositions relatives aux rapport d'incidents ou accidents de marchandises dangereuses - Dispositions relatives aux demandes d'autorisation de transport d'armes et munitions de guerre - Dispositions relatives au plan d'intervention d'urgence - Dispositions relatives à la formation 	- Adoption: 01/2016 - entrée en vigueur: 01/2016 - application 01/2016
01	ANACIM	Insertion note 1 au chapitre de 2.2 Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses	- Adoption: 19/10/2017 - entrée en vigueur: 27/10/2017 - application: 27/10/2017
	ANACIM	Insertion des dispositions sur les exigences réglementaires de la certification marchandises dangereuses	
	Doc 9284 de l'OACI / ANACIM	Insertion des dispositions sur le transport des animaux infectés et des dépouilles mortelles.	
		Insertion des dispositions sur les infractions et sanctions administratives et pécuniaires relatives aux marchandises dangereuses.	
		Insertion des dispositions sur les dérogations, les approbations et les autorisations particulières.	
		Insertion des dispositions sur le transport aérien de marchandises dangereuses par la poste	
02	Doc 10147 de l'OACI	Insertion des dispositions sur le programme de formation basé sur les compétences marchandises dangereuses à l'appendice 5	- Adoption: 20/11/2024 - entrée en vigueur: 29/11/2024 - application : 29/11/2024
	Doc 10147 de l'OACI	Amendement des exigences liées à la formation à l'appendice 6 : exigences réglementaires de la certification marchandises dangereuses	
	Doc 9284 de l'OACI/ ANACIM	Insertion des dispositions sur les exemptions et Suppression des dispositions sur l'autorisation particulière à l'appendice 9	
	Doc 9284 de l'OACI	Rajout de l'appendice 11 : transport aérien de marchandises dangereuses par Hélicoptère	



Agence Nationale de
l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS N°18

**Transport Aérien des
Marchandises Dangereuses**

Page : LPE 5 de 54

Edition : 03

Date : 29/11/2017

LISTE DES REFERENCES

- **Annexe 18** Quatrième édition–Juillet 2011 – Amendement 12
- **Instructions techniques (Doc Edition en vigueur 9284) 9284)**



TABLE DES MATIERES

Table des matières

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS	9
CHAPITRE 2. CHAMP D'APPLICATION	12
2.1. Champ d'application général	12
2.2. Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses	12
2.3. Vols intérieurs d'aéronefs civils.....	13
2.4. Exemptions	13
2.5. Notification des divergences par rapport aux Instructions techniques.....	13
2.6. Transport de surface.....	13
2.7. Autorité nationale	13
CHAPITRE 3. CLASSIFICATION.....	14
CHAPITRE 4. RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES	15
4.1. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé.....	15
4.2. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit, sauf dérogation..	15
4.3. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est rigoureusement interdit ..	15
CHAPITRE 5. EMBALLAGE.....	16
5.1. Prescriptions générales	16
5.2. Emballages	16
CHAPITRE 6. ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE	17
6.1. Étiquettes	17
6.2. Marques.....	17
6.3. Langues à utiliser	17
CHAPITRE 7. RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR	18
7.1. Dispositions générales	18
7.2. Document de transport de marchandises dangereuses.....	18
7.3. Langues à utiliser	18
CHAPITRE 8. RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT	19
8.1. Acceptation des marchandises au transport	19
8.2. Liste de vérification d'acceptation	19



8.3.	Chargement et arrimage.....	19
8.4.	Inspections pour déterminer s'il y a eu des dommages ou des déperditions.....	20
8.5.	Restrictions au chargement dans la cabine des passagers ou dans le poste de pilotage	20
8.6.	Décontamination	20
8.7.	Séparation et isolement.....	20
8.8.	Arrimage des colis de marchandises dangereuses	21
8.9.	Chargement à bord d'aéronefs cargos.....	21
CHAPITRE 9. RENSEIGNEMENTS À FOURNIR		22
9.1.	Renseignements à fournir au pilote commandant de bord	22
9.2.	Renseignements à fournir et instructions à donner aux membres d'équipage de conduite	22
9.3.	Renseignements à fournir aux passagers	22
9.4.	Renseignements à fournir à d'autres personnes	22
9.5.	Renseignements que le pilote commandant de bord doit fournir aux autorités aéroportuaires	22
9.6.	Renseignements à fournir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef.....	22
CHAPITRE 10. ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION.....		23
10.1.	Établissement de programmes de formation.....	23
10.2.	Approbation des programmes de formation.....	23
CHAPITRE 11. CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS		24
11.1.	Systèmes d'inspection.....	24
11.2.	Coopération entre États.....	24
11.3.	Sanctions	24
11.4.	Marchandises dangereuses transportées par la poste	24
CHAPITRE 12. COMPTES RENDUS D'ACCIDENTS ET INCIDENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES		25
CHAPITRE 13. SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES		26
APPENDICE 1. NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD.....		27
APPENDICE 2. RAPPORT RELATIF AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES		30
APPENDICE 3. FORMULAIRES DE DEMANDE D'AUTORISATION DE TRANSPORT D'ARMES ET MUNITIONS DE GUERRE.....		32
APPENDICE 4. PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE		35



APPENDICE 5. FORMATION BASEE SUR LES COMPETENCES MARCHANDISES DANGEREUSES	36
2. La formation basée sur les compétences (CBT).....	37
2.1 Les formations par catégories.....	37
2.2 L'approche CBT – Généralités.....	37
2.3 Les documents à fournir	38
2.6 Les activités	39
2.8 Fiches de formation et d'évaluation.....	39
APPENDICE 6 : EXIGENCES REGLEMENTAIRES DE LA CERTIFICATION MARCHANDISES DANGEREUSES	43
APPENDICE 7 : TRANSPORT AERIEN DES ANIMAUX VIVANTS INFECTES ET DES DEPOUILLES MORTELLES.....	45
APPENDICE 8 : INFRACTIONS ET SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PECUNIAIRES RELATIVES AUX MARCHANDISES DANGEREUSES	47
3. EXEMPTIONS	49
3.1 Exemptions générales	49
3.1.1. Applicabilité des dispositions des IT de l'OACI.....	49
3.1.2. Rangement et arrimage des MD au titre des alinéas a), b), c), d) et e) du chapitre 3.1.1	50
3.1.3. L'utilisation des MD à bord de l'aéronef	50
3.1.4. Les conditions de transport des MD au titre des alinéas a), b), c), d) et e) du chapitre 3.1.1	50
3.2 Marchandises dangereuses dont le transport est rigoureusement interdit	50
3.3 Exemptions accordées aux exploitants	50
3.3.1 Applicabilité des IT de l'OACI.....	50
3.3.2 Les rechanges des objets et matières mentionnés au chapitre 3.3.1 alinéa a), ou les objets et matières mentionnés au chapitre 3.3.1 alinéa a).....	51
3.3.3 Les dispositifs alimentés par batteries munis de leur batterie et les batteries de rechange prévues pour remplacer celles qui sont mentionnées au chapitre 3.3.1 alinéa d).....	51
3.4 Marchandises dangereuses en quantités exemptées	51
3.5 Exemptions relatives au transport de MD en quantités limitées.....	51
3.6 Lampes contenant des marchandises dangereuses.....	51



CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

- 1) **Accident concernant des marchandises dangereuses.** Événement associé relatif au transport aérien de marchandises dangereuses au cours duquel une personne est tuée ou grièvement blessée, ou qui provoque d'importants dommages matériels ou environnementaux.
- 2) **Aéronef cargo.** Aéronef, autre qu'un aéronef de passagers, qui transporte des marchandises ou des biens.
- 3) **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.
- 4) **Approbation.** Autorisation accordée par l'autorité nationale compétente pour :
 - a) Le transport de marchandises dangereuses interdites à bord d'aéronefs de passagers et/ou d'aéronefs cargos quand les Instructions techniques stipulent que ces marchandises peuvent être transportées au titre d'une approbation ; ou
 - b) Toute autre fin spécifiée dans les Instructions techniques.
- 5) **Autorité.** Autorité de l'Aviation Civile du Sénégal.
- 6) **Blessure grave.** Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :
 - a) Nécessite l'hospitalisation pendant plus de 8 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
 - b) Se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
 - c) Se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
 - d) Se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
 - e) Se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par toute brûlure affectant plus de 5% de la surface du corps ; ou
 - f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.
- 7) **Colis.** Résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport.
- 8) **Dérogation.** Autorisation autre qu'une approbation, accordée par une administration nationale compétente, de ne pas appliquer les dispositions des Instructions techniques.
- 9) **Emballage.** Récipients et tous autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient d'accomplir sa fonction de rétention.



- 10) **État de destination.** État sur le territoire duquel l'envoi doit finalement être déchargé d'un aéronef.
- 11) **État de l'exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- 12) **État d'origine.** État sur le territoire duquel l'envoi doit être chargé à bord d'un aéronef pour la première fois.
- 13) **Exemption.** Disposition du présent règlement par laquelle une marchandise dangereuse donnée est exclue du champ d'application des prescriptions qui régissent normalement le transport de cette marchandise.
- 14) **Expédition.** Un ou plusieurs colis de marchandises dangereuses qu'un exploitant accepte d'un expéditeur en une seule fois et à une seule adresse, qui figurent sur un même récépissé et qui sont adressés à un seul destinataire à une adresse unique.
- 15) **Exploitant.** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- 16) **Formation et évaluation basées sur les compétences(CBT) :** Méthode appréciée à montrer que l'expérience pratique d'un cours de formation organisé, sorti d'objectifs et de critères d'évaluation précis.
- 17) **Incident concernant des marchandises dangereuses.** Événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, qui ne survient pas nécessairement à bord d'un aéronef et qui provoque des lésions corporelles ou des dommages matériels ou environnementaux, un incendie, une rupture, un déversement, une fuite de fluide, un rayonnement ou d'autres signes de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout autre événement associé et relatif au transport de marchandises dangereuses qui compromet gravement la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses.
- 18) **Instructions techniques.** *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284), approuvées et publiées régulièrement conformément à la procédure établie par le Conseil de l'OACI.
- 19) **Marchandises dangereuses.** Matières ou objets de nature à présenter un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.
- 20) **Membre d'équipage.** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- 21) **Membre d'équipage de conduite.** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.



- 22) **Numéro ONU.** Numéro à quatre chiffres assigné par le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses et le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques pour identifier un objet ou une matière ou un groupe donné d'objets ou de matières.
- 23) **Pilote commandant de bord.** Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
- 24) **Suremballage.** Contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et n'avoir qu'une unité afin de faciliter la manutention et l'arrimage.
- 25) **Unité de chargement.** Tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet ou de palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo.



CHAPITRE 2. CHAMP D'APPLICATION

2.1. Champ d'application général

- 2.1.1. Les dispositions du présent règlement s'appliquent à tous les types d'exploitation aérienne civile du Sénégal.
- 2.1.2. Quand les Instructions techniques l'indiquent expressément, l'Autorité peut accorder une approbation à condition que soit obtenu, dans ces cas, un niveau général de sécurité du transport qui est au moins équivalent à celui qui résulterait de l'application des Instructions techniques.
- 2.1.3. Dans les cas :
- a) D'extrême urgence ; ou
 - b) Lorsque d'autres modes de transport sont inutilisables en pratique ; ou
 - c) Lorsqu'il est contraire à l'intérêt public de respecter intégralement les spécifications prescrites,
- Il peut être permis qu'il soit dérogé aux dispositions des Instructions techniques étant entendu que, dans ces cas, tous les efforts possibles seront déployés pour obtenir un niveau général de sécurité du transport équivalent à celui qui résulterait de l'application des Instructions techniques.
- 2.1.4. En cas de survol du territoire du Sénégal, si aucun des critères régissant l'octroi des dérogations n'est pertinent, une dérogation peut être accordée uniquement sur la base de la conviction qu'un niveau équivalent de sécurité du transport aérien a été obtenu.

Note 1. — Aux fins des approbations, les « États intéressés » sont les États d'origine et de l'exploitant, sauf indications contraires des Instructions techniques.

Note 2. — Aux fins des dérogations, les « États intéressés » sont les États d'origine, de l'exploitant, de transit, de survol et de destination.

Note 3. — Les éléments relatifs au traitement des dérogations, y compris des exemples d'urgences extrêmes, se trouvent dans le Supplément aux Instructions techniques (Partie S-1, Chapitre 1, sections 1.2 et 1.3).

Note 4. — Voir au § 4.3 les marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit en toutes circonstances.

Note 5. — Le présent Règlement n'a pas pour objet d'obliger un exploitant à transporter une matière ou un objet particulier

2.2. Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

- 2.2.1. L'Autorité prendra les mesures nécessaires à l'application des dispositions détaillées figurant dans les Instructions techniques. L'Autorité prendra aussi les mesures nécessaires pour appliquer tout amendement des Instructions techniques qui sera éventuellement publié durant la période spécifiée d'applicabilité d'une édition des Instructions techniques.
- 2.2.2. L'exploitant informera l'Autorité des difficultés rencontrées dans l'application des Instructions techniques et des amendements qu'il serait souhaitable d'y apporter, afin que l'OACI soit notifiée.



Note 1 : les Instructions Techniques de l'OACI (DOC 9284 de l'OACI) font partie intégrante du RAS 18.

- 2.2.3. Si un amendement des Instructions techniques de l'OACI applicable immédiatement pour des raisons de sécurité peut ne pas avoir encore été mis en œuvre par le Sénégal, ce dernier facilitera néanmoins l'acheminement sur son territoire de marchandises dangereuses expédiées depuis un autre État contractant conformément à cet amendement, à condition que les marchandises en question répondent en tous points aux dispositions révisées.

2.3. Vols intérieurs d'aéronefs civils

Les exploitants prendront les mesures nécessaires à l'application des dispositions du présent règlement et des Instructions Techniques à l'égard des vols intérieurs d'aéronefs civils.

2.4. Exemptions

- 2.4.1. Les objets et matières qui seraient normalement classés parmi les marchandises dangereuses mais qu'il est nécessaire de transporter dans un aéronef conformément aux règlements applicables de navigabilité et d'utilisation des aéronefs seront exclus du champ d'application, ou qui sont destinés aux fins particulières qui sont précisées dans les Instructions techniques, seront exemptés des dispositions du présent règlement.
- 2.4.2. Les rechanges des objets et matières décrits au 2.4 ou les objets et matières retirés aux fins de remplacement qui sont transportés dans un aéronef le seront conformément aux dispositions du présent règlement, sauf autorisation contraire figurant dans les Instructions techniques.
- 2.4.3. Certains objets et certaines matières transportés par des passagers ou des membres d'équipage seront exclus du champ d'application du présent règlement dans la mesure stipulée dans les Instructions techniques.

2.5. Notification des divergences par rapport aux Instructions techniques

- 2.5.1. Lorsque des dispositions différentes de celles qui sont spécifiées dans les Instructions techniques sont adoptées, ces divergences nationales seront notifiées à l'OACI par l'Autorité, en vue de leur publication dans les Instructions techniques.
- 2.5.2. Un exploitant qui adopte des dispositions plus restrictives que celles qui sont spécifiées dans les Instructions techniques en informera l'Autorité qui le notifiera à l'OACI.

2.6. Transport de surface

Les marchandises dangereuses destinées au transport aérien doivent être préparées et acceptées conformément aux instructions contenues dans les Instructions Techniques en vue d'un transport de surface à destination ou en provenance d'aérodrome.

2.7. Autorité nationale

L'autorité de l'aviation civile est chargée de veiller au respect des dispositions du présent règlement.



CHAPITRE 3. CLASSIFICATION

Tout objet ou matière sera classé conformément aux dispositions des Instructions techniques.

Note. — Les définitions détaillées des classes de marchandises dangereuses figurent dans les Instructions techniques. Ces classes indiquent les risques éventuels liés au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne et sont celles qui ont été recommandées par le Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses.



CHAPITRE 4. RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

4.1. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé

Le transport aérien des marchandises dangereuses sera interdit, sauf dans les conditions qui sont spécifiées dans le présent règlement et dans les dispositions et procédures détaillées qui figurent dans les Instructions techniques.

4.2. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit, sauf dérogation

Le transport aérien des marchandises dangereuses décrites ci-après sera interdit, sauf dans les cas où l'on aura accordé une dérogation au titre des dispositions du **2.1** ou si les dispositions des Instructions techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées au titre d'une approbation octroyée à l'origine :

- a) Les marchandises dangereuses désignées dans les Instructions techniques comme étant interdites au transport dans des circonstances normales, et
- b) Les animaux vivants infectés.

4.3. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est rigoureusement interdit

Les matières et objets qui sont désignés nommément ou identifiés à l'aide d'une description générique dans les Instructions techniques et dont, selon celles-ci, le transport aérien est rigoureusement interdit, ne seront transportés à bord d'aucun aéronef.



CHAPITRE 5. EMBALLAGE

5.1. Prescriptions générales

Les marchandises dangereuses seront emballées conformément aux dispositions du présent chapitre et selon les prescriptions des Instructions techniques.

5.2. Emballages

- 5.2.1. Les emballages utilisés pour le transport aérien de marchandises dangereuses seront de bonne qualité et seront fabriqués et soigneusement fermés de façon à éviter toute déperdition du contenu qui pourrait résulter, dans les conditions normales du transport aérien, de changements de température, d'humidité ou de pression, ou de vibrations.
- 5.2.2. Les emballages seront appropriés au contenu. Les emballages en contact direct avec des marchandises dangereuses résisteront à toute action, chimique ou autre, de celles-ci.
- 5.2.3. Les emballages répondront aux spécifications des Instructions techniques relatives aux matériaux et à la fabrication.
- 5.2.4. Les emballages seront soumis à des épreuves conformes aux dispositions des Instructions techniques.
- 5.2.5. Les emballages dont la fonction essentielle est la rétention d'un liquide pourront résister sans fuite à la pression indiquée dans les Instructions techniques.
- 5.2.6. Les emballages intérieurs seront emballés, assujettis ou calés par une bourre de manière à éviter les ruptures ou les déperditions et à limiter les mouvements à l'intérieur de l'emballage ou des emballages extérieurs dans les conditions normales du transport aérien. La bourre et les matériaux absorbants ne devront pas réagir dangereusement avec le contenu des emballages.
- 5.2.7. Aucun emballage ne sera réutilisé avant d'avoir été inspecté et reconnu exempt de corrosion et autres dommages. Lorsqu'un emballage est réutilisé, toutes les mesures nécessaires seront prises pour éviter une contamination des matières qui y seront placées par la suite.
- 5.2.8. Si, en raison de la nature des matières qu'ils contenaient, les emballages vidés mais non nettoyés peuvent présenter un risque, ils seront fermés hermétiquement et traités en fonction du risque qu'ils présentent.
- 5.2.9. Aucune quantité nuisible d'une marchandise dangereuse n'adhérera à la surface extérieure des colis.



CHAPITRE 6. ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE

6.1. Étiquettes

Sauf indications contraires des Instructions techniques, les étiquettes appropriées seront apposées sur chaque colis de marchandises dangereuses conformément aux dispositions de ces Instructions.

6.2. Marques

- 6.2.1. Sauf indications contraires des Instructions techniques, chaque colis de marchandises dangereuses portera une marque indiquant la désignation officielle de son contenu et, le cas échéant, le numéro ONU, ainsi que toutes autres marques éventuellement spécifiées dans lesdites Instructions.
- 6.2.2. Marques de conformité avec une spécification d'emballage. Sauf indications contraires des Instructions techniques, chaque emballage fabriqué conformément à une spécification énoncée dans ces Instructions sera marqué en conséquence, selon les dispositions correspondantes de ces Instructions et aucun emballage ne portera une marque de conformité avec une spécification d'emballage s'il ne répond pas à la spécification d'emballage appropriée qui est énoncée dans ces Instructions.

6.3. Langues à utiliser

Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant des limites territoriales de l'Etat du Sénégal, les marques doivent être en anglais, en plus du français.



CHAPITRE 7. RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR

7.1. Dispositions générales

Avant qu'une personne propose un colis ou un suremballage de marchandises dangereuses au transport aérien, elle doit s'assurer que le transport aérien de ces marchandises dangereuses n'est pas interdit et que celles-ci sont classifiées, emballées, marquées et étiquetées comme il convient et accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses dûment établi, ainsi qu'il est spécifié dans le présent règlement et dans les Instructions techniques.

7.2. Document de transport de marchandises dangereuses

- 7.2.1. Sauf indications contraires des Instructions techniques, toute personne qui propose au transport aérien des marchandises dangereuses doit établir, signer et fournir à l'exploitant un document de transport de marchandises dangereuses qui contiendra les renseignements prescrits par lesdites Instructions.
- 7.2.2. Le document de transport doit contenir une attestation signée par la personne qui propose les marchandises dangereuses au transport, indiquant que les marchandises dangereuses sont identifiées de façon complète et précise par leur désignation officielle de transport, et qu'elles sont classifiées, emballées, marquées, étiquetées et dans l'état spécifié par les règlements applicables pour le transport par air.

7.3. Langues à utiliser

Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant des limites territoriales de l'Etat du Sénégal, le document doit être complété en anglais, en plus du français.



CHAPITRE 8. RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

8.1. Acceptation des marchandises au transport

Un exploitant ne doit accepter des marchandises dangereuses en vue de leur transport par air :

- a) Que si celles-ci sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses dûment rempli, sauf dans les cas où les Instructions techniques indiquent que ce document n'est pas nécessaire ; et
- b) Qu'après avoir vérifié que le colis, le suremballage ou le conteneur contenant les marchandises dangereuses est conforme aux dispositions relatives à l'acceptation des marchandises dangereuses qui figurent dans les Instructions techniques.

8.2. Liste de vérification d'acceptation

Tout exploitant doit établir et utiliser une liste de vérification d'acceptation pour être à même de respecter plus aisément les dispositions du **8.1**.

Un exploitant ne doit pas accepter au transport à bord d'un aéronef un colis ou un suremballage de marchandises dangereuses sauf si au moyen d'une liste de vérification il s'est assuré que :

- a) Les documents ou, lorsqu'elles sont fournies les données électroniques sont conformes aux prescriptions détaillées du chapitre 4 de la partie 5 des Instructions Techniques de l'OACI ;
- b) La quantité de marchandises dangereuses indiquée dans le document de transport de marchandises dangereuses respecte les limites par colis pour les aéronefs de passagers ou les aéronefs cargos selon le cas ;
- c) Les marques des colis, ou suremballages et conteneurs de fret correspondent aux indications fournies dans le document de transport de marchandises dangereuses d'accompagnement et bien visibles.
- d) Les désignations officielles de transport, les numéros ONU, les étiquettes et les instructions particulières de manutentions qui figurent sur les colis intérieurs sont clairement lisibles ou reproduits à l'extérieur du suremballage.
- e) L'étiquetage du colis, suremballage ou conteneur de fret est conforme aux dispositions du chapitre 3 et de la partie 5 des Instructions Technique de l'OACI.
- f) L'emballage et le suremballage ne contiennent pas de marchandises dangereuses différentes qui, selon le tableau 7-1 (des Instructions Techniques de l'OACI) doivent être séparées les unes des autres.
- g) Le colis, le suremballage, le conteneur de fret ou l'unité de chargement ne fuient pas et il n'y a aucune indication selon laquelle son intégrité a été compromise.

8.3. Chargement et arrimage

Les colis et les suremballages contenant des marchandises dangereuses, ainsi que les conteneurs de fret contenant des matières radioactives, doivent être chargés et arrimés à bord d'un aéronef conformément aux dispositions des Instructions techniques.



8.4. Inspections pour déterminer s'il y a eu des dommages ou des déperditions

- 8.4.1. Les colis et les suremballages contenant des marchandises dangereuses ainsi que les conteneurs contenant des matières radioactives seront inspectés pour déterminer s'il y a eu des déperditions ou des dommages, avant d'être chargés à bord d'un aéronef ou dans une unité de chargement. Les colis, suremballages ou conteneurs qui fuient ou sont endommagés ne seront pas chargés à bord d'un aéronef.
- 8.4.2. Une unité de chargement qui contient des marchandises dangereuses ne doit être chargée à bord d'un aéronef que si une inspection a révélé qu'elle ne présentait pas de déperdition visible ou que les marchandises qu'elle contenait n'avaient pas subi de dommages
- 8.4.3. Lorsqu'un colis de marchandises dangereuses déjà chargé à bord d'un aéronef semble être endommagé ou fuir, l'exploitant l'enlèvera de l'aéronef ou le fera enlever par un service ou un organisme approprié et il s'assurera ensuite que le reste de l'expédition est en état d'être transporté par air et qu'aucun autre colis n'a été contaminé.
- 8.4.4. Les colis ou les suremballages contenant des marchandises dangereuses ainsi que les conteneurs contenant des matières radioactives seront inspectés lorsqu'ils seront déchargés de l'aéronef ou de l'unité de chargement pour y relever toute trace de dommage ou de déperdition. Si l'on découvre des traces de dommage ou de déperdition, l'emplacement de l'aéronef où les marchandises dangereuses ou l'unité de chargement étaient placées sera inspecté pour repérer tout dommage ou contamination.

8.5. Restrictions au chargement dans la cabine des passagers ou dans le poste de pilotage

Aucune marchandise dangereuse ne sera transportée dans une cabine occupée par des passagers ni dans le poste de pilotage d'un aéronef, sauf dans les cas autorisés par les Instructions techniques :

8.6. Décontamination

- 8.6.1. Toute contamination dangereuse repérée dans un aéronef, due à une déperdition ou à l'endommagement d'un colis de marchandises dangereuses, doit être éliminée sans délai.
- 8.6.2. Un aéronef qui aura été contaminé par des matières radioactives doit être immédiatement retiré du service et ne sera remis en service que si l'intensité de rayonnement sur toute surface accessible et la contamination non fixée ne dépassent pas les valeurs spécifiées dans les Instructions techniques.

8.7. Séparation et isolement

- 8.7.1. Les colis contenant des marchandises dangereuses qui risquent d'avoir une réaction dangereuse au contact les uns des autres ne seront pas chargés à bord d'un aéronef à proximité les uns des autres ni dans une position telle qu'il pourrait y avoir interaction en cas de fuite.
- 8.7.2. Les colis de matières toxiques et de matières infectieuses seront chargés à bord d'un aéronef conformément aux dispositions des Instructions techniques.
- 8.7.3. Les colis de matières radioactives seront chargés à bord d'un aéronef de manière à être séparés des personnes, des animaux vivants et des pellicules non développées, conformément aux dispositions des Instructions techniques.



8.8. Arrimage des colis de marchandises dangereuses

Lorsque des marchandises dangereuses régies par les dispositions du présent règlement sont chargées à bord d'un aéronef, l'exploitant les protégera contre tout dommage. Il les arrimera à bord afin d'éliminer tout risque de déplacement en cours de vol qui pourrait changer l'orientation des colis. Les colis contenant des matières radioactives doivent être arrimés de manière à satisfaire à tout moment aux prescriptions de séparation du 8.7.3.

8.9. Chargement à bord d'aéronefs cargos

Les colis de marchandises dangereuses qui portent l'étiquette « Aéronef cargo seulement » seront chargés conformément aux dispositions des Instructions techniques.



CHAPITRE 9. RENSEIGNEMENTS À FOURNIR

9.1. Renseignements à fournir au pilote commandant de bord

L'exploitant d'un aéronef dans lequel des marchandises dangereuses doivent être transportées comme fret doit remettre au pilote commandant de bord, le plus tôt possible avant le départ de l'aéronef, les renseignements écrits ou imprimés, précis et lisibles concernant les marchandises dangereuses et comme spécifiés dans les Instructions Techniques de l'OACI.

9.2. Renseignements à fournir et instructions à donner aux membres d'équipage de conduite

L'exploitant fournira aux membres d'équipage de conduite, dans le manuel d'exploitation, les renseignements qui leur permettront de s'acquitter de leurs fonctions dans le transport de marchandises dangereuses, et fournira les instructions sur les mesures à prendre dans les cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses.

9.3. Renseignements à fournir aux passagers

L'Autorité veille à ce que des renseignements soient diffusés de telle sorte que les passagers soient avertis des types de marchandises dangereuses qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef conformément aux dispositions des Instructions techniques.

9.4. Renseignements à fournir à d'autres personnes

Les exploitants, expéditeurs et autres organismes qui interviennent dans le transport aérien de marchandises dangereuses, doivent fournir à leur personnel les renseignements qui leur permettront de s'acquitter de leurs fonctions dans le transport de marchandises dangereuses, et doivent émettre des instructions sur les mesures à prendre dans les cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses.

9.5. Renseignements que le pilote commandant de bord doit fournir aux autorités aéroportuaires

Si un cas d'urgence se produit en vol, le pilote commandant de bord informera, aussitôt que la situation le permet, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne de la présence à bord de marchandises dangereuses, conformément aux dispositions des Instructions techniques, pour transmission aux autorités aéroportuaires.

9.6. Renseignements à fournir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef

9.6.1. En cas :

- a) D'accident d'aéronef, ou
- b) D'incident grave dans lequel des marchandises dangereuses transportées comme fret risquent de jouer un rôle.

L'exploitant de l'aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret et qui subit un accident ou un incident grave fournira sans tarder aux services d'urgence s'occupant de l'accident ou de l'incident grave les renseignements sur les marchandises dangereuses qui se trouvent à bord et qui figurent dans les renseignements écrits remis au pilote commandant de bord. Aussitôt que possible, l'exploitant communiquera aussi ces renseignements aux autorités compétentes de l'État du Sénégal et de l'État dans lequel est survenu l'accident ou l'incident grave.

- 9.6.2. L'exploitant d'un aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret et qui subit un incident, s'il reçoit une demande à cet effet, fournira sans tarder aux services d'urgence qui s'occupent de l'incident et à l'autorité compétente de l'État dans lequel s'est produit l'incident, les renseignements sur ces marchandises qui figurent dans les renseignements écrits remis au pilote commandant de bord.



CHAPITRE 10. ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION

10.1. Établissement de programmes de formation

Des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses seront établis et tenus à jour en conformité avec les Instructions techniques.

10.2. Approbation des programmes de formation

10.2.1. Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses à l'intention des exploitants seront approuvés par l'Autorité.

Note. — Des programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses sont prescrits pour tous les exploitants, que ceux-ci soient agréés ou non pour le transport des marchandises dangereuses.

10.2.2. Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses à l'intention des opérateurs postaux désignés seront approuvés par l'autorité de l'aviation civile de l'État où les envois postaux sont acceptés par l'opérateur postal désigné.

Note 1. — Voir le § 11.4 au sujet des marchandises dangereuses transportées par la poste.

Note 2. — Voir la section 4.2.2 du RAS 06 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions, pour ce qui concerne la surveillance des activités d'exploitants étrangers.



CHAPITRE 11. CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS

11.1. Systèmes d'inspection

L'Autorité établira des procédures d'inspection, de surveillance et de contrôle en vue de l'application de ses règlements relatifs au transport aérien de marchandises dangereuses.

Note 1. — Il est prévu que ces procédures contiennent des dispositions concernant :

- l'inspection des expéditions de marchandises dangereuses préparées, présentées au transport, acceptées ou transportées par les entités visées au § 11.1 ;*
- la vérification des pratiques des entités visées au § 11.1 ;*
- les enquêtes sur des violations présumées (voir le § 11.3).*

Note 2. — Des orientations sur les inspections de marchandises dangereuses et la mise en application des règlements correspondants figurent dans le Supplément aux instructions techniques (Partie S-5, Chapitre 1 et Partie S-7, Chapitres 5 et 6).

11.2. Coopération entre États

L'Autorité collaborera avec les autorités compétentes des autres États en cas de violations de la réglementation sur les marchandises dangereuses, en vue de mettre fin à ces violations. Cette collaboration peut notamment consister à coordonner les enquêtes et les mesures d'application, échanger des renseignements sur le dossier de conformité d'intervenants soumis à la réglementation, conduire en commun des inspections et d'autres procédures techniques, échanger des spécialistes et tenir des réunions et des conférences conjointes. Les échanges d'information appropriée peuvent inclure les alertes et bulletins de sécurité ou les avis sur les marchandises dangereuses, les mesures de réglementation proposées ou prises, les rapports d'incidents, les documents ou autres éléments de preuve mis au jour lors d'enquêtes sur les incidents, les mesures d'application prévues et adoptées et les moyens d'information et de sensibilisation pouvant être rendus publics

11.3. Sanctions

- 11.3.1. L'Autorité prend des mesures appropriées seront prise pour l'application des règlements concernant les marchandises dangereuses, notamment en cas de violation desdits règlements.
- 11.3.2. L'Autorité prend les mesures appropriées pour l'application des règlements concernant les marchandises dangereuses, notamment en prescrivant les sanctions appropriées à appliquer en cas de violation des dits règlements, lorsqu'il est informé par un autre État contractant d'un cas de violation, par exemple lorsqu'un État contractant, ayant constaté qu'une expédition de marchandises dangereuses arrivant sur son territoire n'est pas conforme aux prescriptions des Instructions techniques, en informe l'État d'origine.

11.4. Marchandises dangereuses transportées par la poste

Des procédures visant à contrôler l'introduction de marchandises dangereuses dans le transport aérien par la voie de son service postal sont établies par l'autorité de l'aviation civile.



**CHAPITRE 12. COMPTES RENDUS D'ACCIDENTS ET INCIDENTS CONCERNANT DES
MARCHANDISES DANGEREUSES**

- 12.1. Afin d'éviter la répétition d'accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses, il sera établi des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents qui se produisent sur le territoire et concernent des marchandises dangereuses transportées à destination ou en provenance d'un autre État. Les comptes rendus sur de tels accidents et incidents seront établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.
- 12.2. Afin d'éviter la répétition d'accidents et incidents concernant des Marchandises dangereuses, il sera établi des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents qui se produisent sur son territoire, autres que ceux décrits au § 12.1. Les comptes rendus sur de tels accidents et incidents devraient être établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.
- 12.3. Afin d'éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, l'Autorité établit des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur les cas de ce type qui se produisent sur le territoire national et concernent des marchandises dangereuses transportées à destination ou en provenance d'un autre État. Les comptes rendus sur de tels cas seront établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.
- 12.4. Pour éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, l'Autorité établira des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur les cas de ce type qui se produisent sur son territoire, autres que ceux qui sont décrits au § 12.3. Les comptes rendus sur de tels cas devraient être établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.



Agence Nationale de
l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS N°18

**Transport Aérien des
Marchandises Dangereuses**

Page : 26 de 54
Edition : 03
Date : 29/11/2024

CHAPITRE 13. SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

L'Autorité adoptera, à l'intention des expéditeurs, des exploitants et des autres personnes intervenant dans le transport aérien de marchandises dangereuses, des mesures de sûreté destinées à limiter le plus possible le vol ou l'utilisation de marchandises dangereuses à des fins susceptibles de menacer des personnes, des biens ou l'environnement. Ces mesures cadreront avec les dispositions de sûreté qui figurent dans les autres programmes et directives ainsi que dans les Instructions techniques.



APPENDICE 1. NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD

1 Objet

L'exploitant d'un aéronef dans lequel des marchandises dangereuses doivent être transportées doit remettre au pilote commandant de bord, le plus tôt possible avant le départ de l'aéronef, les renseignements écrits imprimés, précis et lisibles spécifiés dans les Instructions Techniques. La présente procédure d'application a pour objet la présentation du NOTOC et des instructions pour son utilisation.

2 Domaine d'application

La présente procédure d'application qui s'adresse aux exploitants d'aéronefs traite les exigences en matière de renseignements à fournir au pilote Commandant De Bord, conformément au Chapitre 4 de la 7^e Partie des Instructions Techniques de l'OACI.

3 Instructions d'utilisation

- 3.1. Il est toujours possible qu'une urgence survienne en vol et qu'un aéronef fasse un atterrissage d'urgence. S'il y a les marchandises dangereuses à bord, des détails de ces derniers devront être donnés aux services de la circulation aérienne au profit des services de secours. En outre si un incident survient pendant le vol, le commandant doit savoir quelles marchandises dangereuses sont à bord et à leur localisation sur l'aéronef. À cet effet, il doit être fourni des renseignements écrits sur ce qui a été chargé à bord. Cette information est désignée habituellement sous le nom « NOTOC » - l'avis au commandant de bord ;
- 3.2. Le NOTOC peut être produit manuellement ou par des moyens automatisés et au minimum il doit contenir, pour chacun des colis de marchandises dangereuses :
 - a. Le Numéro de la lettre de transport aérien (s'il en est fourni) ;
 - b. La désignation officielle de transport (complété le cas échéant par le ou les désignations techniques, voir la Partie 3, chapitre 1 des Instructions Techniques de l'OACI). Lorsque des générateurs chimiques d'oxygène contenus dans des inhalateurs-protecteurs sont transportés en vertu de la disposition particulière A114 ; la mention « inhalateur-protecteur (cagoule anti fumée) pour équipage d'aéronef suivant la disposition particulière A114 » ; doit compléter la désignation officielle de transport ;
 - c. Le nom d'expédition et le N° 'UN/ID appropriés ;
 - d. La classe/division, tous risques subsidiaires identifiés et, pour des explosifs, le groupe de compatibilité ;
 - e. Le groupe d'emballage qui figure dans le document de transport des marchandises dangereuses, nombre de paquets et quantité nette ou brute ;
 - f. La catégorie et l'index de transport (pour les matières radioactives) ;
 - g. La position de chargement ;
 - h. L'heure, pour l'avion-cargo uniquement ;
 - i. L'aéroport du déchargement ;
 - j. Quand il y a application d'exemptions d'état.
- 3.3. Il n'est pas rare que certaines expéditions soient composées de colis de différentes quantités nettes de mêmes marchandises dangereuses. Quand il y a une expédition comprenant de plusieurs colis de mêmes marchandises dangereuses, le NOTOC peut indiquer pour chaque position de chargement rien que les quantités totales et quantités nettes du plus grand et du plus petit colis.
- 3.4. Le NOTOC doit contenir des détails de toutes les marchandises dangereuses qui sont laissées à bord après un précédent vol ou qui sont temporairement débarquées et doivent être rechargés pour le vol suivant.



- 3.5. Un numéro de téléphone peut y être mentionné pour indiquer le lieu où les renseignements concernant le NOTOC peuvent être obtenus et que le pilote Commandant De Bord, en cas d'urgence, doit donner aux services de la circulation aérienne comme alternative à l'exigence réglementaire imposant de fournir les renseignements détaillés sur les marchandises dangereuses.
- 3.6. Les renseignements portés sur le NOTOC doivent être présentés d'une façon lisible.
- 3.7. Le NOTOC doit inclure la confirmation, par une signature écrite ou par une autre indication, qu'il n'y a aucune évidence que des colis endommagés ou qui présentent des fuites ont été chargés et le commandant doit accuser réception de l'information, par signature ou d'une autre façon.
- 3.8. Le NOTOC doit d'être facilement disponible pour le commandant en vol.
- 3.9. Une copie lisible du NOTOC doit être maintenue au sol à l'aéroport de départ et cette copie doit inclure la reconnaissance de la réception des renseignements par le commandant. Cette copie ou l'information à son propos doit être facilement accessible au départ et aux aéroports prévus de destination jusqu'à ce que le vol soit totalement accompli.

NOTE : Beaucoup d'exploitants aujourd'hui ont informatisé la préparation du NOTOC ; certains peuvent même envoyer l'information directement au commandant, au poste de pilotage. Dans de telles circonstances, le terme « facilement accessible » voudrait dire que l'information peut être obtenue immédiatement d'un terminal d'ordinateur et qu'elle n'a pas besoin d'être conservée sous forme d'imprimé par l'exploitant ou son représentant aux aéroports de départ et d'arrivée.

- 3.10. Sur certains vols il peut y avoir une grande quantité de marchandises dangereuses à transporter ; ceci signifie qu'en cas d'urgence il est presque impraticable ou impossible pour le Commandant de fournir des renseignements détaillés aux services de la circulation aérienne sur les marchandises dangereuses à bord. Dans de telles circonstances il est recommandé que, en plus du NOTOC, un exploitant fournisse un résumé des renseignements contenus dans le NOTOC, indiquant au moins les quantités, les classes ou les divisions des marchandises dangereuses dans chaque compartiment de cargo ; ceci aiderait le Commandant à savoir l'essentiel des renseignements à livrer en cas d'urgence en vol.
- 3.11. Le NOTOC, ou une copie, doit être conservé pendant une période minimum de trois mois mais après que le vol ait été accompli, l'endroit de la conservation n'a pas besoin d'être facilement accessible.
- 3.12. Outre les langues que peut exiger l'Etat de l'exploitant, l'anglais devrait être utilisée pour les renseignements fournis au commandant de bord.



Agence Nationale de
l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS N°18

**Transport Aérien des
Marchandises Dangereuses**

Page : 29 de 54
Edition : 03
Date : 29/11/2024

FORMULAIRE DE NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD

NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD

BASE _____

DATE :

AÉRONEF _____
DE PASSAGERS / AVION-CARGO SEULEMENT

AÉRONEF

N° VOL _____

Les marchandises dangereuses inscrites ci-dessous ont été chargées à bord de l'aéronef

N° LTA	Destina tion aérodro me de déchar gement	Nom bre de colis	Dési gnat ion offic ielle	No ONU/Iden tification	Cla sse . Ou Div	Gro upe d'e mb	Risqu e Subsi diaire .	Qt é net te ou ma ss e br ute	Positi on de charg ement	Déro gatio n	Indice de transp ort (pour les matière s radioa ctives)

Je certifie que les marchandises dangereuses consignées ci-dessus ont été chargées conformément au règlement applicable et que les colis étaient en bon état, non endommagés et ne présentent pas de fuites

Signature de l'agent de fret

J'ai pris connaissance de la présence de marchandises dangereuses à bord de cet aéronef et je connais leur emplacement.

Signature du pilote Commandant De Bord



APPENDICE 2. RAPPORT RELATIF AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

1 Objet

- 1.1. Tout type d'incident ou d'accident de marchandises dangereuses doit être rapporté indépendamment du fait que les marchandises dangereuses se trouvaient dans le fret, la poste, les bagages des passagers ou les bagages des membres d'équipage.
- 1.2. La découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées dans le fret, le courrier ou les bagages doit également faire l'objet d'un rapport.
- 1.3. La présente procédure d'application a pour objet la présentation des rapports initial et de suivi relatifs aux incidents et accidents de marchandises dangereuses ou en cas de découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées.

2 Domaine d'application

- 2.1. La présente procédure d'application qui s'adresse aux exploitants d'aéronefs et présente le formulaire de rapport relatif aux incidents ou accidents de marchandises dangereuses

3 Rapport relatif aux incidents ou accidents de marchandises dangereuses

- 3.1. Les rapports initiaux peuvent se faire par tous les moyens, mais, dans tous les cas, un rapport écrit devrait être émis dès que possible.
- 3.2. Le rapport devrait être aussi détaillé que possible et contenir toutes les données connues au moment de sa rédaction, telles que :
 - a. La date de l'incident ou de l'accident, ou de la découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées ;
 - b. Le lieu, le numéro et la date du vol, le cas échéant ;
 - c. La description des marchandises dangereuses, le numéro de référence de la lettre de transport aérien, du bagage, du billet, etc. ;
 - d. La désignation correcte (y compris le nom technique, le cas échéant), la nomenclature O.N.U./le numéro d'identification, s'il/elle est connu(e), etc. ;
 - e. La catégorie ou classe et tout risque subsidiaire ;
 - f. Le type de conditionnement, le cas échéant, et la spécification du marquage de l'emballage y figurant ;
 - g. La quantité utilisée ;
 - h. Le nom et l'adresse de l'expéditeur, du passager, etc. ;
 - i. Tout autre détail important ;
 - j. La cause possible de l'incident ou de l'accident ;
 - k. L'action entreprise ;
 - l. Toute autre action entreprise ;
 - m. Nom, titre, adresse et coordonnées détaillées de l'auteur du rapport.
 - n. Des copies des documents appropriés et toutes photographies prises devraient être jointes au rapport.

4 Forme et contenu d'une notification d'accident concernant les marchandises dangereuses

- 4.1. La notification doit être rédigée en langage clair et comprendre tous ceux des renseignements ci-après qui pourront être obtenus immédiatement ; l'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que ces renseignements seraient incomplets :
 - a. Abréviation d'identification DGACD ;
 - b. Mention de toute notification adressée conformément aux dispositions du RAS 13 (ACCID) ;
 - c. Date et heure (UTC) de l'accident ;



- d. Nom de l'exploitant ;
- e. Nom de l'exploitant ;
- f. Description des marchandises dangereuses ;
- g. Brève description de l'accident ;
- h. Nombre de personnes mortellement ou gravement blessées et étendue des dommages matériels ;
- i. Renseignements sur tout risque qui persisterait pour la sécurité, la santé ou l'environnement par suite de l'accident ;
- j. Indication de la mesure dans laquelle l'Etat dans lequel l'accident s'est produit mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;
- k. Identification du service émetteur



APPENDICE 3. FORMULAIRES DE DEMANDE D'AUTORISATION DE TRANSPORT D'ARMES ET MUNITIONS DE GUERRE

1. Objet

1.1. Tout demandeur d'autorisation de transport d'armes et munitions de guerre au départ, en transit et à destination de l'Etat du Sénégal, doit en faire la demande à l'Autorité, selon le formulaire et la manière prescrite. Le présent appendice a pour objet de présenter les formulaires de demande d'autorisation de transport d'armes et munitions de guerre.

1.2. Le présent appendice s'adresse aux exploitants d'aéronefs et propose un pour les demandes d'autorisation pour le transport sur aéronef des munitions de guerre et des marchandises dangereuses de classe 1 conformes aux dispositions des Instructions Techniques

2. Transport d'armes et de munitions de guerre

2.1. Définition

3.1.1. Il n'existe pas de définition internationalement reconnue pour les armes et munitions de guerre. Cependant la définition des armes et munitions de guerre s'étend aux cas suivants :

- a. Armes et munitions pour la protection rapprochée de personnalités ;
- b. Armes et munitions pour la protection personnelle ;
- c. Armes et munitions utilisées par les forces de police, paramilitaire, militaire ou forces armées.

3.1.2. La notion d'armes et de munition s'étend également aux accessoires.

3.1.3. Si une arme à feu n'est pas considérée comme une arme de guerre, elle doit être traitée comme une arme de sport pour les besoins de son transport par aéronef.

3.2 Autorisation de transport

3.2.1. Les munitions de guerre ne peuvent être transportées par aéronef qu'avec l'agrément de tous les États concernés, à savoir l'État de départ, de transit, les États survolés et l'État de destination de l'expédition y compris l'État du transporteur aérien.

3.2.2. Tout demandeur d'autorisation de transport d'armes et munitions de guerre au départ, en transit et à destination de l'Etat du Sénégal, doit en faire la demande à l'Autorité, selon le formulaire et la manière prescrite.

4. Conditions de transport

4.1. Une fois que l'autorisation est accordée, les munitions de guerre ne peuvent être transportées par avion que si elles sont placées en un lieu inaccessible aux passagers durant le vol et dans le cas des armes à feu, lorsqu'elles sont vidées de leurs munitions. Dans certaines circonstances exceptionnelles, les armes et les munitions de guerre peuvent être transportées sous d'autres conditions différentes pourvu qu'une autorisation appropriée soit accordée.

4.2. Quelle que soit la forme sous laquelle les armes et munitions de guerre sont autorisées au transport par voie aérienne, le pilote commandant de bord doit être informé avant le vol de la nature des armes et munitions de guerre qui sont transportées ainsi que leur emplacement.



5. Munitions de guerre qui sont aussi marchandises dangereuses

5.1. Certaines munitions de guerre sont également des marchandises dangereuses par définition ; dans pareils cas, les dispositions contenues dans le présent règlement et dans les Instructions Techniques OACI en matière de transport de marchandises dangereuses s'appliquent.

5.2. Le formulaire de demande d'autorisation de transport de munitions de guerre peut être utilisé pour solliciter une autorisation pour les articles qui sont à la fois munitions de guerre ou marchandises dangereuses.

6. Compte rendu d'incident survenu pendant le transport d'armes et de munitions de guerre.

6.1. Les incidents qui surviennent lors du transport des munitions de guerre doivent faire l'objet de comptes rendus écrits à l'Autorité du pays où s'est produit l'incident et à l'Autorité du Sénégal, qu'elles soient transportées en avion-cargo, en soute d'avions passagers, dans les bagages de passagers ou de membres d'équipage. Un compte rendu initial doit être fait dans les 48 heures après l'incident par le commandant de bord, sauf si les circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

6.2. Le compte rendu initial peut être fait sous n'importe quelle forme, pourvu qu'il soit fait le plus rapidement possible et sous forme écrite.

6.3. Le compte rendu initial doit être clair et contenir toutes les données connues au moment de la rédaction.

6.4. Si tous les renseignements relatifs à l'incident ne sont pas encore disponibles, le compte rendu initial doit être envoyé à l'Autorité et complété par un autre compte rendu lorsque les détails seront disponibles.

6.5. Le formulaire de compte rendu d'incident de marchandises dangereuses (Appendice2) *compte rendu d'accident/incident* peut servir pour la rédaction du compte rendu initial.

7. Conditions de stockage des munitions de guerre qui sont aussi marchandises dangereuses

7.1. Pour des raisons de sécurité et de sûreté, les munitions de guerre qui sont aussi marchandises dangereuses ne doivent pas être indéfiniment emmagasinées dans les entrepôts de fret aéroportuaire. La durée de stockage ne doit pas dépasser les 72 heures.

7.2. Notification aux autorités aéroportuaires, à l'autorité compétente et aux services de sécurité
Un état de l'ensemble des munitions de guerre qui sont aussi marchandises dangereuses stockés dans les entrepôts de fret aéroportuaire doit être transmis à l'aviation civile, au gestionnaire de l'aéroport et aux autres autorités compétentes. Ces autorités doivent aussi être informées avant l'arrivée des expéditions pour qu'elles puissent prendre toutes les mesures nécessaires aux opérations de chargement/déchargement et acheminement/réacheminement avec la coordination des services de sécurité.

8. Transport d'armes de sport

8.1. Définitions

8.1.1. Il n'existe pas de définition des armes de sport, reconnue sur le plan international. En général, les armes de sport sont toutes des armes qui ne sont pas des armes de guerre ou des munitions.

Note : Les armes de sport comprennent donc les couteaux de chasse, arcs et articles similaires. Les anciens fusils qui furent considérés à un moment comme armes de guerre (les mousquets) peuvent aujourd'hui être considérés comme armes de sport.



8.1.2. Une arme à feu est un fusil ou un pistolet qui lance un projectile. En absence d'une définition spécifique, les armes à feu suivantes sont considérées généralement comme armes de sport :

- a. Celles qui sont conçues pour les jeux de tir ;
- b. Celles qui sont utilisées pour viser une cible ;

- c. Le pistolet pour déclencher les départs de course, etc.

8.1.3. Il n'existe pas de normes internationalement reconnues pour le transport aérien des armes de sport, mais il existe cependant des exigences en matière de sécurité qui s'appliquent.

8.1.4. Toute arme à feu qui n'est pas une arme de guerre doit être considérée comme arme de sport en ce qui concerne son transport aérien.

8.2. Conditions de transport – exigences réglementaires

8.2.1. Aucune autorisation de l'Autorité n'est nécessaire pour le transport des armes de sport, à condition que :

- a. L'exploitant soit informé de l'intention de transporter de telles armes ;

- b. Les armes soient placées dans un endroit inaccessible aux passagers pendant le vol ;
- c. Les armes à feu soient vidées de leurs munitions.

8.2.2. Avec l'accord préalable du Commandant de bord, les armes de sport peuvent être placées ailleurs que dans un endroit inaccessible aux passagers, s'il n'existe pas de compartiment de fret séparé ou s'il est admis que c'est impossible de les placer dans un endroit inaccessible aux passagers :

- a. Le Commandant de bord doit tenir compte dans sa décision, de la nature du vol, de son lieu de départ et de son lieu d'arrivée ainsi que les probabilités d'occurrence d'actes illicites pendant le vol ;
- b. Il faut en plus que les armes de sport transportées soient placées de manière à ne pas être directement accessibles aux passagers, soit en les enfermant dans une boîte fermée à clé, soit dans les bagages enregistrés.

Note : Lorsque les armes de sport sont placées dans un endroit qui n'est pas totalement inaccessible aux passagers, le pilote Commandant de Bord doit en être informé.



APPENDICE 4. PLAN D'INTERVENTION D'URGENCE

4.1. Plan d'intervention d'urgence

4.1.1. Un PIU ou plan d'intervention d'urgence est un plan qui décrit ce qui doit être fait en cas d'accident du transport mettant en cause certaines marchandises dangereuses à risque plus élevé.

4.1.2. Le plan a pour but d'aider les intervenants d'urgence locaux en mettant à leur disposition sur les lieux d'un incident des experts techniques et du personnel d'intervention d'urgence spécialement formé et équipé. Ce plan doit comporter les éléments suivants :

- a. Le nom de l'exploitant ou de l'expéditeur ;
- b. Les consignes d'urgences ;
- c. Les procédures d'intervention d'urgences détaillées en cas d'incidents et accidents ;
- d. L'identification et l'analyse du danger ;
- e. Les rôles et responsabilités du personnel clé ;
- f. Les ressources internes et externes destinées aux interventions ;
- g. Les ententes avec des tiers (s'il y a lieu) ;
- h. Les documents doivent être tenus pour la formation et les exercices liés au plan, l'entretien du matériel et l'activation du PIU ;
- i. L'activation du plan ;
- j. La formation et les exercices ;
- k. La disponibilité et l'entretien du matériel.

4.2. Consignes d'urgence

4.2.1. Tout exploitant ou expéditeur doit élaborer des renseignements sur les mesures d'urgence. Des informations pertinentes doivent être accessibles immédiatement et à tout moment afin de permettre les interventions d'urgence nécessaires à la suite d'incidents ou d'accidents impliquant des marchandises dangereuses. À cet égard, il faut prévoir :

- a. Un document distinct, tel qu'une fiche de sécurité qui doit comporter les éléments suivants :
 - Le nom de l'exploitant ou de l'expéditeur
 - Les numéros à contacter en cas d'urgence ;
 - Les procédures d'urgences détaillées en cas d'incident ou accident.

OU

- b. Un document distinct, tel que les « Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incident d'aviation concernant des marchandises dangereuses » (doc 9841) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

4.2.2. Ces Renseignements doivent être visibles, disponibles à distance des colis contenant les marchandises dangereuses et être immédiatement accessibles en cas d'incident ou accident.



APPENDICE 5. FORMATION BASEE SUR LES COMPETENCES MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Exigences concernant la formation

Les exploitants qui transportent ou qui se proposent de transporter des marchandises dangereuses doivent s'assurer que tout le personnel intéressé, y compris les employés des agences qui remplissent certaines fonctions incombant aux exploitants, reçoit une formation conforme aux dispositions détaillées du chapitre 4 de la Partie 1 des IT de l'OACI, pour pouvoir s'acquitter de ses responsabilités en matière de transport des marchandises dangereuses, des passagers et de leurs bagages, du fret, de la poste ou des provisions de bord. Les exploitants qui ne transportent pas de marchandises dangereuses ou qui ne sont pas autorisés à leur transport, doivent former leur personnel dans le domaine de marchandises dangereuses.

Un exploitant d'aéronefs, qu'il soit autorisé au transport de marchandises dangereuses (MD) ou non, doit disposer d'un programme de formation aux marchandises dangereuses destiné à son personnel, approuvé par l'Autorité selon les types d'exploitation (voir tableau ci-après).

L'objectif de cette formation est de veiller à ce que les personnels soient compétents pour exercer les fonctions et tâches qui leur ont été attribuées.

Un programme de formation comprend des éléments comme la méthode de conception, la formation initiale et de recyclage, l'évaluation, les qualifications et compétences des instructeurs, la gestion des dossiers de formation et l'évaluation de son efficacité.

Le programme doit être développé dans le périmètre du manuel d'exploitation (MANEX) de l'exploitant (partie D –formation pour les exploitants).

Les entités autres que les exploitants aériens doivent développer leur programme de formation dans un document jugé acceptable par l'Autorité.

Note : le personnel des sous-traitants intervenant au nom de l'exploitant, et sous la responsabilité de ce dernier, est également redevable des exigences de formation en fonction des tâches qu'il accomplit.

Types d'exploitation	Dispositions du RAS 18		
	Obligation d'établir un programme de formation MD	Obligation de faire approuver un programme de formation MD	Obligation de mettre en place des procédures MD
Exploitant transportant (ou susceptible de transporter) des MD	OUI	OUI	OUI
Exploitant ne transportant pas de MD	OUI	OUI	OUI
Expéditeur ou transitaire	NON *	NON *	OUI**
Sociétés de manutention	OUI	OUI	OUI
Agences chargées de l'inspection filtrage	OUI	OUI	NON



*: les expéditeurs ou transitaires sont exemptés de programme de formation à condition que leur personnel soit formé par un instructeur agréé MD de l'IATA, de l'OACI ou de l'ANACIM.

** : Pour les expéditeurs ou transitaires, le DGR de l'IATA est accepté comme procédures.

2. La formation basée sur les compétences (CBT)

Les Instructions Techniques ont introduit la notion de formation basée sur les compétences (ou Competency Based Training). Cette nouvelle approche repose sur l'identification des besoins de formation de chaque personnel eu égard aux spécificités de l'exploitation. Les opérateurs postaux désignés ne sont pas concernés par ces nouvelles dispositions.

2.1 Les formations par catégories

Le modèle de formation par catégories de personnel relatif aux marchandises dangereuses est articulé autour du type de poste occupé par un agent alors que la formation CBT s'attache aux fonctions dont il est responsable.

La formation par catégories vise les connaissances que devraient avoir les agents pour accomplir leurs fonctions spécifiques, mais ne s'intéressent pas aux compétences/comportements que doivent acquérir les personnels concernés pour s'acquitter de leurs tâches.

2.2 L'approche CBT – Généralités

L'approche CBT conçoit une formation et une évaluation qui sont spécifiques à des fonctions et non plus simplement à des connaissances théoriques sur les marchandises dangereuses. Elle vise essentiellement à mieux s'assurer que les agents peuvent remplir leurs fonctions.

Un programme de formation fondé sur les compétences est basé sur :

- l'identification des compétences nécessaires aux tâches réellement exécutées ;
- une analyse de la population à former, de leur niveau de compétence et de leur besoin de formation ;
- la détermination des moyens les plus efficaces de réaliser ces tâches ;
- des évaluations élaborées afin de déterminer si ces compétences ont été acquises.

Une compétence se manifeste et s'observe par des comportements qui mobilisent les connaissances, les habiletés et les comportements, attitudes appropriées pour la réalisation d'activités ou de tâches dans des conditions spécifiées.

Les compétences décrivent ce que devrait être la performance standard d'une personne compétente dans son emploi/ses fonctions.

Une formation de type CBT devrait mettre les stagiaires en position active (exemple : formation pratique), contrairement à une formation traditionnelle (essentiellement basée sur la théorie).



2.3 Les documents à fournir

Conformément au présent règlement, l'exploitant est responsable de la vérification de la conformité réglementaire des programmes qu'il soumet à l'Autorité pour approbation.

La liste des documents à fournir par l'exploitant pour faciliter l'approbation du programme lors de la demande d'approbation d'une formation CBT est la suivante :

- La partie pertinente du manuel d'exploitation (Manex D) comprenant les objectifs et le programme détaillé de formation ;
- La check-list de conformité, dûment complétée pour chaque fonction :
- La liste des tâches, sous-tâches, activités et comportements ;
- Le modèle de compétences adapté ;
- Un extrait des tests ou techniques d'évaluation.

L'exploitant identifie les formations initiales et de recyclage et ce pour chaque fonction.

L'Autorité procède à l'étude de ces documents pour les types d'exploitation nécessitant l'approbation des programmes de formations aux marchandises dangereuses.

Les documents finalisés devraient comporter un numéro de version et/ou une date permettant de les identifier sans ambiguïté. Le courrier d'approbation du programme de formation reprend ces références.

La mise en œuvre de la formation et son adéquation au programme approuvé pourront faire l'objet d'une vérification de l'Autorité dans le cadre des actions programmées de surveillance des exploitants aériens (audits, inspections, observations) ou déclenchée en cas de lacunes constatées.

2.4 Définition des différentes fonctions exercées par les agents

Il s'agit d'un élément clé de l'ensemble du processus car il est important de définir clairement les responsabilités et les résultats attendus de la part de l'employé.

Dans le cadre de la mise en œuvre de leur programme de formation CBT, les dix fonctions « types » (rôles bien déterminés) sont définies comme suit :

- Personnel chargé de la préparation des envois de marchandises dangereuses ;
- Personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des marchandises présentées comme marchandises générales ;
- Personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des envois de marchandises dangereuses ;
- Personnel chargé de manutentionner le fret dans un entrepôt et de charger et décharger des unités de chargement et des compartiments cargos d'aéronef ;
- Personnel chargé de l'acceptation des bagages des passagers et des membres d'équipage, de la gestion des zones d'embarquement et d'autres tâches comportant des contacts directs avec les passagers à un aéroport ;
- Personnel chargé de la planification du chargement des aéronefs ;
- Équipage de conduite ;
- Agents techniques d'exploitation ;
- Équipage de cabine ;
- Personnel chargé de l'inspection-filtrage des passagers et des membres d'équipage et de leurs bagages, du fret et de la poste.



Il est important de se rappeler qu'une fonction n'est pas un titre d'emploi mais une description de la responsabilité d'un employé au sein de l'exploitation.

Même si cette liste de fonction représente une bonne base de travail, il est tout à fait possible de définir d'autres types de fonctions (en regroupant, scindant celles-ci ou en créant de nouvelles).

2.5 Liste des tâches et sous-tâches

L'ensemble des tâches peut être décliné en sept (07) tâches principales telles que définies :

- Classification des marchandises dangereuses ;
- Préparation d'une expédition de marchandises dangereuses ;
- Traitement/acceptation du fret ;
- Gestion du pré-chargement du fret ;
- Acceptation des bagages des passagers et de l'équipage ;
- Transport du fret/des bagages ;
- Recueil des données de sécurité.

Note : Bien que ces listes puissent être utilisées telles quelles, l'exploitant pourra les adapter à ses opérations sur le terrain.

2.6 Les activités

Les activités sont des actions simples, observables, qui permettront de mener à bien la sous-tâche.

2.8 Fiches de formation et d'évaluation

Les éléments minimums devant être contenus dans le dossier de formation et d'évaluation sont listés dans le tableau ci-dessous.

Le dossier de formation et d'évaluation doit être conservé par l'exploitant pendant une période minimale de trente-six (36) mois à compter du mois durant lequel les plus récentes formations et évaluation ont eu lieu et ont été remis sur demande à l'agent ou à l'Autorité.

Eléments requis	Eléments optionnels
<ul style="list-style-type: none">• nom / prénom du stagiaire ;• mois de la fin de la formation/de l'évaluation ;• date de validité ;• description ou copie des fonctions et de la liste des tâches de la personne ;• Intitulé et version de la formation ;• nom et adresse de l'organisme de formation ;• déclaration de l'évaluateur stipulant que la formation CBT a été accomplie avec succès.	<ul style="list-style-type: none">• identité du stagiaire (ex : numéro d'enregistrement dans la société, date de naissance, n° passeport / CNI, etc.) ;• liste des compétences (connaissances, activités et comportements) ;• contenu et matériel de formation ;• format/méthode de formation ;• nom et signature de l'instructeur ;• nom et signature de l'employeur/superviseur/gestionnaire ;• note de l'évaluation.



2.9 Délivrance d'un certificat de formation

A l'issue d'une formation en marchandises dangereuses, tout employeur qui a des motifs raisonnables de croire qu'un employé possède une formation appropriée et qu'il effectuera des fonctions correspondant à la formation reçue lui délivre un certificat de formation.

Note : La liste des tâches principales et des compétences évaluées devrait être associée au certificat ou aux différents certificats (en cas de formations multiples).

3. Exploitants étrangers

Tout document délivré à un membre d'équipage de conduite étranger d'un aéronef immatriculé dans un pays qui est un État membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale indiquant qu'il a reçu une formation pour le transport aérien de marchandises dangereuses est reconnu comme un certificat de formation valable pour l'application du présent règlement, conformément à l'article 33 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, lorsque ce document est valable dans cet État membre.

NOTE : La formation d'une devrait inclure les révisions les plus récentes apportées au présent règlement qui, par ailleurs, incorpore d'autres documents par renvoi, par exemple, les Instructions Techniques de l'OACI. Par conséquent, une formation supplémentaire peut s'avérer nécessaire si des modifications sont apportées aux exigences réglementaires applicables aux fonctions de la personne avant l'expiration du certificat de formation.

4. Expiration d'un certificat de formation

4.1 Durée de chaque formation

L'exploitant définit des durées pour chaque formation en s'appuyant sur :

- le type de formation (initial ou recyclage) ;
- le contenu des cours ;
- le type/format de la formation ;
- la population de stagiaires ;
- etc.

La mise en œuvre par l'exploitant d'une évaluation de l'efficacité du programme de formation conduit à adapter la durée et le contenu du plan de formation et d'évaluation des agents.

4.2 Formation initiale et recyclage

Le programme de formation doit comprendre les volets :

- formation initiale;
- formation de recyclage.

La formation de recyclage et l'évaluation ou les évaluations correspondante(s) doivent être achevées au plus tard dans les vingt-quatre (24) mois suivant la formation précédente, afin de garantir le maintien des compétences.

Si elles ont été achevées dans les trois (3) derniers mois de la période de validité de la formation et de l'évaluation précédentes, la période de validité court du mois durant lequel elles ont été achevées jusqu'à 24 mois après le mois d'expiration de la formation précédente.

Un exploitant peut s'appuyer sur son système de gestion de la sécurité (SGS) afin d'envisager une formation et une évaluation en continu de ses personnels.



L'évaluation continue peut se faire par différents types d'actions : des séances sous supervisions, des inspections/audits, des retours d'expérience, des contrôles qualité, des mises à jour/informations régulières....

Sous réserve de la mise en place de ces actions continues auprès des personnels, la réalisation d'une formation de recyclage définie par l'exploitant pourrait être réduite aux éléments fondamentaux en fonction du retour d'expérience et de son analyse des performances des personnels.

5. Présentation de la preuve de formation

L'employeur d'une personne qui est titulaire d'un certificat de formation présente à l'inspecteur, dans les 15 jours suivant la date d'une demande écrite de celui-ci, une copie du certificat de formation et, le cas échéant, du dossier de formation ou de l'énoncé d'expérience. La personne qui manutentionne, demande le transport ou transporte des marchandises dangereuses ou qui, surveille une autre qui exécute ces opérations, présente immédiatement à l'inspecteur qui lui en fait la demande son certificat de formation ou une copie de celui-ci.

6. Qualification des instructeurs/évaluateurs

Dans la formation fondée sur les compétences, l'instructeur facilite la progression du stagiaire vers l'acquisition des compétences.

Les instructeurs des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses doivent démontrer qu'ils sont compétents ou être jugés compétents en pédagogie et dans la fonction qu'ils vont enseigner avant de dispenser la formation.

Les instructeurs doivent disposer d'une connaissance pratique des compétences enseignées, en observant ou en participant aux activités liées à la formation et ce avec une fréquence recommandée de deux ans au minimum.

Les instructeurs qui dispensent la formation initiale et/ou de recyclage doivent démontrer à l'Autorité avoir dispensé des cours durant les 24 derniers mois ou, à défaut, avoir suivi une formation de recyclage.

Les instructeurs doivent se familiariser avec les mises à jour des règlements et adapter le matériel de formation en conséquence chaque fois que des modifications réglementaires impactent l'exploitation ou que l'évaluation continue de l'efficacité de la formation au travers du SGS le préconise.

Le tableau ci-après énumère les critères de qualification pour les instructeurs et les évaluateurs ainsi que les différents moyens de les démontrer.

	Requis	Preuve à fournir
Connaissances MD	Pour les nouveaux instructeurs/évaluateurs : Au minimum formation MD équivalente aux connaissances destinées à être enseignées/évaluées formation MD pour la fonction personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des envois de marchandises dangereuses	Certificat en cours de validité



	<p>Pour les instructeurs expérimentés :</p> <p>Au moins une formation effectuée au cours des 24 derniers mois sur les connaissances destinées à être enseignées.</p>	Preuve de la tenue de session d'enseignement
	<p>Tous les instructeurs/évaluateurs doivent se familiariser avec les mises à jour réglementaires et adapter le matériel de formation/évaluation en conséquence chaque fois que des modifications réglementaires ont une incidence sur les opérations ou lorsque l'évaluation continue de la formation par le biais du système de gestion de la sécurité (SGS) l'exige</p>	Disponibilité du matériel de formation et adéquation des salles de formation
Compétences professionnelles (enseignement pratique)	<p>Expérience dans le domaine concerné par la formation et/ou l'évaluation :</p> <ul style="list-style-type: none">• Opérations aériennes ;• MD pour les opérations MD• Non MD pour les opérations non MD. <p>Durée :</p> <ul style="list-style-type: none">• Instructeurs : Au moins 2 ans (accomplis au cours des 5 dernières années avant la session d'enseignement),• Évaluateurs : au moins 2 ans .	<p>Documents tels que</p> <ul style="list-style-type: none">• CV ;• Certificat de l'employeur ;• Description des fonctions (peut être inclus dans le certificat de l'employeur) ;
Compétences pédagogiques (enseignement théorique et/ou pratique)	<p>Les nouveaux instructeurs, doivent démontrer des capacités pédagogiques ou être formés en conséquence.</p> <p>Lorsqu'une formation est nécessaire, l'approche suivante est un moyen pour acquérir les compétences pédagogiques nécessaires :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Assister au cours (à enseigner) en tant qu'observateur ;2. Préparer un cours et le co-animer avec un instructeur expérimenté ;3. Enseigner individuellement un cours complet et, idéalement, diriger ou établir un programme de formation complet.	Preuve de capacités pédagogiques, évaluation, certificat.
	<p>Pour les instructeurs expérimentés :</p> <p>Au moins une formation effectuée au cours des 24 derniers mois.</p>	Preuve de la tenue de session d'enseignement



APPENDICE 6 : EXIGENCES REGLEMENTAIRES DE LA CERTIFICATION MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Introduction

- 1.1. Tout exploitant, expéditeur, fournisseur d'emballage ayant l'intention d'accepter, de traiter et de participer au transport de marchandises dangereuses doit être agréé par l'Autorité de l'Aviation civile du Sénégal.
- 1.2. Le(s) postulant (s) doit soumettre à l'autorité de l'aviation civile un formulaire de demande d'autorisation de transport aérien de marchandises dangereuses dûment rempli pour toute délivrance ou renouvellement de l'agrément marchandises dangereuses.
- 1.3. Aucun exploitant et /ou expéditeur ne doit manipuler ni transporter des marchandises dangereuses sans un agrément valide. La durée de validité de l'agrément est d'un (01) an, renouvelable après inspection. La demande de renouvellement de l'agrément doit être introduite deux (02) mois avant la date d'expiration.
- 1.4. Toute modification du statut, du fonctionnement, de l'organisation ou de tout autre document soumis lors de la certification Marchandises Dangereuses doit être immédiatement notifiée à l'Autorité de l'Aviation civile. Le défaut de notification à l'autorité desdites modifications pourrait entraîner la suspension de l'agrément.

2. Exigences de la certification pour le traitement et le transport des marchandises dangereuses

2.1. Expéditeurs ou transitaires,

Les expéditeurs ou transitaires doivent :

- a. Détenir l'édition en vigueur du Règlement de l'IATA sur le transport aérien des marchandises dangereuses (DGR) qui doit être mis à la disposition de tout le personnel formé concerné ;
 - b. Aménager dans son entrepôt, une zone de stockage des marchandises dangereuses ;
 - c. Fournir des procédures d'exploitation standard (SOP) complètes décrivant en détail l'ensemble des opérations marchandises dangereuses ;
- 2.1.1. Soumettre une attestation de formation marchandises dangereuses pour la fonction personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des envois de marchandises.
 - 2.1.2. Au moment du dépôt de la demande, les attestations de formation sur les marchandises dangereuses doivent être valides pour une durée minimale de trois (03) mois. Pour les attestations de formation dont la durée de validité est de moins de trois (03) mois, une formation récurrente du personnel doit être organisée.
 - 2.1.3. Après la formation récurrente, les agents du fret et les transitaires doivent soumettre les attestations de formation à l'Autorité.
 - 2.1.4. La formation doit être dispensée par un instructeur agréé par l'Autorité de l'aviation civile, l'IATA ou l'OACI.

2.2. Exploitants aériens

2.2.1. L'exploitant aérien doit :

- a. Détenir l'édition en vigueur du Règlement de l'IATA sur le transport des marchandises dangereuses (DGR) qui doit être mis à la disposition de tout le personnel formé concerné ;
 - b. Aménager dans son entrepôt, une zone de stockage des marchandises dangereuses y compris une zone pour les marchandises dangereuses endommagées ;
 - c. Fournir des procédures d'exploitation standard (SOP) complètes décrivant en détail l'ensemble des opérations marchandises dangereuses ;
 - d. Soumettre une attestation de formation pour la fonction personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des envois de marchandises dangereuses pour deux personnes au minimum.
- 2.2.2. Au moment du dépôt de la demande, les attestations de formation sur les marchandises dangereuses doivent être valides pour une durée minimale de trois (03) mois. Pour les



attestations de formation dont la durée de validité est de moins de trois (03) mois, une formation récurrente du personnel doit être organisée.

2.2.3. Après la formation récurrente, les agents des exploitants doivent soumettre les attestations de formation à l'Autorité.

2.2.4. La formation doit être dispensée par un instructeur agréé par l'Autorité de l'aviation civile, l'IATA ou l'OACI.

2.2.5. Les sociétés chargées d'assister les exploitants aériens (sociétés d'assistance en escale) doivent en plus des exigences de l'exploitant :

- a. Conserver une copie de l'autorisation marchandises dangereuses de la compagnie aérienne assistée, délivrée par l'autorité compétente de l'État de l'exploitant et/ou de l'État d'immatriculation de l'aéronef ;
- b. Disposer du manuel de procédures marchandises dangereuses de l'exploitant ;
- c. S'assurer que les listes de vérification sont disponibles et conformes et incluent l'inspection, l'identification, la vérification, l'emballage, le marquage, l'étiquetage et les documents conformément à une liste appropriée de marchandises dangereuses qui doit être complétée en double exemplaire ;
- d. Ne pas accepter les colis de marchandises dangereuses endommagés ;
- e. Veiller à ce que tous les employés impliqués dans le traitement et la manutention des marchandises dangereuse soient formés en fonction de leurs responsabilités.

2.3. Fournisseurs d'emballages

2.3.1. Le fournisseur d'emballage doit :

- a. Détenir l'édition en vigueur du Règlement de l'IATA sur le transport aérien des marchandises dangereuses (DGR) qui doit être mis à la disposition de tout le personnel formé concerné ;
- b. Élaborer et soumettre à l'Autorité des procédures d'entreprise (Procédures d'exploitation standard-SOP) : exigences détaillées et procédure de formation, achat d'emballage, test d'emballage ; rapports et procédures de certification et de stockage, etc. ;
- c. Veiller à ce que tous les emballages soient fabriqués, reconditionnés et testés sous un programme d'assurance qualité qui satisfait l'Autorité de l'aviation civile, afin de garantir que chaque emballage répond aux exigences des Instructions Techniques de l'OACI ;
- d. Veiller à ce que chaque type d'emballage soit testé et certifié par type de conception. Leur utilisation ultérieure doit être spécifiée dans le rapport d'essai applicable et se conformer à tout égard au type de conception qui a été testé. Une copie du rapport d'essai et du certificat de test doit être fournie à l'acheteur du colis ;
- e. Fournir pour chaque type d'emballage, des informations concernant les procédures à suivre, y compris les instructions de fermeture pour les emballages et réceptacles intérieurs, une description des types et dimensions des fermetures, y compris tout autre composant pour assurer que les colis présentés pour le transport sont capables de transmettre les performances applicables des tests et les exigences en matière de pression différentielle des Instructions Techniques de l'OACI, selon le cas ;
- f. Veiller à ce que des installations de stockage dédiées soient préservées pour protéger les marchandises dangereuses contre tout élément pouvant entraîner des dégâts physiques potentiels. Les exigences de ségrégation doivent être satisfaites pendant le stockage ;
- g. Conserver et fournir à l'Autorité de l'Aviation civile, sur demande, une copie complète de l'inventaire détaillé de toutes les transactions d'emballage effectuées, qui comprend :
 - Le type d'emballage (description) ;
 - La date de transaction ;
 - Le nom et contact de l'acheteur ;
 - La quantité achetée.
- h. Soumettre et conserver des attestations de formation pour la fonction personnel chargé de la préparation des envois de marchandises à jour de deux (02) employés au minimum.

2.3.2. Au moment de la présentation de la demande, les attestations de formation sur les marchandises dangereuses doivent être valides pour une durée minimale de trois (03)



mois. Pour les attestations de formation dont la durée de validité est de moins de trois (03) mois, une formation récurrente du personnel doit être organisée.

2.3.3. Après la formation récurrente, les fournisseurs doivent soumettre des attestations de formation à l'Autorité.

2.3.4. La formation doit être dispensée par un instructeur agréé par l'Autorité de l'aviation civile, l'IATA ou l'OACI.

3. Certification des instructeurs

3.1 Pour être instructeur en marchandises dangereuses, le postulant doit se conformer aux exigences suivantes :

- a. Avoir suivi avec succès la formation marchandises dangereuses pour la fonction personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des envois de marchandises dangereuses.
- b. Avoir suivi avec succès la formation instructeur IATA ou OACI.

3.2 Pour toute demande initiale d'agrément d'instructeur en Marchandises Dangereuses, les documents ci-dessous doivent être fournis :

- a. Un curriculum vitae ;
- b. Une attestation de formation instructeur IATA ou OACI ;
- c. Une attestation de formation à jour sur la fonction personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des envois de marchandises dangereuses.
- d. Un programme de formation en MD incluant les méthodes de test qui doit être approuvé par l'Autorité de l'aviation civile ;
- e. Réglementation de l'IATA en cours de validité ;
- f. Une copie du calendrier de formation annuel ;
- g. Un matériel de formation adéquat qui doit inclure : plan des cours, aides audiovisuelles, supports de cours, brochures, classeurs ;
- h. Deux (02) épreuves d'examen distinctes montrant toutes les réponses et les notes associées à attribuer pour chaque question ;

3.3 L'instructeur doit démontrer à l'Autorité des connaissances techniques adéquates pour toutes les catégories liées à ses responsabilités de formation et à ses compétences pédagogiques.

3.4 La formation sur les marchandises dangereuses ne peut être dispensée si l'attestation (agrément ou habilitation) a expiré.

3.5 pour toute demande de renouvellement d'agrément d'instructeur en Marchandises Dangereuses l'instructeur doit fournir :

- a) La preuve qu'il a dispensé au moins une formation au cours des vingt-quatre (24) derniers mois sur les connaissances destinées à être enseignées ou la preuve de formation pour la fonction personnel chargé du traitement ou de l'acceptation des envois de marchandises dangereuses ;
- b) Le calendrier de formation annuel ;
- c) La réglementation de l'IATA en cours de validité.

APPENDICE 7 : TRANSPORT AERIEN DES ANIMAUX VIVANTS INFECTES ET DES DEPOUILLES MORTELLES

1. Transport des animaux infectés ou venimeux

1.1. Généralités

1.1.1. Le transport par voie aérienne d'animaux infectés ou venimeux est soumis aux conditions suivantes :



- a. Les animaux doivent être enfermés dans une première caisse métallique ;
- b. Les grillages fermant cette caisse doivent avoir des mailles dont les dimensions sont suffisamment petites pour ne laisser passer ni les animaux eux-mêmes, ni les petits auxquels ils peuvent donner naissance ;
- c. La première caisse doit être placée et calée au centre d'une caisse à claire voie de construction suffisamment solide pour pouvoir supporter une charge de 500 kg sur son couvercle sans présenter d'amorce d'écrasement ;
- d. Les dimensions intérieures de la seconde caisse doivent être telles qu'un espace vide de 10 cm sépare de tous côtés la première caisse de la seconde (sauf aux points de calage) ;
- e. La seconde caisse doit porter une étiquette spéciale noire pour les animaux venimeux et rouge pour les animaux infectés avec tête de mort à gauche et dans la partie droite l'indication suivante :

Animaux venimeux ou infectés A MANIPULER AVEC PRECAUTION EN CAS DE VOL A HAUTE ALTITUDE A PLACER DANS UN COMPARTIMENT PRESSURISE.

- f. La caisse contenant les animaux doit être placée de préférence dans une soute à bagages aérée et solidement arrimée.
- 1.2. Restrictions imposées au transport aérien de marchandises dangereuses - animaux infectés**
- 1.2.1. Les animaux vivants ne doivent être utilisés pour le transport d'une matière infectieuse que si cette matière ne peut être expédiée d'une autre manière. Les animaux infectés ne peuvent être transportés que dans les conditions d'une approbation accordée par les autorités compétentes de l'État d'origine, de transit, de destination et de l'exploitant. Celle-ci doit inclure, au moins, les autorités de santé publique et vétérinaires et/ou toute autre autorité compétente, le cas échéant.
 - 1.2.2. Il faut adopter une démarche basée sur le risque, selon que la matière infectieuse relève de la catégorie A ou de la catégorie B et selon qu'elle est affectée au numéro UN 2814, UN 2900 ou UN 3373, lorsqu'on examine une telle demande d'approbation.
 - 1.2.3. Les animaux intentionnellement infectés doivent être expédiés dans des emballages étanches aux germes qui offrent un niveau de sécurité au moins égal à celui des emballages que l'on utilise pour le transport aérien des animaux axéniques. Les expéditions doivent être déclarées et porter la marque « animaux vivants infectés », les marques et étiquettes étant apposées en conformité avec les Instructions Technique de l'OACI.
 - 1.2.4. Lorsqu'un récipient vide doit être retourné à l'expéditeur, il faut le désinfecter ou le stériliser convenablement avant l'expédition. De plus, toutes les marques et étiquettes prescrites ci-dessus doivent alors être enlevées, effacées ou rendues illisibles de toute autre manière.
- 2. Conditions de transport des dépouilles mortelles par voie aérienne**
- 2.1. Généralités**
- 2.1.1. Le transport des dépouilles mortelles par voie aérienne est soumis aux mêmes dispositions que le transport par voie de surface. Cependant Il doit être démontré que :



- a. Le dispositif épurateur de gaz exigé peut remplir ses fonctions dans les conditions habituelles de vol que rencontre un aéronef au cours d'un voyage en particulier pendant les montées et les descentes, et en cas d'incident de pressurisation ;
- b. Le cercueil doit porter extérieurement une marque, plaquette ou autre signe apparent confirmant la présence d'un épurateur agréé ;
- c. Le cercueil doit être placé dans un compartiment isolé des occupants de l'avion en ce qui concerne le conditionnement d'air et ne peut être placé à proximité que de matériaux inertes, à l'exclusion toutefois d'objets destinés à se trouver en contact fréquent avec des personnes (trousses, bagages, jouets, denrées alimentaires, vêtements, etc.)
- d. Le commandant de bord doit être informé de la présence d'une dépouille mortelle à bord.

2.2. Procédures de transport des dépouilles mortelles

Les dépouilles mortelles excepté celles incinérées, doivent être contenues dans un cercueil en zinc scellé hermétiquement et introduit dans un autre cercueil en bois. Le cercueil en bois doit être protégé des dommages par un emballage extérieur et couvert par une toile ou une bâche de sorte que la nature de son contenu ne soit pas apparente. Les dépouilles incinérées doivent être embarquées dans des urnes funèbres qui sont efficacement protégées des chutes par un emballage approprié.

APPENDICE 8 : INFRACTIONS ET SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PECUNIAIRES RELATIVES AUX MARCHANDISES DANGEREUSES

Les manquements aux exigences du présent règlement aéronautique sont susceptibles de faire l'objet de sanctions administratives et pécuniaires en application de la réglementation en vigueur.

APPENDICE 9 : DEROGATION, APPROBATION, EXEMPTIONS

1. Dérogation

L'Autorité peut accorder des dérogations pour permettre le transport aérien de marchandises dangereuses qui pourraient ne pas être autorisées dans des circonstances normales ou leur transport dans des conditions différentes de celles qui sont prescrites dans les Instructions techniques. Ces dérogations peuvent être accordées uniquement dans des cas d'extrême urgence ou lorsque d'autres modes de transport sont inutilisables en pratique ou lorsqu'il est contraire à l'intérêt public de respecter intégralement les Instructions techniques :

1.1. Extrême urgence. Les marchandises dangereuses peuvent devoir être transportées pour les motifs suivants :

- a. Secours humanitaire ;
- b. Secours environnemental ;
- c. Épidémie ;
- d. Sécurité nationale ou internationale ;
- e. Protection des personnes (par exemple, sauvetage) ;
- f. Disponibilité limitée au point de destination.

Les demandes fondées uniquement sur des motifs commerciaux ne devraient pas être considérées comme étant urgentes et le transport par d'autres modes devrait également être envisagé.

1.2. Lorsque d'autres modes de transport sont inutilisables en pratique, l'Autorité doit faire procéder à une évaluation des risques, qui doit porter sur :

- a. Durée du voyage. Le transport par d'autres modes peut se traduire par un voyage d'une durée déraisonnable et pouvant avoir des effets préjudiciables sur l'efficacité des marchandises dangereuses.
- b. Infrastructure. La disponibilité des autres modes de transport peut être restreinte.
- c. Sécurité. Les dispositions globales du mode aérien en matière de sécurité peuvent réduire la possibilité d'une intervention illicite (les vols entre autres).
- d. Itinéraire. Le transport aérien peut se traduire par une réduction du risque d'exposition du public aux marchandises dangereuses en cas d'incident ou d'accident. Les risques de piraterie peuvent également être réduits de manière significative.



e. Coûts. Les coûts du transport par d'autres modes peuvent être irréalistes d'un point de vue économique. Toutefois, la décision d'accorder une dérogation ne doit pas être fondée uniquement sur les coûts.

1.3. Lorsqu'il est contraire à l'intérêt public de respecter intégralement les Instructions techniques, par exemple dans les cas suivants :

- a. Applications médicales ;
- b. Nouvelles technologies ;
- c. Renforcements de la sécurité.

1.4. Renseignements à fournir

1.4.1. Quand une dérogation est demandée, les renseignements ci-après doivent être fournis :

- a. Raison pour laquelle il est essentiel que l'objet ou la matière soit transporté par avion ;
- b. Évaluation des risques et déclaration dans laquelle le demandeur explique pourquoi il estime que la proposition (y compris toute mesure de sécurité décrite par le demandeur) permettra d'obtenir un niveau de sécurité au moins équivalent à celui qui résulterait de l'application des Instructions techniques ;
- c. Renseignements détaillés relatifs à l'exploitant, notamment le type d'aéronef, les numéros de vol, etc.
- d. Si applicable, l'autorisation de l'Etat d'origine, de transit, de survol et de destination ;
- e. Déclaration de marchandises dangereuses : désignation officielle de transport, classification et numéro ONU proposés, accompagnés de toutes les informations techniques détaillées, emballage proposé, quantité à transporter ;
- f. Toute instruction spéciale de manutention et tous les renseignements sur les interventions d'urgence spéciales ;
- g. Nom et adresse de l'expéditeur et du destinataire ;
- h. Aéroports de départ, de transit et de destination ainsi que dates proposées ;
- i. La copie du certificat de formation marchandises dangereuses du transitaire ou expéditeur ou du représentant de l'exploitant responsable de la demande d'autorisation de transport aérien des marchandises interdites.

1.5. Dérogation autorisant le transport des piles au lithium

Les critères ci-après doivent être déterminés par l'exploitant lors d'une demande de dérogation autorisant le transport des piles au lithium ionique UN 3480 comme fret à bord d'un aéronef de passagers au titre de la disposition particulière A201 :

- a. La capacité globale de l'aéronef et de ses systèmes ;
- b. Le colis et l'emballage ;
- c. La quantité de piles et de batteries ;
- d. Les caractéristiques de rétention des unités de chargement ;
- e. Les dangers spécifiques et les risques pour la sécurité associée à chaque type de pile et de batterie à transporter, seul ou avec d'autres ;
- f. La composition chimique des piles et des batteries.

2. Approbation

2.1. Une approbation peut être octroyée par l'autorité nationale de l'aviation civile dans les circonstances suivantes :

- g. Le transport des marchandises dangereuses est interdit dans les avions passagers et/ou cargo mais font l'objet de disposition particulière A1 ou A2 ;
- h. Le transport d'animaux infectés ;



- i. Le transport d'explosifs interdits : les matières et objets explosibles en quantités supérieures aux quantités autorisées pour le transport et les explosifs dont le transport est interdit ne peuvent être transportés qu'au titre d'une approbation.
- j. Etc.

3. EXEMPTIONS

3.1 Exemptions générales

3.1.1. Applicabilité des dispositions des IT de l'OACI

Sauf pour la section 4.2 de la partie 7 des IT de l'OACI (renseignement à fournir aux employés), les dispositions des IT ne s'appliquent pas aux MD s'il s'agit :

- a) D'administrer des soins médicaux à un patient, en cours de vol, lorsque ces marchandises :
 - Ont été placées à bord avec l'approbation de l'exploitant ; ou
 - Font partie de l'équipement permanent de l'aéronef lorsqu'il a été adapté à un usage spécialisé ;

Si les conditions suivantes sont remplies :

- ✓ Les bouteilles de gaz ont été fabriquées expressément pour contenir et transporter ce gaz précis ;
- ✓ L'équipement contenant les accumulateurs remplis d'électrolyte est maintenu en position verticale et, lorsque c'est nécessaire arrimé dans cette position pour empêcher un déversement de l'électrolyte.

Note : pour les MD que les passagers sont autorisés à transporter pour soins médicaux voir le chapitre 1.1.2 de la partie 8 des IT de l'OACI

- b) D'administrer des soins vétérinaires ou d'utiliser un pistolet d'abattage, pour un animal, en cours de vol ;
- c) D'effectuer un largage pour des activités liées à l'agriculture, à l'horticulture, à la sylviculture, à la prévention des embâcles, au dégagement des glissements de terrain ou à la lutte contre la pollution ;
- d) D'effectuer un largage ou un déclenchement dans le cadre d'activité de prévention des avalanches ;
- e) D'assurer une assistance en cours de vol, et en relation avec le vol, dans le cadre d'opération de recherches et de sauvetage ;
- f) De véhicules transportés dans des aéronefs conçus ou modifiés pour le transport de véhicules, toutes les prescriptions ci-après étant respectées :
 - Les autorités appropriées des Etats intéressés ont délivré une autorisation et ont prescrit des conditions spécifiques pour le vol envisagé ;
 - Les véhicules sont arrimés en position normale ;
 - Les réservoirs de carburant de manière à éviter le déversement de carburant durant le chargement, le déchargement et le transit ;
 - Les niveaux d'aération adéquats sont maintenus dans le compartiment de l'aéronef dans lequel les véhicules sont transportés ;
- g) De MD qui sont nécessaires à la propulsion des engins de transport ou au fonctionnement de leur équipement spécialisé pendant le transport (groupe frigorifique par exemple) ou qui sont requises du fait des règlements d'exploitation (extincteur par exemple) (voir exemptions accordées aux exploitants chapitre 3.2) ;
Note : cette exception s'applique uniquement au moyen de transport effectuant l'opération de transport.
- h) De MD continues dans des excédents de bagage expédiés en fret si les prescriptions ci-après sont observées :
 - Les excédents de bagages ont été expédiés en fret par un passager ou en son nom ;
 - Les MD peuvent uniquement être des MD dont le transport dans les bagages enregistrés est autorisé par le chapitre 1.1.2 de la partie 8 des IT de l'OACI et est conforme aux dispositions de ce paragraphe ;
 - Les excédents de bagages portent la mention "excédents de bagages expédiés en fret".



3.1.2. Rangement et arrimage des MD au titre des alinéas a), b), c), d) et e) du chapitre 3.1.1
Des dispositions doivent être prises pour ranger et arrimer les MD au titre des alinéas a), b), c), d) et e) du chapitre 3.1.1.

3.1.3. L'utilisation des MD à bord de l'aéronef
Pendant l'utilisation des MD à bord de l'aéronef, celles-ci doivent être sous la surveillance d'un personnel formé.

3.1.4. Les conditions de transport des MD au titre des alinéas a), b), c), d) et e) du chapitre 3.1.1
Les MD transportées au titre des alinéas a), b), c), d) et e) du chapitre 3.1.1 peuvent être transportées sur un vol par le même aéronef avant ou après un vol sur lequel elles se trouvaient pour les fins indiquées ci-dessus quand il est peu pratique de charger ou de décharger les MD immédiatement avant ou après le vol, si les conditions suivantes sont satisfaites :

- a) Les MD doivent pouvoir supporter les conditions normales du transport aérien ;
- b) Les MD doivent être identifiées comme il convient (par exemple, par des marques ou des étiquettes) ;
- c) Le transport des MD doit être approuvé par l'exploitant ;
- d) Avant le chargement, les MD doivent avoir fait l'objet d'une inspection pour déceler d'éventuels dommages ou déperditions ;
- e) Le chargement doit être supervisé par l'exploitant ;
- f) Les MD doivent être rangées et arrimées à bord de l'aéronef d'une manière qui empêche tout mouvement au cours du vol qui pourrait en changer l'orientation ;
- g) La présence à bord de MD et leur emplacement doivent être signalés au pilote commandant de bord. En cas de changement d'équipage ces renseignements doivent être transmis au nouvel équipage ;
- h) Tous les membres du personnel doivent avoir une formation appropriée à leurs responsabilités ;
- i) Les dispositions des sections 4.2 (renseignements à fournir aux employés) et 4.4 (compte rendu d'accident ou d'incident concernant les MD) de la partie 7 des IT de l'OACI s'appliquent.

Les MD transportées au titre des alinéas a), b), c), d) et e) du chapitre 3.1.1 peuvent être transportées sur des vols effectués par le même aéronef à d'autres fins (vol d'entraînement ou de mise en place par exemple) si les conditions des alinéas a) à i) du chapitre 3.1.4 sont satisfaites.

3.2 Marchandises dangereuses dont le transport est rigoureusement interdit

Les marchandises (objets ou matières) qui telles qu'elles sont présentées au transport, risquent d'exploser, de réagir dangereusement, de produire une flamme ou un dégagement dangereux de chaleur ou une émission dangereuse de gaz ou de vapeur toxique, corrosive ou inflammable dans les conditions normalement transportées par voie aérienne.

Note1 : certaines MD dont on sait qu'elles répondent à la description ci-dessus figurant dans la liste des MD (tableau 3-1 des IT de l'OACI) avec la mention "interdit" aux colonnes 2 et 3. Il faut cependant noter qu'il serait impossible d'énumérer toutes les MD dont le transport aérien est rigoureusement interdit c'est pourquoi il est essentiel de bien veiller à ce qu'aucune marchandise répondant à la description ci-dessus ne soit présentée au transport.

Note 2 : la section 3.2 vise aussi les objets qui sont renvoyés au fabricant pour des raisons de sécurité.

3.3 Exemptions accordées aux exploitants

3.3.1 Applicabilité des IT de l'OACI

Les IT de l'OACI ne s'appliquent pas :

- a) Aux objets et matières qui seraient normalement classés parmi les MD mais qu'il est nécessaire de transporter dans un aéronef conformément aux règlements applicables de navigabilité et d'utilisation des aéronefs ou dont le transport est autorisé par l'Etat de l'exploitant pour répondre à des besoins spéciaux ;



- b) aux aérosols, boissons alcoolisées, parfums, eaux de Cologne, briquets à gaz liquéfié et appareils électroniques portables contenant des piles ou des batteries au lithium métal ou au lithium ionique, à condition que les piles ou les batteries soient conformes aux dispositions de l'alinéa 20) du tableau 8-1 des IT de l'OACI, lorsque ces objets et matières sont transportés par un exploitant à bord d'un aéronef en vue de leur utilisation ou de leur vente à bord pendant le vol ou une série de vol, à l'exclusion toutefois de briquets à gaz non rechargeables et des briquets susceptibles de fuir lorsqu'ils sont exposés à une pression réduite;
- c) À la glace carbonique destinée à être utilisée pour le service de restauration à bord des aéronefs ;
- d) aux dispositions électroniques telles que les sacs de vol électronique, les appareils de divertissement personnel et les lecteurs de carte de crédit contenant des piles ou des batteries au lithium métal ou au lithium ioniques, ni aux batteries de rechange pour ces dispositifs transportés à bord d'un aéronef par l'exploitant pour utilisation à bord pendant le vol ou une série de vol, à condition que les batteries soient conformes aux dispositions de l'alinéa 20 du chapitre 1.1.2 de la partie 8 des IT de l'OACI. Les batteries de rechange au lithium doivent être protégées individuellement contre les court-circuit lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Les conditions de transport et d'utilisation de ces dispositifs électriques et les conditions de transport des batteries de rechange doivent figurer dans le manuel d'exploitation et ou d'autres manuels appropriés qui permettront aux membres d'équipage de conduite, aux membres d'équipage de cabine et aux autres employés de s'acquitter de leur fonction.

3.3.2 Les recharges des objets et matières mentionnés au chapitre 3.3.1 alinéa a), ou les objets et matières mentionnés au chapitre 3.3.1 alinéa a)

Sauf autorisation de l'Etat de l'exploitant, les recharges des objets et matières mentionnés au chapitre 3.3.1 alinéa a), ou les objets et matières mentionnés au chapitre 3.3.1 alinéa a), qui ont été retirés pour être remplacés doivent être transportés conformément aux dispositions des IT de l'OACI; toutefois, si ces recharges sont expédiés par un exploitant, ils peuvent être transportés dans des conteneurs spécialement conçus à cet effet, à condition que lesdits conteneurs soient capables de répondre au moins aux spécifications des emballages prescrits dans les IT de l'OACI pour les objets et les matières placés dans ces conteneurs.

Les recharges des objets et matières mentionnés au chapitre 3.3.1 alinéa b) et c)

Sauf autorisation de l'Etat de l'exploitant, les recharges des objets et matières mentionnés au chapitre 3.3.1 alinéa b) et c) doivent être transportés conformément aux dispositions des IT de l'OACI.

3.3.3 Les dispositifs alimentés par batteries munis de leur batterie et les batteries de rechange prévues pour remplacer celles qui sont mentionnées au chapitre 3.3.1 alinéa d)

Sauf autorisation de l'Etat de l'exploitant, les dispositifs alimentés par batteries munis de leur batterie et les batteries de rechange prévues pour remplacer celles qui sont mentionnées au chapitre 3.3.1 alinéa d), doivent être transportées conformément aux IT de l'OACI.

3.4 Marchandises dangereuses en quantités exemptées

Les petites quantités de MD, définies au chapitre 5 de la partie 3 des IT de l'OACI sont exemptées de certaines dispositions des IT, aux conditions énoncées dans ce chapitre.

3.5 Exemptions relatives au transport de MD en quantités limitées

Certaines MD emballées en quantités limitées sont exemptées de certaines dispositions des IT de l'OACI, aux conditions énoncées dans le chapitre 4 de la partie 3 des IT de l'OACI.

3.6 Lampes contenant des marchandises dangereuses.

Les lampes suivantes ne sont pas visées par les IT de l'OACI à condition qu'elles ne contiennent pas de matières radioactives :

- a) Les lampes ne contenant pas plus de 1g de MD chacune et emballées de manière qu'il n'y ait pas plus de 30g de MD par colis, à condition :



- Que les lampes soient certifiées selon un programme de gestion de la qualité du fabricant

Note : l'application de la norme ISO 9001 :2008 peut être considéré comme acceptable à cette fin.

- Que les lampes soient emballées individuellement dans des emballages intérieurs séparés par des séparateurs, ou que chacune d'elle soit entourée de matériau de rembourrage qui la protège, puis qu'elle soit placée dans un emballage extérieur solide répondant aux dispositions générales du chapitre 1.1.1 de la partie 4 des IT et capable de résister à une épreuve de chute de 1,2 m ;
- b) Les lampes contenant uniquement des gaz de la division 2.2 (en conformité avec la section 3.3.1) à condition qu'elles soient emballées de telle sorte que les projections dues à une rupture de l'ampoule soient confinées à l'intérieur de l'emballage.

Note : les lampes contenant des matières radioactives font l'objet de l'alinéa b) du chapitre 7.2.2.2 de la partie 2 des IT de l'OACI

APPENDICE 10. TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LA POSTE

1. Introduction

- 1.1. Selon la Convention de l'Union postale universelle (UPU), il est interdit de transporter par la poste les marchandises dangereuses définies par les Instructions techniques de l'OACI, à l'exception de celles qui sont indiquées ci-après. Les autorités nationales compétentes doivent veiller à ce que les dispositions en matière de transport de marchandises dangereuses par voie aérienne soient respectées. Les marchandises dangereuses suivantes peuvent être acceptées en vue de leur transport par la poste aérienne sous réserve des prescriptions des autorités nationales compétentes et des Instructions techniques de l'OACI :
 - a. Échantillons de patient définis s'ils sont classés, emballés et marqués comme l'exige les Instructions Techniques de l'OACI ;
 - b. Matières infectieuses affectées à la catégorie B (numéro UN 3373) seulement, si elles sont emballées en conformité à l'instruction d'emballage 650 et dioxyde de carbone solide (neige carbonique) utilisé comme réfrigérant pour le numéro UN 3373 ;
 - c. Matières radioactives en colis excepté, numéros UN 2910 et 2911 seulement dont l'activité ne dépasse pas un dixième des limites indiquées au Tableau 2-14 du Chapitre 7 de la Partie 2 des Instructions Techniques de l'OACI et ne répondant pas aux définitions et critères des classes, autres que la classe 7, ou divisions, définies à la Partie 2 des Instructions Techniques de l'OACI. Les noms de l'expéditeur et du destinataire, la mention « matières radioactives — quantités admises au transport par la poste » et l'étiquette « matières radioactives, colis excepté » doivent figurer sur le colis ;
 - d. Piles ou batteries au lithium ionique contenues dans un équipement (numéro UN 3481) conformes aux dispositions de la Section II de l'instruction d'emballage 967. Un maximum de quatre piles ou de deux batteries peut être posté dans un colis unique ;
 - e. Piles ou batteries au lithium métal contenues dans un équipement (numéro UN 3091) conformes aux dispositions de la Section II de l'instruction d'emballage 970. Un maximum de quatre piles ou de deux batteries peut être posté dans un colis unique.
- 1.2. Les procédures des opérateurs postaux désignés visant à contrôler l'introduction de marchandises dangereuses dans la poste aérienne sont soumises pour examen et approbation à l'Autorité de l'aviation civile de l'État où les envois postaux sont acceptés.
- 1.3. Avant qu'un opérateur postal désigné ne puisse mettre en œuvre l'acceptation des piles ou batteries au lithium, il doit avoir reçu une autorisation écrite de l'Autorité de l'aviation civile

2. Procédures



- 2.1. Les opérateurs postaux désignés par l'Etat doivent établir des procédures suivantes visant à contrôler l'introduction de marchandises dangereuses dans le transport aérien. Ces procédures doivent être approuvées par l'Autorité de l'aviation civile :
- a. Formation du personnel en conformité avec le Chapitre 4 de la Partie 1 des Instructions techniques ;
 - b. Compte rendu aux autorités de l'aviation civile des accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses ;
 - c. Compte rendu aux autorités de l'aviation civile des cas de marchandises dangereuses cachées ou non déclarées ;
 - d. Fourniture de renseignements à la clientèle aux points d'acceptation (ex. boîte aux lettres, bureaux de poste, agences postales, sites web) ;
 - e. Fourniture de renseignements relatifs aux marchandises dangereuses aux clients titulaires de compte ;
 - f. Inclusion dans les contrats avec les clients titulaires de compte de dispositions concernant les marchandises dangereuses qui ne sont pas autorisées dans la poste ;
 - g. Procédures d'urgence ;
 - h. Conservation des documents (ex. liste de vérification en vue de l'acceptation de la neige carbonique) ;
 - i. Procédures d'acceptation documentées à l'intention du personnel relativement aux marchandises dangereuses autorisées au titre de la section 2.3 de la Partie 1 des Instructions techniques ;
 - j. Procédures visant à exiger que le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur figurent sur les colis contenant des marchandises dangereuses ;
 - k. Procédures en vue de vérifier que toute divergence des États ou des exploitants figurant dans l'Appendice 3 des Instructions techniques est respectée ;
 - l. Procédures visant à garantir que toute modification des Instructions techniques est incorporée dans les procédures existantes ;
 - m. Procédures pour la manutention des colis refusés au transport.

3. Formation

3.1. Le personnel d'un opérateur postal désigné doit être formé, en ce qui a trait aux prescriptions, d'une manière correspondant à ses responsabilités.

Le personnel d'un opérateur postal désigné doit recevoir une formation portant uniquement sur les prescriptions propres aux marchandises permises dans la poste aérienne et non pas sur l'acceptation de toutes les classes de marchandises dangereuses.

Note : les aspects de la formation à assurer peuvent différer de ce qui est prévu dans le Tableau 1- 4 des Instructions techniques. Par conséquent, pour ce qui est de l'acceptation des marchandises dangereuses autorisées au titre du § 2.3.2 de la partie 1 des Instructions techniques.

3.3. Les catégories de personnel indiquées dans le Tableau 1-6 des Instructions techniques ne sont pas exhaustives :

- a) opérateurs de services postaux désignés intervenant dans l'acceptation de la poste contenant des marchandises dangereuses ;
- b) Personnel des opérateurs de services postaux désignés intervenant dans l'acheminement de la poste (autre que des marchandises dangereuses) ;
- c) Personnel des opérateurs de services postaux désignés intervenant dans la manutention, l'entreposage et le chargement de la poste



APPENDICE 11. TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR HELICOPTERE

L'Autorité peut accorder un agrément de transport aérien de marchandises dangereuses par hélicoptère sans que toutes les exigences des instructions techniques ne soient remplies notamment dans les cas suivants :

- Des sites sans personnel ;
- Des emplacements éloignés ;
- Des zones montagneuses ;
- Des chantiers de construction.

Lorsqu'un autre État contractant notifie à l'OACI qu'ils nécessitent une approbation préalable pour de telles opérations, l'approbation doit également être obtenue auprès des États d'origine et de destination, comme approprié.

- Lors du chargement de marchandises dangereuses destinées à un transport externe ouvert par hélicoptère, il convient également de tenir compte des types d'emballage utilisés et de la protection de ces emballages, si nécessaire, contre les effets du flux d'air et des intempéries (par exemple en cas de dommages dus à la pluie ou à la neige), en plus des dispositions générales de chargement § 7 ; 2 des instructions techniques de l'OACI.
- Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées suspendues à un hélicoptère, l'exploitant doit s'assurer de la prise en compte des dangers de décharge statique lors de l'atterrissage ou du largage de la charge.
- Lorsque les hélicoptères transportent des passagers, conformément à la partie S-7 ; 2.2.4 du supplément aux instructions techniques de l'OACI, l'État de l'exploitant peut accorder une autorisation pour le transport de marchandises dangereuses soit :
 - a) En cabine, lorsque ces marchandises dangereuses sont associées à des passagers accompagnés ; ou
 - b) Dans des compartiments à fret qui ne répondent pas aux exigences de la partie 7 ; 2.1.1 des instructions techniques de l'OACI.

TRANSPORT DANS LA CABINE D'UN HELICOPTERE DE MARCHANDISES DANGEREUSES AUTORISÉES À BORD D'AÉRONEFS CARGOS SEULEMENT

Avec l'approbation de l'Autorité, les colis portant l'étiquette « Aéronef cargo seulement » peuvent être transportés dans la cabine d'un hélicoptère exploité comme un aéronef cargo. Lorsqu'elle accorde une telle approbation, l'Autorité tient compte :

- a) des types et des quantités des marchandises dangereuses visées ;
- b) des types d'emballage utilisés ;
- c) de la durée du ou des vol (s) ;
- d) des types d'opérations aériennes ;
- e) de la possibilité d'atterrir rapidement en cas d'urgence, entre autres.