

**Arrêté du ministre de l'équipement et du transport n° 780-03
du 12 safar 1424 (15 avril 2003) fixant les conditions de
transport par voie aérienne de tous articles, notamment
les marchandises dangereuses, susceptibles de mettre en
danger la sécurité de l'aéronef et des personnes à bord.**

LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU TRANSPORT.

Vu le décret n° 2-61-161 du 7 safar 1382 (10 juillet 1962)
portant réglementation de l'aéronautique civile, tel qu'il a été
modifié ou complété par le décret n° 2-01-332 du 6 jourmada I 1423
(17 juillet 2002), notamment son article 75,

ARRÊTE :

Chapitre premier

Dispositions générales

ARTICLE PREMIER. – *Définition :*

Sont considérés marchandises dangereuses, les produits ou
matières de nature à présenter un risque lors de leur manutention
ou de leur transport par voie aérienne et qui sont définies comme

telles dans le document de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale n° 9284 annexe 905, intitulé « Instructions Techniques pour la Sécurité du Transport Aérien des Marchandises Dangereuses » dans sa dernière version révisée et publiée en français, ci-après dénommé Instructions Techniques.

ART. 2. – Classification :

Les marchandises dangereuses sont réparties dans les neuf classes suivantes :

Classe 1	Matière et objets explosifs.
Classe 2	Gaz comprimés, liquéfiés, ou dissous sous pression, ou réfrigérés à très basse température.
Classe 3	Matières liquides inflammables.
Classe 4	Matières solides inflammables, matières sujettes à l'inflammation spontanée, matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables.
Classe 5	Matières comburantes, peroxydes organiques.
Classe 6	Matières toxiques et matières infectieuses.
Classe 7	Matières radioactives.
Classe 8	Matières corrosives.
Classe 9	Marchandises dangereuses diverses.

Chapitre II

Autorisation de transport de marchandises dangereuses

ART. 3. – Autorisation de transport de marchandises dangereuses :

L'exploitant des services aériens, dénommé ci-après l'exploitant, ne doit transporter de marchandises dangereuses qu'après autorisation préalable de la direction de l'aéronautique civile, ladite autorisation peut être permanente ou ponctuelle.

ART. 4. – Conditions d'obtention d'une autorisation permanente :

Pour l'obtention d'une autorisation permanente de transport de marchandises dangereuses, tout exploitant doit soumettre à la direction de l'aéronautique civile une demande accompagnée des documents suivants :

- attestation de désignation d'un responsable sécurité de transport des marchandises dangereuses ;
- de l'amendement des parties concernées du manuel d'exploitation pour tenir compte de cette activité ;
- deux exemplaires du manuel de marchandises dangereuses qui peut être présenté séparément ou intégré au manuel d'exploitation ;
- dossier de la demande d'approbation des programmes de formation du personnel concerné, tels que prescrits par l'annexe 1 du présent arrêté, les copies des contrats de sous-traitance conclus, le cas échéant, entre l'exploitant et tout organisme de formation agréé pour dispenser l'instruction exigée ;
- copies des contrats de sous-traitance conclus entre l'exploitant et tout agent de manutention.

Avant la délivrance d'une autorisation permanente de transport de marchandises dangereuses, l'exploitant doit justifier à la direction de l'aéronautique civile que ses personnels concernés ont suivi la formation exigée par l'annexe 1 du présent arrêté.

L'autorisation permanente de transport de marchandises est valable 12 mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que :

- les conditions qui ont conduit à sa délivrance restent maintenues ;
- l'exploitant se conforme aux exigences du présent arrêté et aux dispositions spécifiques d'exploitation associées à son certificat technique d'exploitation ;
- le programme d'inspection et de surveillance continue conduit par la direction de l'aéronautique civile ne révèle aucune lacune pouvant affecter la sécurité de l'exploitation autorisée.

ART. 5. – Conditions d'obtention d'une autorisation ponctuelle :

Pour l'obtention de l'autorisation ponctuelle de transport de marchandises dangereuses, tout exploitant doit soumettre à la direction de l'aéronautique civile une demande, conforme à un modèle établi à cet effet par la direction de l'aéronautique civile, à laquelle doivent être jointes la déclaration de l'expéditeur et la justification par laquelle le demandeur expose les raisons de sa demande et les mesures prises pour atteindre un niveau de sécurité comparable à celui obtenu par l'application des instructions techniques.

L'autorisation de transport de marchandises délivrée peut être, suivant le cas, spécifique pour un vol donné ou revêtir un caractère général, et doit indiquer si les vols correspondants doivent faire l'objet d'un traitement spécial et, dans ce cas, préciser les conditions dans lesquelles ils seront réalisés.

ART. 6. – Obligation de se conformer à d'autres réglementations :

Le respect des dispositions du présent arrêté ne dispense pas l'exploitant de se conformer aux obligations éventuellement imposées par d'autres réglementations visant des objectifs différents notamment à celles qui imposent une autorisation préalable du ministre en charge de l'aviation civile pour les droits de trafic ainsi qu'à celles relevant du domaine de la douane, de la sûreté nationale et du transport de matériel de guerre.

Chapitre III

Restrictions frappant le transport aérien de marchandises dangereuses

ART. 7. – Exemptions :

Les articles et les substances qui seraient classés marchandises dangereuses par d'autres réglementations sont exclus des dispositions du présent arrêté, à condition :

- qu'ils doivent se trouver à bord de l'aéronef, pour des raisons d'exploitation et doivent être transportés conformément aux instructions techniques ;
- qu'ils soient transportés dans le cadre de l'hôtellerie ou du service de bord ;
- qu'ils soient transportés pour une utilisation en vol en tant qu'aides vétérinaires ou en tant que produits pour l'euthanasie d'un animal ;
- qu'ils soient transportés à des fins d'aide médicale aux patients en vol, aux conditions suivantes :
 - les bouteilles de gaz ont été fabriquées spécialement dans le but de contenir et de transporter ce gaz particulier ;
 - les drogues, médicaments et autres objets médicaux sont sous le contrôle d'un personnel formé pendant toute leur durée d'utilisation à bord de l'aéronef ;

- l'équipement contenant des piles à liquide est gardé et, si nécessaire fixé, en position verticale afin de prévenir tout débordement de l'électrolyte ;
- les dispositions adaptées sont prises pour ranger et mettre en sécurité tous les équipements durant le décollage et l'atterrissage et tout autre moment du vol jugé nécessaire par le commandant de bord dans l'intérêt de la sécurité ;
- qu'ils soient transportés par les passagers ou les membres d'équipage conformément aux dispositions de l'annexe 2 du présent arrêté.

ART. 8. – Limitations du transport de marchandises dangereuses :

L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer que les articles et substances spécifiquement identifiés par leur nom ou leur description générique dans les Instructions Techniques comme interdits de transport ne sont pas transportés à bord d'un quelconque aéronef, quelles que soient les circonstances.

L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les articles et substances ou toutes autres marchandises identifiées dans les Instructions Techniques comme interdites de transport en circonstances normales sont uniquement transportées lorsque :

- elles font l'objet de dérogations de la direction de l'aéronautique civile et des Etats d'origine, de transit, de survol ou de destination de la marchandise expédiée conformément aux termes desdites Instructions Techniques ; ou
- lesdites Instructions Techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées sous réserve d'une autorisation délivrée par l'Etat d'origine.

Chapitre IV

Emballage, étiquetage et marquage

ART. 9. – Emballage :

L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les marchandises dangereuses sont emballées conformément aux Instructions Techniques.

ART. 10. – Etiquetage et marquage :

Un exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables afin de s'assurer que :

- les colis, suremballages et conteneurs de fret sont étiquetés et marqués conformément aux Instructions Techniques ;
- chaque colis de marchandises dangereuses porte une marque indiquant la désignation officielle de son contenu et, le cas échéant, le numéro de l'Organisation des Nations unies (ONU), ainsi que toutes autres marques éventuellement spécifiées dans lesdites Instructions.

Chaque emballage fabriqué conformément à une spécification énoncée dans les Instructions Techniques doit être 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.

Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales nationales, l'étiquetage et le marquage doivent, notamment, se faire en anglais.

Chapitre V

Responsabilités de l'expéditeur et de l'exploitant

ART. 11. – Document de transport des marchandises dangereuses :

Sauf indications contraires des instructions techniques, toute personne qui propose au transport aérien des marchandises dangereuses est tenue d'établir, de signer et de fournir un document de transport de marchandises dangereuses.

Ce document comporte une déclaration, signée par la personne qui propose les marchandises dangereuses au transport, attestant que les marchandises dangereuses sont identifiées de façon complète et précise par leur désignation officielle de transport et qu'elles sont correctement classifiées, emballées, marquées, étiquetées et dans l'état spécifié par les règlements applicables pour le transport par air.

Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales nationales, le document doit, notamment, être complété en anglais.

ART. 12. – Acceptation de marchandises dangereuses :

L'exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que les articles et substances sont classifiés comme marchandises dangereuses conformément aux Instructions Techniques.

L'exploitant ne doit pas accepter des marchandises dangereuses en vue de leur transport par air tant que l'emballage, le suremballage ou le conteneur de fret n'a pas été inspecté conformément aux procédures d'acceptation décrites dans les Instructions Techniques.

L'exploitant ou son agent de manutention doit avoir recours à une liste de vérification en vue de l'acceptation de marchandises dangereuses. La liste de vérification en vue de l'acceptation doit énumérer chaque point important à contrôler et sa présentation doit être telle qu'elle permette le traitement manuel, mécanique ou informatique des résultats.

ART. 13. – Inspection pour déceler des dommages, fuite ou contamination :

L'exploitant doit s'assurer que :

- les colis, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés et font l'objet d'une recherche de fuite ou d'endommagement précédant immédiatement le chargement, conformément aux Instructions Techniques ;
- une unité de chargement n'est pas chargée à bord d'un aéronef tant qu'elle n'a pas été inspectée conformément aux Instructions Techniques, et tant que les marchandises dangereuses qu'elle contient n'ont pas été déclarées exemptes de traces de fuites ou d'endommagement.
- les colis, suremballage ou conteneurs de fret présentant des fuites ou endommagés ne sont pas chargés à bord d'un aéronef.

- tout colis de marchandises dangereuses, se trouvant à bord d'un aéronef, qui présente des fuites ou est endommagé est débarqué ou fait l'objet d'un accord de débarquement avec l'autorité ou l'organisme concernés. Dans ce cas, le reste de l'expédition doit être inspecté afin de s'assurer qu'il se trouve dans un parfait état de transport et qu'aucun endommagement ni aucune contamination n'a affecté l'aéronef ou son chargement ; et
- les colis, suremballages et conteneurs de fret sont inspectés et font l'objet d'une recherche de traces d'endommagement ou de fuites au moment du déchargement de l'aéronef ou de l'unité de chargement et, si des traces d'endommagement ou de fuite sont trouvées, la zone de rangement des marchandises dangereuses doit être inspectée à la recherche d'endommagement ou de contamination.

ART. 14. – *Elimination de la contamination :*

L'exploitant doit s'assurer que :

- toute contamination résultant d'une fuite ou d'un endommagement de marchandises dangereuses est éliminée sans délai ;
- tout aéronef contaminé par des marchandises radioactives est immédiatement retiré du service et n'est pas remis en service tant que le niveau de radiation sur toute surface accessible et que la contamination volatile ne sont pas redescendus sous les valeurs spécifiées par les Instructions Techniques.

Chapitre VI

Chargement des marchandises dangereuses

ART. 15. – *Restrictions au chargement dans la cabine des passagers ou dans le poste de pilotage :*

Un exploitant doit s'assurer qu'aucune marchandise dangereuse ne sera transporté dans une cabine occupée par des passagers, ni dans le poste de pilotage, sauf dans les cas autorisés par les Instructions Techniques.

ART. 16. – *Séparation et isolement :*

L'exploitant doit s'assurer que :

- les colis contenant des marchandises dangereuses qui risquent d'avoir une réaction dangereuse au contact les uns des autres ne sont 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.
- les colis de matières toxiques et de matières infectieuses sont chargés à bord d'un aéronef conformément aux dispositions des Instructions Techniques.
- les colis de matières radioactives sont 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.

ART. 17. – *Arrimage des colis de marchandises dangereuses :*

L'exploitant doit s'assurer que lorsque des marchandises dangereuses régies par les dispositions du présent arrêté sont chargées à bord d'un aéronef, elles sont protégées contre tout dommage et arrimées à bord afin d'éliminer tout risque de déplacement en cours de vol qui pourrait changer l'orientation des colis.

ART. 18. – *Chargement à bord d'aéronefs cargos :*

- L'exploitant doit s'assurer que les colis de marchandises dangereuses portant l'étiquette « Aéronef cargo seulement » sont transportés par aéronef cargo et chargés conformément aux Instructions Techniques.

Chapitre VII

Communication de l'information et renseignements à fournir

ART. 19. – *Information au commandant de bord :*

Un exploitant doit s'assurer que le commandant de bord d'un aéronef qui transporte des marchandises dangereuses reçoit, le plus tôt possible avant le départ de l'aéronef une information écrite, conformément aux Instructions Techniques.

ART. 20. – *Renseignements à fournir et instructions à donner aux membres d'équipage :*

Un exploitant est tenu de préciser dans le manuel d'exploitation les renseignements permettant aux membres d'équipage de s'acquitter de leurs fonctions eu égard au transport des marchandises, y compris les actions à entreprendre dans l'éventualité d'urgences mettant en cause des marchandises dangereuses.

ART. 21. – *Information aux passagers :*

L'exploitant doit s'assurer que l'information est communiquée conformément aux Instructions Techniques de manière à ce que les passagers soient avertis du type de marchandises qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef.

ART. 22. – *Renseignements à fournir à d'autres personnes :*

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

L'exploitant et, le cas échéant, son agent de manutention, doivent s'assurer que des notes d'information, qui renseignent les personnels concernés sur le transport des marchandises dangereuses, dont disponibles aux points d'acceptation du fret.

ART. 23. – *Renseignements à fournir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef :*

L'exploitant d'un aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret et qui subit un accident ou un incident grave doit fournir sans tarder aux équipes d'urgence s'occupant de l'accident ou de l'incident grave les renseignements sur ces marchandises qui figurent dans les renseignements écrits remis au pilote commandant de bord. Aussitôt que possible, l'exploitant doit communiquer également ces renseignements à l'autorité compétente de l'Etat dans lequel est survenu l'accident ou l'incident grave.

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, doit fournir sans tarder aux services d'urgence qui s'occupent de l'incident et à l'autorité compétente de l'Etat dans lequel s'est produit l'incident, les renseignements sur ces marchandises qui figurent dans les renseignements écrits remis au pilote commandant de bord.

Si un cas d'urgence se produit en vol, le pilote commandant de bord est tenu d'informer, de la présence à bord de marchandises dangereuses, l'organe compétent de la circulation aérienne pour que celui-ci prévienne les autorités aéroportuaires. Si les circonstances le permettent, il doit indiquer notamment les désignations officielles de transport, la classe, les risques subsidiaires pour lesquels des étiquettes sont prescrites, le groupe de compatibilités pour la classe 1 et la quantité des marchandises dangereuses et leur emplacement à bord de l'aéronef.

ART. 24. – Rapports relatifs aux incidents et accidents de marchandises dangereuses :

L'exploitant doit rapporter, à la direction de l'aéronautique civile, tout incident ou accident relatif au transport de marchandises dangereuses, 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, ou que l'incident ou l'accident ait survenu dans ou hors des limites territoriales.

Un rapport initial doit être diffusé par tous les moyens, mais dans tous les cas, dans les 72 heures suivant l'événement.

Un rapport détaillé doit être émis dès que possible. Il doit contenir toutes les données connues au moment de sa rédaction, telles que :

- la date et le lieu de l'incident ou l'accident, le numéro et la date du vol le cas échéant ;
- la description des marchandises dangereuses, le numéro de référence de la lettre de transport aérien, du bagage, du billet ;
- la désignation correcte tel que le nom technique, le cas échéant, et la nomenclature ONU si elle est connue ;
- la catégorie ou classe, et tout risque subsidiaire ;
- le type de conditionnement le cas échéant, et la spécification du marquage de l'emballage y figurant ;
- la quantité utilisée ;
- le nom et l'adresse de l'expéditeur, du passager et tout autre détail important ;
- la cause possible de l'incident ou l'accident ;
- l'action entreprise ;
- tout autre action entreprise ;
- nom, titre, adresse et coordonnées détaillées de l'auteur du rapport.

Des copies des documents appropriés et toutes photographies prises doivent être jointes au rapport.

Chapitre VIII

Dispositions diverses

ART. 25. – Notification des divergences par rapport aux instructions techniques :

Lorsqu'un exploitant adopte des dispositions plus restrictives que celles spécifiées dans les instructions techniques, il doit en informer la direction de l'aéronautique civile qui les notifiera à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vue de leur publication dans les Instructions Techniques.

ART. 26. – Exécution :

Le directeur de l'aéronautique civile est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au *Bulletin officiel*.

Rabat, le 12 safar 1424 (15 avril 2003).

KARIM GHELLAB.

*

* *

ANNEXE 1

FORMATION DU PERSONNEL DE L'EXPLOITANT

I. – Programmes de formation :

Tout exploitant doit faire une description des programmes de formation de ses personnels concernés par le transport de marchandises dangereuses conformément à ce qui suit :

I. 1. – Conditions générales pour le transport de marchandises dangereuses :

Tout exploitant doit s'assurer que :

- les personnes s'occupant de la manutention du fret en général ont reçu une formation appropriée afin de mener à bien leurs tâches relatives aux marchandises dangereuses. Cette formation doit au minimum couvrir les domaines identifiés dans la 1^{re} colonne du tableau 1 ci-après et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses et comment identifier de telles marchandises ;
- les membres d'équipage, le personnel d'assistance aux passagers et le personnel de sûreté employé par l'exploitant qui s'occupe du filtrage des passagers et de leurs bagages, ont reçu une formation qui doit couvrir, au minimum, les domaines identifiés dans la 2^e colonne du tableau 1 ci-après et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment les identifier et quelles exigences appliquer au transport de telles marchandises par des passagers.

* * *

Tableau 1

Ventilation des modules de formation par catégorie du personnel concerné par le transport de marchandises dangereuses

INTITULE DU MODULE	COLONNES	
	1 ^{re}	2 ^e
Théorie générale	X	X
Limitations des marchandises dangereuses à bord de l'aéronef	X	X
Marquage et étiquetage des colis	X	X
Marchandises dangereuses dans les bagages passagers		X
Procédures d'urgence		X

I – 2. – Exploitant détenant une autorisation permanente pour le transport de marchandises dangereuses :

Tout exploitant doit s'assurer que :

– le personnel qui est employé à l'acceptation de marchandises dangereuses a reçu une formation et est qualifié pour mener à bien ses tâches. Cette formation doit couvrir au minimum les domaines identifiés dans la 1^{ère} colonne du tableau 2 ci-dessous et être suffisamment approfondie pour s'assurer que le personnel est capable de prendre des décisions concernant l'acceptation ou le refus de transport par voie aérienne des marchandises dangereuses ;

– le personnel employé à la manutention au sol, à l'emmagasinage et au chargement des marchandises dangereuses a reçu une formation lui permettant de mener à bien ses tâches eu égard aux marchandises dangereuses.

Cette formation doit au minimum couvrir les domaines identifiés dans la 2^e colonne du tableau 2 ci-dessous et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'il a pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises et comment les manipuler et les charger ;

– le personnel s'occupant de la manutention du fret en général a reçu une formation lui permettant de mener à bien ses tâches eu égard aux marchandises dangereuses. Cette formation doit au minimum couvrir les domaines

identifiés dans la 3^e colonne du tableau 2 ci-dessous et être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'il a pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses, comment identifier de telles marchandises et comment les manipuler et les charger ;

– les membres de l'équipage de conduite ont reçu une formation qui doit couvrir, au minimum, les domaines identifiés dans la 4^{ème} colonne du tableau 2 ci-dessous. La formation doit être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses et de la manière dont elles devraient être transportées dans un aéronef ; et

– le personnel d'assistance aux passagers, le personnel de sûreté employé par l'exploitant qui s'occupe du filtrage des passagers et de leurs bagages et les membres d'équipage autres que les membres des équipages de conduite, ont reçu une formation qui doit couvrir, au minimum, les domaines identifiés dans la 5^e colonne du tableau 2 ci-dessous. La formation doit être suffisamment approfondie pour s'assurer qu'ils ont pris conscience des dangers associés aux marchandises dangereuses et quelles exigences appliquer au transport de telles marchandises par des passagers ou, plus généralement, leur transport par aéronef.

* * *

Tableau 2

*Ventilation des modules de formation
par catégorie du personnel concerné par le transport
de marchandises dangereuses*

INTITULE DU MODULE	COLONNES				
	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e
Théorie générale	X	X	X	X	X
Limitations des marchandises dangereuses à bord de l'aéronef	X	X	X	X	X
Classification et liste des marchandises dangereuses	X	X		X	
Généralités sur les exigences et instructions d'emballage	X				
Spécifications relatives au marquage des colis	X				
Marquages et étiquetage des colis	X	X	X	X	X
Documentation émise par l'exploiteur	X				
Acceptation de matières dangereuses et utilisation d'une liste de vérification en vue d'acceptation	X				
Chargement, restrictions de chargement et isolement	X	X	X	X	
Recherche de dommages et de fuites et procédures de décontamination	X	X			
Dispositions pour informer le commandant de bord	X	X		X	
Marchandises dangereuses dans les bagages passagers	X			X	X
Procédures d'urgence	X	X		X	X

Le dossier d'approbation des programmes de formation marchandises dangereuses doit contenir les informations suivantes :

- les programmes de stage (programme général d'instruction et programme analytique d'instruction) avec indication de la durée réservée à chaque partie du programme, et le nombre des participants par stage ;
- les dossiers du personnel d'instruction ;
- les moyens matériels et pédagogiques utilisés ; l'exploitant doit indiquer si ces moyens lui appartiennent. Sinon il doit justifier dans quelles conditions ils sont mis à sa disposition ;
- la documentation, personnelle ou non, mise à la disposition de ses personnels concernés ;
- les dossiers du personnel de contrôle proposés pour agrément à la direction de l'aéronautique civile ;
- les méthodes de contrôle et le guide de notation ;
- et les mesures à prendre dans le cas où un contrôle est non satisfaisant.

Le personnel d'instruction doit être du personnel qualifié justifiant d'une connaissance des techniques d'enseignement, mais aussi du transport aérien de marchandises dangereuses, de manière à couvrir pleinement le sujet et de répondre aux questions très précisément.

II. – Prescriptions complémentaires :

Tout exploitant doit s'assurer que le personnel ayant besoin d'une formation sur les marchandises dangereuses reçoit un entraînement périodique dans des intervalles de temps n'excédant pas 2 ans. Cet entraînement périodique doit couvrir les domaines des tableaux 1 et 2 ayant trait à la formation initiale aux marchandises dangereuses à moins que la responsabilité de l'individu n'ait changé.

Tout exploitant doit s'assurer que des enregistrements concernant la formation sur les marchandises dangereuses sont conservés pour tout le personnel formé conformément à la présente annexe.

Tout exploitant doit s'assurer que le personnel de ses agents de manutention est formé conformément à la colonne applicable du tableau 1 ou du tableau 2.

III. – Formation aux procédures d'urgence :

La formation aux procédures d'urgence en faveur du personnel employé à la manutention au sol, à l'emmagasinage, au chargement des marchandises dangereuses et du personnel s'occupant de la manutention du fret en général, doit inclure au minimum :

- le traitement des emballages endommagés ou fuyants ; et
- autres actions dans l'éventualité d'évacuations au sol provenant de marchandises dangereuses.

Pour les membres d'équipage de conduite, la formation doit inclure :

- actions dans l'éventualité d'urgence en vol se produisant dans la cabine passager ou dans les compartiments cargo ; et
- notification aux services du trafic aérien dans le cas d'une urgence en vol.

Pour les membres d'équipages autres que les membres d'équipage de conduite, la formation doit inclure :

- traitement des incidents provenant de marchandises dangereuses transportées par des passagers ; ou
- traitement des emballages endommagés ou fuyant pendant le vol.

*

* *

ANNEXE 2

MARCHANDISES DANGEREUSES TRANSPORTEES PAR DES PASSAGERS OU PAR L'EQUIPAGE

Les instructions techniques excluent des marchandises dangereuses des exigences qui leur sont normalement applicables quand elles sont transportées par des passagers ou des membres d'équipage, sous certaines conditions.

Pour plus de commodités pour les exploitants qui ne sont pas familiers avec les instructions techniques, ces exigences sont répétées ci-dessous.

Les marchandises dangereuses que peut transporter chaque passager ou chaque membre d'équipage sont :

- des boissons alcoolisées n'excédant pas 70% d'alcool en volume, quand elles sont contenues dans des récipients d'une capacité de moins de 5 litres ;
- des médicaments ou des articles de toilette non radioactifs (comprenant des aérosols, des bombes pour les cheveux, parfums, médicaments contenant de l'alcool) et, en enregistrant les bagages seuls, des aérosols qui sont ininflammables, non toxiques et sans risque auxiliaire, pour des utilisations sportives ou domestiques. La quantité nette de chaque article pris séparément ne devrait pas dépasser 0,5 litre ou 0,5 kg et la quantité globale de tous ces articles ne devrait pas excéder 2 litres ou 2 kg ;
- des allumettes de sûreté ou un briquet à usage personnel quand il est transporté sur la personne. Des allumettes « non de sûreté », des briquets contenant des réservoirs à combustible liquide (autre que des gaz liquides) un briquet à essence et une recharge de briquet ne sont pas autorisés ;
- des fers à friser chauffés par hydrocarbures à condition que la couverture de sécurité soit placée d'une manière sûre au-dessus de l'élément chauffant. Les recharges de gaz ne sont pas autorisées ;
- des petits cylindres au dioxyde de carbone portés pour le fonctionnement de prothèses mécaniques et leurs recharges de tailles similaires si nécessaires afin d'assurer une aide suffisante pendant la durée du séjour ;
- des régulateurs cardiaques ou autres dérivés radio isotopiques (incluant ceux marchant aux piles au lithium) implantés dans une personne ou des produits pharmaceutiques radioactifs contenus dans le corps d'une personne et résultant d'un traitement médical ;
- un petit thermomètre médical à mercure à usage personnel quand il se trouve dans son boîtier de protection ;

- de la glace carbonique quand elle est utilisée pour préserver des articles périssables, à condition que la quantité de glace carbonique n'excède pas 2 kg et que l'emballage permette l'évacuation du gaz. Le transport peut être effectué à l'intérieur de la cabine ou dans les bagages enregistrés cependant, quand elle est transportée dans des bagages enregistrés, l'accord de l'exploitant est exigé ;
- quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des petits cylindres d'oxygène gazeux ou d'air à usage médical ;
- quand le transport en est autorisé par l'exploitant, un petit cylindre de dioxyde de carbone incorporé dans un gilet de sauvetage auto gonflable et un cylindre de recharge ;
- quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des fauteuils roulants ou autres aides au déplacement batteries avec des batteries non culbutables, à condition que l'équipement soit transporté comme bagage en soute. La batterie devrait être attachée d'une manière sûre à l'équipement, être déconnectée et les bornes isolées afin de prévenir tous court-circuits accidentels ;
- quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des fauteuils roulants ou autres aides au déplacement à batteries alimentés par des batteries culbutables, à condition que l'équipement soit transporté comme bagage en soute. Quand l'équipement peut être chargé stocké, mis à l'abri et déchargé toujours en position droite. La batterie devrait être attachée d'une manière sûre à l'équipement, être déconnectée et les bornes isolées afin de prévenir tous court-circuits accidentels. Quand l'équipement ne peut être conservé en position verticale, la batterie devrait être retirée et transportée dans un emballage robuste et rigide, qui devrait être étanche et imperméable au fluide de la batterie. La batterie devrait être protégée contre les courts-circuits accidentels, être maintenue droite et être entourée de matériau absorbant en quantité suffisante pour absorber tout le liquide qu'elle contient. L'emballage contenant la batterie devrait porter l'inscription « Accumulateur de fauteuil roulant à électrolyte liquide » ou « Accumulateur de moyen de déplacement à électrolyte liquide », porter un label « Corrosifs » et être marquée afin d'indiquer son orientation correcte. On devrait empêcher l'emballage de se renverser en le fixant dans le compartiment cargo de l'avion. Le commandant de bord devrait être informé de l'emplacement du fauteuil roulant ou de l'aide à la mobilité avec une batterie fixée ou d'une batterie emballée ;
- quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des cartouches d'armes sportives, à condition qu'elles soient dans la division 1,4S (voir note), qu'elles soient à usage personnel, qu'elles soient emballées de manière sûre et en quantité n'excédant pas 5 kg de masse brute et qu'elles soient dans un bagage en soute. Les cartouches avec des projectiles explosifs ou incendiaires ne sont pas autorisées ;

- quand le transport en est autorisé par l'exploitant, un baromètre au mercure transporté en bagage cabine s'il est possédé par un représentant d'un bureau météorologique gouvernemental ou d'un organisme officiel analogue. Le baromètre devrait être emballé dans un emballage robuste et cotenu dans un bourreau scellé ou dans un sac formé d'un matériau solide à l'épreuve des fuites et increvable, imperméable au mercure, fermé de telle sorte à empêcher toute fuite de mercure de l'emballage quelle que soit sa position le commandant de bord devrait être informé du transport d'un tel baromètre ;
- quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des articles produisant de la chaleur (par exemple, des équipements fonctionnant par piles, telles que des torches sous-marines et des équipements de soudure, qui pourraient générer, s'ils étaient activés, une chaleur extrême pouvant donner naissance à un feu), à condition que ces articles soient transportés comme bagage cabine. Les composants produisant la chaleur ou les sources énergie devraient être enlevés afin d'empêcher tout déclenchement accidentel ;
- quand le transport en est autorisé par l'exploitant, un petit générateur d'oxygène à usage personnel, à condition qu'il soit placé dans le bagage en soute. Le générateur, sans son emballage, devrait être capable de résister sans activation ou perte de son contenu à une chute de 1,8 mètre sur une surface rigide, non élastique, plane et horizontale, dans la position la plus à même de causer des dégâts, il devrait être équipé d'un dispositif d'activation avec au moins deux moyens sûrs d'empêcher toute activation accidentelle et, s'il est bien isolé et quand il est activé à une température de 20°C, le générateur ne devrait pas dépasser une température de 100°C sur toute surface exposée. Le générateur devrait se trouver dans l'emballage d'origine du fabricant, qui devrait comprendre un papier d'emballage scellé ou tout autre moyen établissant qu'il n'a pas été ouvert sans permission et l'emballage devrait être marqué afin de montrer qu'il répond à ces exigences.

NOTE : La division 1,43 est une classification affectée à un explosif. Elle se réfère aux cartouches qui sont emballées ou désignées de telle manière que tout effet dangereux d'un déclenchement accidentel d'une ou plusieurs cartouches dans le paquet est limité à l'intérieur de l'emballage, hormis s'il a été endommagé par le feu, si les effets dangereux sont limités à une étendue telle qu'ils ne constituent pas une gêne pour le combat du feu ou d'autres efforts en réponse à une urgence dans le voisinage immédiat de l'emballage. Les cartouches à usages sportifs sont également incluses dans la Division 1,4S.