

## ***BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES***



### **Édition Chronologique n° 6 du 19 janvier 2024**

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 4

#### **DIRECTIVE N° 2641/ARM/EMAT/PS/BSOUT**

relative au transport de marchandises dangereuses à bord d'aéronefs habités de l'armée de terre.

Du 19 décembre 2023

**DIRECTIVE N° 2641/ARM/EMAT/PS/BSOUT relative au transport de marchandises dangereuses à bord d'aéronefs habités de l'armée de terre.**

Du 19 décembre 2023

N O R A R M T 2 3 0 2 4 5 0 X

## Référence(s) :

- Convention relative à l'aviation civile internationale (OACI), signée à Chicago le 7 décembre 1944, ratifiée le 13 novembre 1946, publiée dans sa version authentique en langue française par le décret n° 69-1158 du 18 décembre 1969, dite "convention de Chicago" (JO du 25 décembre 1996).
- Instructions techniques (Doc 9284) pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, publiées en annexe 18 de la convention relative à l'aviation civile internationale (OACI), telles que modifiées, dites « IT-OACI » (n.i. BO).
- Accord de normalisation de l'OTAN (STANAG) 4441 modifié mettant en application la norme de l'OTAN AMovP-6 (Allied Movement Publication), dit « publication OTAN ».
- Décret n° 2013-366 du 29 avril 2013 modifié portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État (JO n° 102 du 2 mai 2013, texte n° 28).
- Arrêté du 27 avril 2014 modifié portant organisation de l'état-major de l'armée de terre et des organismes directement subordonnés au chef d'état-major de l'armée de terre (JO n° 115 du 18 mai 2014, texte n° 12).

- > [Arrêté du 19 juin 2018 désignant les autorités habilitées à autoriser l'embarquement de passagers extérieurs au ministère des armées à bord d'aéronefs militaires dans l'intérêt de la défense.](#)
- > [Instruction ministérielle n° 2640/ARM/EMA/PERF du 18 décembre 2020 relative au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne militaire.](#)
- > [Instruction N° 1717/DEF/EMA/SC-PERF du 15 mars 2016 relative à l'organisation du conseil à la sécurité du transport des marchandises dangereuses au sein des armées.](#)
- > [Instruction N° 120/ARM/EMA/PERF/BPSO du 03 décembre 2018 relative aux transports aériens par moyens militaires réalisés au profit de personnes privées ou de services publics ne relevant pas du ministère et à l'embarquement dans des aéronefs militaires.](#)
- > [Instruction N° 3000/ARM/EMAT/OAT du 18 janvier 2021 relative à l'organisation de la sécurité aéronautique de l'armée de terre et aux exigences essentielles applicables en matière d'exploitation des aéronefs et de formation du personnel spécialiste.](#)
- > [Instruction particulière N° 7362/ARM/EMA/CSOA/DARS/TMD du 02 février 2023 relative aux directives de conditionnement des marchandises dangereuses à bord d'aéronef des Forces Armées.](#)

- Directive relative à la sécurité pour les transports de marchandises dangereuses au sein de l'armée de terre diffusée par lettre n° 507785/ARM/EMAT/PP/BSL/NP du 8 septembre 2017 (n.i. BO).

- Note n° 504/ARM/EMA/CSOA/SCAEO/DARS/TMD du 26 avril 2023 relative aux marchandises dangereuses autorisées uniquement sur aéronef militaire, directives de conditionnement (dite « liste CSOA »).

## Pièce(s) jointe(s) :

Deux annexes.

## Texte(s) abrogé(s) :

- > [Instruction N° 1410/ARM/RH-AT/EP/PEMS/JC du 27 février 2018 relative à l'allocation de l'indemnité spéciale de risque aéronautique.](#)
- > [Instruction N° 2906/ARM/RH-AT/PEMS/CS du 23 mai 2019 relative aux modalités d'attribution de la prime de technicité de haute montagne dans l'armée de terre.](#)

## Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [123.1](#).

## Référence de publication :

**Préambule**

Pour le domaine aérien, la sécurité des transports de marchandises dangereuses (TMD) est régie par les instructions techniques de l'organisation de l'aviation civile internationale (IT-OACI), reprises dans le guide IATA<sup>(1)</sup>. Conformément à la convention de Chicago, les aéronefs militaires sont *de jure* exclus de l'obligation d'appliquer les IT-OACI pour le TMD.

Cependant, dans une logique de maîtrise des risques opérationnels et afin d'atteindre le plus haut niveau de sécurité compatible avec les impératifs de réalisation des missions, les forces armées doivent chercher à respecter au maximum la réglementation civile. L'instruction ministérielle n° 2640 prévoit les situations où les règles IT-OACI ne peuvent être appliquées.

La présente directive, appelée aussi directive d'expédition de l'armée de terre (adT), décline ainsi cette instruction ministérielle n° 2640, en complément des directives de conditionnement du centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA) (cf. annexe I.). Prévalant sur les publications OTAN, elle cadre son application au sein de l'adT en :

- fixant les rôles et les responsabilités des différentes autorités militaires ;
- répartissant les obligations de sécurité et les responsabilités des différents acteurs tout au long d'un transport aérien (aérotransport<sup>(2)</sup>).

Elle s'inscrit par ailleurs dans le programme de sécurité de l'aéronautique d'État (PSAÉ), tout en se restreignant à la sécurité du TMD par voie aérienne militaire.

# 1. ACTEURS DU TMD À BORD D'UN AÉRONEF HABITÉ DE L'ARMÉE DE TERRE

## 1.1. Le bureau de la sécurité du TMD auprès de l'EMA

Conformément à l'instruction ministérielle n° 2640, le bureau TMD des armées, intégré au CSOA, est responsable de la rédaction des textes et du pilotage du domaine au niveau interarmées.

Toute dérogation aux directives de conditionnement (instruction particulière n° 7362 et note n° 504/ARM/EMA/CSOA/SCAEO/DARS/TMD du 26 avril 2023<sup>(3)</sup>, dite « liste CSOA ») relève du bureau TMD des armées.

## 1.2. L'autorité d'emploi

Conformément au décret n° 2013-366 du 29 avril 2013, le chef d'état-major de l'adT (CEMAT) est l'autorité d'emploi pour les aéronefs de l'adT.

## 1.3. Le conseiller à la sécurité pour le transport de marchandises dangereuses (CSTMD) principal de l'adT

Le CSTMD principal de l'adT est la tête de chaîne du domaine TMD pour l'adT. À ce titre, il assure le conseil TMD aux unités par l'intermédiaire d'un réseau de CSTMD.

## 1.4. L'exploitant de l'aéronef

L'exploitant désigné des aéronefs de l'adT est le commandement de l'aviation légère de l'adT (COM ALAT).

L'autorité d'emploi désigne le COM ALAT comme centre expert pour agir par délégation dans le domaine du TMD à bord des aéronefs habités de l'adT.

Dans ce cadre, le COM ALAT s'appuie sur le CSTMD principal de l'adT et dispose d'un vivier interne d'intervenants TMD.

Le COM ALAT établit des textes (manuel d'exploitation (MANEX), directive d'emploi, etc.) déclinant la présente directive et notamment le paragraphe 3.

Ces textes, préalablement validés par l'autorité d'emploi, sont établis dans les six mois suivant la parution de la présente directive.

Les textes sont remis à jour chaque fois que nécessaire (évolution des MD ou de leurs modalités de transport, disponibilité et affectation des aéronefs, besoins et missions des armées, etc.). Le bureau TMD des armées en est systématiquement informé.

La version actualisée de ces textes est disponible dans le MANEX en ligne sur le site intranet du COM ALAT.

## 1.5. Les grands commandements détenteurs d'aéronefs

Les grands commandements détenteurs d'aéronefs habités de l'adT sont désignés par l'instruction n° 3000 en vigueur.

## 1.6. Les acteurs locaux

Tout acteur local doit avoir suivi un programme de formation ou de sensibilisation.

Le COM ALAT élabore les programmes de formation et de sensibilisation propres aux rôles, missions et tâches assignées aux différents acteurs et les soumet au CSTMD principal.

À l'issue, le CSTMD principal propose ces programmes à la validation du bureau TMD des armées.

### 1.6.1. L'expéditeur

Il s'agit de la personne ou de l'organisme qui expédie pour lui-même ou pour un tiers des MD.

### 1.6.2. L'acceptant

Il s'agit de la personne ou de l'organisme qui accepte de charger pour lui-même ou pour un tiers des MD à bord d'un aéronef.

### 1.6.3. Le chargeur

Il s'agit de la personne ou de l'organisme qui charge pour lui-même ou pour un tiers les MD emballées dans un aéronef.

### 1.6.4. L'équipage

Il est en charge de la mise en œuvre de l'aéronef et comprend notamment le commandant de bord et le chef de soute.

# 2. PÉRIMÈTRE DE LA DIRECTIVE

## 2.1. Aéronefs concernés par cette directive

La présente directive s'applique à tout aéronef militaire habité<sup>(4)</sup> sous commandement opérationnel du CEMAT, dit « aéronef de l'armée de terre », que cet aéronef soit sous contrôle opérationnel français ou non, sous contrôle opérationnel de l'adT ou non, que le transport de la MD soit interne ou externe à l'aéronef (élingage, hélitreuillage).

## 2.2. Cas d'exclusion de la réglementation sur le TMD

Conformément à l'instruction ministérielle n° 2640, les mouvements aériens suivants, pouvant s'inscrire dans un contexte opérationnel mais également dans des

activités de préparation opérationnelle, ne sont pas des aérotransports et sont donc exclus du champ d'application de la présente directive, et *de facto* des IT-OACI (cf. annexe II., cas n° 1) :

- les opérations aériennes du paragraphe 1.1.5 des IT-OACI (évacuation médicale, opération de recherche ou de sauvetage, etc.) ;
- les mouvements aériens suivants (faisant l'objet d'autres textes ministériels) :
  - le transport de troupes en arme (dites « TIFT »), y compris l'aérocordage ;
  - les opérations aéroportées (aérolargage<sup>(5)</sup>, aéroportage<sup>(6)</sup>) ou aéromobiles (dès le premier aéronef).

Tout autre type de mouvement aérien, pouvant s'inscrire dans un contexte opérationnel mais également dans des activités de préparation opérationnelle, doit se conformer à la présente directive.

Parce qu'elles ne sont pas présentes à bord dans le cadre d'un aérotransport mais sont nécessaires à la réalisation de la mission (opération, entraînement, formation), les MD suivantes sont exclues du champ d'application de la présente directive :

- les munitions approvisionnées mises en œuvre par l'armement de bord (axial ou sabord) de l'aéronef ou propres à l'équipage ;
- les MD rattachées à la survie et à la sûreté de l'équipage, que ce soit en vol ou à terre (exemples : lot de bord, piles, systèmes pyrotechniques des équipements de survie maritime, etc.) ;
- le carburant nécessaire au vol ou à la réalisation de la mission.

### 3. PROCÉDURES POUR TRANSPORTER DES MARCHANDISES DANGEREUSES À BORD D'UN AÉRONEF HABITÉ DE L'ARMÉE DE TERRE

#### 3.1. Prescriptions impératives à bord d'un aéronef militaire français

Conformément à l'instruction ministérielle n° 2640, les quatre prescriptions suivantes (cf. annexe II., encart n° 6) doivent impérativement être respectées pour les TMD entrant dans le périmètre de la présente directive et ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation :

- tout intervenant doit avoir au minimum suivi une information sur les MD ;
- tout colis doit être signalé comme dangereux (selon les IT-OACI ou les règles de l'autorité d'emploi) ;
- la cargaison doit être déclarée (le formulaire de déclaration, dématérialisé ou non, n'étant pas nécessairement à bord de l'aéronef) ;
- l'équipage doit être informé au préalable de la présence de MD afin de garantir la sécurité de la manutention et du vol.

#### 3.2. Cas général

Lorsqu'une MD est remise au transport selon les modalités prévues par la liste CSOA, elle peut être chargée à bord de l'aéronef correspondant sans autorisation ni dérogation sauf dans les cas prévus dans ce texte.

Pour chaque MD identifiée, la liste CSOA indique les prescriptions de conditionnement à respecter, soit en conformité avec le guide IATA (cf. annexe II., cas n° 2), soit en complément ou en remplacement des prescriptions du guide IATA (cf. annexe II., cas n° 3).

En complément de la liste CSOA, le COM ALAT établit un ou plusieurs textes (MANEX, directive d'emploi, etc.) déclinant la présente directive et précisant, pour les MD figurant dans la liste CSOA :

- les MD autorisées sur les passagers et dans leurs bagages ;
- les quantités maximales (par suremballage, par aéronef, etc.), le cas échéant ;
- les prescriptions additionnelles et divergences qui différencient les aéronefs, le cas échéant ;
- le marquage des différents contenants, y compris un éventuel marquage additionnel ;
- la documentation de transport, dont :
  - le formulaire de déclaration de MD ;
  - le formulaire de notification au commandant de l'aéronef (NOTOC).
- le modèle unique de liste d'acceptation de cargaison (LAC – *check-list*) sur ses aéronefs ;
- les modalités de chargement à bord des aéronefs (type de soute, arrimage, élingage, etc.) ;
- les règles de séparation à bord de l'aéronef ;
- la remontée des informations en cas d'incident ou d'écart aux directives.

Le COM ALAT définit également la procédure de demande de dérogation dans les situations évoquées dans les paragraphes *infra*.

Par ailleurs, le COM ALAT peut interdire le transport dans les aéronefs de l'adT de MD pourtant autorisées sur la liste CSOA.

#### 3.3. Cas particuliers soumis à l'autorisation du COM ALAT (cf. annexe II., cas n° 4)

Les cas suivants de transport par voie aérienne militaire nécessitent l'autorisation formelle de l'armée réalisant le transport (pour l'adT, le COM ALAT est autorisé à signer cette décision par ordre en son nom) :

- dérogation aux textes du COM ALAT déclinant la présente directive ;
- modification de la catégorisation d'un passager afin de pouvoir transporter une MD (« passager hors raison de service » assimilé à un « passager pour raison de service ») ;
- transport dans le même aéronef de passagers et d'une MD autorisée uniquement en cargo dans le guide IATA et la liste CSOA ;
- non-conformité des modalités de chargement de la MD aux directives du COM ALAT ;
- plusieurs MD incompatibles à bord du même aéronef.

#### 3.4. Cas particuliers soumis en plus à l'autorisation du bureau TMD des armées (cf. annexe II., cas n° 5)

Outre l'autorisation du COM ALAT, les cas suivants de transport par voie aérienne militaire nécessitent une dérogation du bureau TMD des armées (procédure figurant dans la note n° 504/ARM/EMA/CSOA/SCAEO/DARS/TMD du 26 avril 2023) :

- MD interdite au transport ou absente du guide IATA et de la liste CSOA ;
- MD non conditionnée selon l'instruction d'emballage du guide IATA ou de la liste CSOA ;
- MD en quantité dépassant la limite prévue dans la liste CSOA ;
- plusieurs MD incompatibles dans un même suremballage.

#### 4. ABROGATIONS – PUBLICATION

L'instruction N° 1410/ARM/RH-AT/EP/PEMS/JC du 27 février 2018 relative à l'allocation de l'indemnité spéciale de risque aéronautique et l'instruction N° 2906/ARM/RH-AT/PEMS/CS du 23 mai 2019 relative aux modalités d'attribution de la prime de technicité de haute montagne dans l'armée de terre sont abrogées.

La présente directive est publiée au *Bulletin officiel des armées*.

Pour le chef d'état-major de l'armée de terre et par délégation :

*Le général de brigade,  
sous-chef d'état-major "opérations aéroterrestres",*

Damien WALLAERT.

## Notes

<sup>(1)</sup> *International Air Transport Association.*

<sup>(2)</sup> Transport par voie aérienne de personnel et de matériel dont le débarquement et le déchargement se font après l'atterrissage des aéronefs sur un terrain à l'abri des menaces (PIA-3.2.1.1).

<sup>(3)</sup> n.i. B.O.

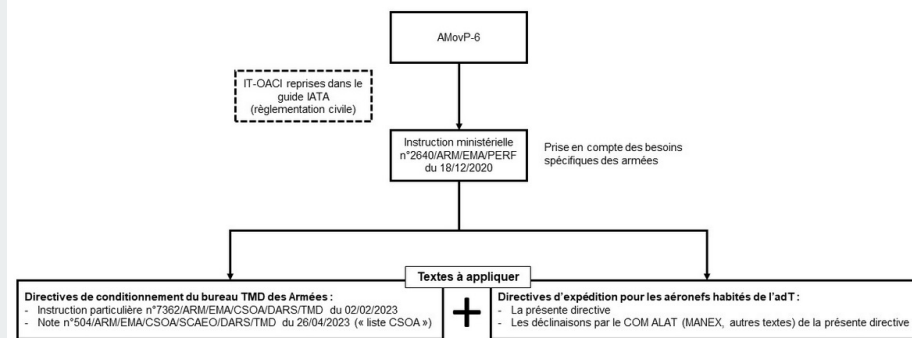
<sup>(4)</sup> Les aéronefs non habités (drones) seront pris en compte ultérieurement.

<sup>(5)</sup> Transport par voie aérienne de personnel et/ou de matériel dont la mise à terre s'effectue par largage sur des zones définies.

<sup>(6)</sup> Transport par voie aérienne de troupes en ordre de combat, éventuellement de ravitaillement, dans un contexte tactique, dont la mise à terre (ou la récupération) se fait par atterrissage sur des zones de poser équipées ou sommairement aménagées dans un environnement hostile (PIA-3.2.1.1).

## ANNEXES

## ANNEXE I. CORPUS DOCUMENTAIRE.



## ANNEXE II. SYNTHÈSE DES PROCÉDURES À APPLIQUER.

