

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 7 du 29 janvier 2021

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 9

INSTRUCTION ministérielle n° 2640/ARM/EMA/PERF
relative au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne militaire.

Du 18 décembre 2020

INSTRUCTION ministérielle n° 2640/ARM/EMA/PERF relative au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne militaire.

Du 18 décembre 2020

NOR A R M M 2 1 0 0 0 8 J

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 ».
- Règlement (UE) 965/2012 de la commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) 216/2008.
- 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 ».
- Supplément aux instructions techniques (Doc 9284) modifié pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.
- Éléments indicatifs (Doc 9481 AN/928) modifiés sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant les marchandises dangereuses, publiés en annexe 18 de la convention relative à l'aviation civile internationale (OACI).
- 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 portant création de la direction de la sécurité aéronautique d'État.](#)
- > [Décret N° 2013-367 du 29 avril 2013 relatif aux règles d'utilisation, de navigabilité et d'immatriculation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile.](#)
- > [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.](#)
- Programme de Sécurité de l'Aéronautique d'État (PSAÉ), édition n° 20, du 21 novembre 2018.
- > [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° 2480/ARM/CAB/DR du 29 avril 2019 portant sur l'organisation et la sûreté des acheminements au sein du ministère des armées (n.i BO)
- > [Décision N° 1857/DEF/EMA/ESMG/ORG du 13 février 2014 portant création du centre du soutien des opérations et des acheminements.](#)

Texte(s) abrogé(s) :

Instruction N° 11425/EMFA/G/3/E du 30 décembre 1950 sur l'organisation et le fonctionnement des centres d'examen écrit des concours de l'enseignement militaire supérieur.

Instruction N° 17462 du 24 juillet 2001 fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de l'unité française de vérification.

Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [123.1](#).

Référence de publication :

Destinataires : armées, directions et services.

1. OBJET.

Conformément à l'article 3 de la convention relative à l'aviation civile internationale, les règles de l'aviation civile internationale ne sont pas applicables aux aéronefs utilisés dans les forces armées, considérés comme des aéronefs d'État conformément au décret de huitième référence. Mises en œuvre par le règlement européen cité en seconde référence, les règles posées par l'annexe 18 sur la *Sécurité du Transport aérien de Marchandises dangereuses*, y compris les instructions techniques (IT-OACI)¹, ne sont ainsi pas applicables aux aéronefs militaires.

Dans une logique de cohérence et de sécurité aéronautique, les règles de transport de marchandises dangereuses (TMD) par voie aérienne militaire (VAM) s'efforcent de poursuivre l'objectif de sécurité visé par la réglementation civile, mais lorsque sa stricte application est incompatible avec les besoins spécifiques et les missions particulières des forces armées, il est poursuivi par des moyens différents.

L'objet de la présente instruction est donc de :

- définir les modalités du transport de marchandises dangereuses par voie aérienne militaire ;
- fixer les rôles et les responsabilités des différentes autorités militaires ;
- répartir les obligations de sécurité et les responsabilités des différents intervenants² tout au long d'un transport aérien (aérotransport – *airlift*).

2. CHAMP D'APPLICATION.

Dans l'esprit des IT-OACI, notamment leurs paragraphes 1.1.2 et 1.1.3, la présente instruction et ses déclinaisons créent des modalités alternatives pour des transports aériens « lorsqu'il est contraire à l'intérêt public de respecter intégralement [la réglementation civile] ».

Les règles de cette instruction et de ses déclinaisons prévalent en cas de divergence avec la publication OTAN citée en sixième référence.

2.1 Marchandises dangereuses (MD – *dangerous goods, DG*).

Les IT-OACI énumèrent la liste des MD³ et leur assignent un code ONU repris par la présente instruction, que la MD soit autorisée ou interdite sur aéronef civil.

2.2 Aéronefs (*aircraft*).

La présente instruction s'applique à tout aéronef⁴ militaire⁵ sous commandement opérationnel⁶ du chef d'état-major des armées (CEMA), dit « aéronef des forces armées », que cet aéronef soit sous contrôle opérationnel français ou non, que le transport de la MD soit interne ou externe (élingage).
Sauf autorisation contraire de la DGAC⁷, elle n'est pas applicable aux aéronefs affrétés⁸.

2.3 Personnes à bord (on-board people).

Aux fins de la présente instruction et ses déclinaisons, la sécurité des MD n'étant pas affectée par la présence à bord de personnes, les personnes à bord sont différenciées selon les catégories suivantes :

- MEA : membre d'équipage⁹ et assimilé¹⁰ ;
- PES : passager pour raison de service : 1A, 1B, 1C, 2D, 2E¹¹ ;
- PHS : passager hors raison de service : 2F, 2G, 2H, 2I.

2.4 Mouvements aériens exclus (air movement exceptions).

Ne sont pas des aérotransports et sont donc exclus du champ d'application de la présente instruction :

- les opérations aériennes exclues au paragraphe 1.1.5 des IT-OACI (évacuation médicale, opération de recherche ou de sauvetage...);
- l'équipement de bord¹² (y compris celui des MEA et le lot de bord¹³) et l'armement¹⁴ de l'aéronef ;
- les mouvements aériens suivants (faisant l'objet d'autres textes ministériels) :
 - transport de troupes en arme (dites « TIFT¹⁵ »), y compris l'aérocordage,
 - opération aéroportée (aérolargage, aéroportage) ou aéro-mobile (dès le premier aéronef).

2.5 Sécurité (safety).

La présente instruction participe à la sécurité aérienne définie par le Programme de Sécurité de l'Aéronautique d'État (PSAÉ), mais se cantonne à la sécurité du transport de marchandises par voie aérienne.

La sécurité TMD regroupe les mesures et précautions prises pour réduire le plus possible tout déclenchement involontaire ou intempestif d'un danger inhérent à la cargaison et susceptible de générer ou d'aggraver un incident ou un accident au cours du transport, depuis la remise au transport par son expéditeur¹⁶ jusqu'à la remise à son destinataire, y compris toutes les étapes intermédiaires.

2.6 Sûreté (security).

Au sens de l'annexe 17 de la convention de l'OACI, la sûreté regroupe les mesures et précautions prises pour réduire le plus possible le vol, le détournement et l'utilisation à des fins malveillantes, à mauvais escient ou susceptibles de menacer des personnes ou des biens.

Au sein du ministère des armées, la sûreté des acheminements est régie par l'instruction n° 2480 du 29 avril 2019 (n.i.BO) ; celle-ci s'applique sans préjudice des règles créées par la présente instruction.

3. MODALITÉS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIE AÉRIENNE MILITAIRE.

Tout TMD à bord d'un aéronef des forces armées est soumis aux règles édictées par la présente instruction et ses déclinaisons. Ces règles militaires visent à assurer un niveau général de sécurité équivalent à celui recherché par la réglementation civile.

3.1 Principe général.

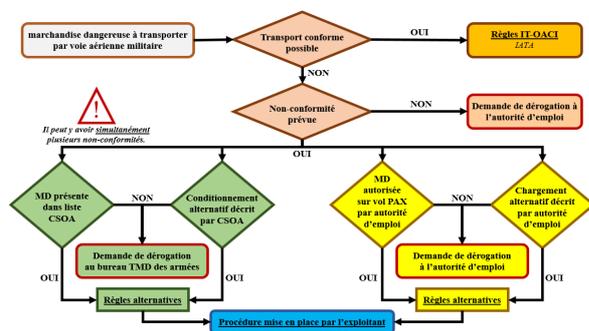
Les règles de TMD par VAM s'organisent selon le principe suivant :

- i. mise en œuvre des IT-OACI ;
- ii. si ces IT-OACI ne sont pas applicables, mise en œuvre des règles de la présente instruction ;
- iii. si ces règles militaires ne prévoient pas le cas rencontré, demande de dérogation.

3.2 Non-conformités prévues pour la voie aérienne militaire.

La présente instruction prévoit des modalités alternatives pour quatre cas de non-conformité :

1. la MD n'est pas autorisée sur un vol soumis aux règles générales de l'OACI ;
2. la MD est conditionnée de manière non conforme¹⁷ aux IT-OACI ;
3. l'aéronef transporte des passagers et une MD autorisée uniquement en cargo selon les IT-OACI ;
4. les modalités de chargement des MD ne sont pas conformes¹⁸ aux IT-OACI.



3.3 Prescriptions impératives.

Quelle que soit la non-conformité, aucune dérogation ne peut porter sur les prescriptions suivantes :

- a. tout intervenant a suivi une information sur les marchandises dangereuses ;
- b. tout colis est signalé comme dangereux (selon les IT-OACI ou des règles de l'autorité d'emploi) ;
- c. la cargaison est déclarée¹⁹ (la déclaration n'étant pas nécessairement à bord de l'aéronef) ;
- d. l'équipage est informé au préalable pour garantir la sécurité de la manutention et du vol.

Si le formulaire IATA est utilisé pour déclarer la cargaison, il faut stipuler deux mentions :

- « AMovP-6 » pour chaque marchandise concernée dans la colonne "autorisation" (authorization),
- « military aircraft only »²⁰ dans la case "informations supplémentaires" (handling information).

4. RÔLES ET RESPONSABILITÉS DES DIFFÉRENTES AUTORITÉS MILITAIRES.

Pour permettre le transport de marchandises dangereuses par voie aérienne militaire de manière non-conforme aux IT-OACI, la présente instruction est déclinée par les autorités suivantes.

Ces déclinaisons ou directives (y compris les prescriptions additionnelles et les divergences²¹) doivent être diffusées à l'EMA, au CSOA, aux autorités d'emploi, à leurs exploitants²² potentiels subordonnés et aux membres du réseau TMD interarmées prévu par [l'instruction n° 1717 du 15 mars 2016](#) qui assurent leur diffusion aux organismes rattachés pour le conseil TMD.

4.1 Bureau de la sécurité du transport de marchandises dangereuses auprès de l'EMA.

Placé au CSOA conformément à [l'instruction n° 1717](#), le bureau TMD des armées est responsable des missions suivantes. Les documents produits sont signés par le commandant du CSOA conformément à [la décision n° D-14-001857/DEF/EMA/ESMG/ORG/NP du 13 février 2014](#).

4.1.1 Directives de conditionnement.

En se basant sur la publication OTAN et le supplément des IT-OACI, le bureau TMD des armées établit et entretient une ou plusieurs directives précisant :

- le tableau complémentaire²³ des marchandises dangereuses, dit « liste CSOA », établissant :
 - les marchandises dangereuses autorisées exclusivement à bord d'aéronef des forces armées,
 - le numéro de l'instruction d'emballage respectivement associée à chaque marchandise,
 - la quantité nette maximale par colis selon la catégorie des personnes à bord (PHS, PES, MEA) ;
- les instructions d'emballage²⁴ (*packing instructions*)²⁵ non présentes dans les IT-OACI ;
- les règles de compatibilité entre colis à bord de l'aéronef ;
- les modalités d'acceptation des conteneurs de marchandises dangereuses.

4.1.2 Entretien et mise à jour des directives.

La liste CSOA est publiée intégralement au cours du dernier trimestre de chaque année paire. Les autres directives doivent être remises à jour à chaque fois que nécessaire.

Chaque année, en relation avec le réseau TMD interarmées, le bureau TMD des armées vérifie ces directives au vu des évolutions des textes et des besoins des forces armées, et analyse les incidents et les écarts constatés durant l'année écoulée.

4.1.3 Dérogation aux directives de conditionnement.

Le bureau TMD des armées met en place une procédure de demande de dérogation au cas par cas et uniquement à ces directives de conditionnement. Il peut s'appuyer sur le réseau TMD interarmées pour l'analyse et la validation de tels transports dérogoires.

4.1.4 Autres responsabilités.

Le bureau TMD des armées est également chargé de :

- valider les programmes de formation proposés conformément au paragraphe 4.3.2 ;
- piloter l'analyse d'un transport en emballage non homologué ;
- veiller à la compatibilité de la présente instruction avec la publication OTAN ;
- en extraire et diffuser aux forces armées les prescriptions additionnelles et divergences étrangères ;
- y insérer les prescriptions additionnelles et divergences françaises de chaque autorité d'emploi.

4.2 Autorités d'emploi (operator).

Chacune pour ses aéronefs, les autorités d'emploi sont responsables des missions suivantes.

Elles peuvent chacune désigner un centre expert pour agir par délégation.

4.2.1 Directives d'expédition.

Chaque autorité d'emploi établit et entretient une ou plusieurs directives précisant (aussi bien pour les MD autorisées par les IT-OACI que pour les MD figurant dans la liste CSOA) :

- les marchandises dangereuses autorisées sur les passagers et dans leurs bagages ;
- les quantités maximales (par suremballage, par aéronef...), 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 marchandises dangereuses,
 - le formulaire de notification au commandant de l'aéronef (NOTOC) ;
- le modèle unique²⁶ 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...) ;
- les règles de séparation à bord de l'aéronef ;
- la remontée des informations en cas d'incident ou d'écart aux directives.

4.2.2 Entretien et mise à jour des directives.

Les directives sont remises à jour à chaque fois que nécessaire (évolution des MD ou de leurs modalités de transport, disponibilité et affectation des aéronefs, besoins et missions des armées...).

4.2.3 Dérogation aux directives d'expédition.

Chaque autorité d'emploi met en place une ou plusieurs procédures de :

- demande de dérogation uniquement à ces directives d'expédition ;
- transport de toute MD ne figurant ni dans la liste des IT-OACI ni dans la liste CSOA ;
- traitement de tout autre écart de conformité.

Pour chaque autorité d'emploi, les procédures incluent la consultation du conseiller TMD désigné conformément à [l'instruction n° 1717](#).

4.2.4 Autres responsabilités.

Chaque autorité d'emploi participe à l'élaboration des programmes de formation proposés conformément au paragraphe 4.3.2 et assure la diffusion des prescriptions additionnelles et des divergences.

4.2.5 Embarquement de personnes.

La liste CSOA distingue les modalités de transport des MD selon la catégorie des personnes à bord conformément au paragraphe 2.3 : MEA, PES et PHS. Dans le cadre de [l'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 défense²⁷, lorsqu'elle l'estime nécessaire, l'autorité agréant une demande de transport peut estimer qu'un passager catégorisé PHS voyage au titre du service : en ce cas, il est assimilé à un PES et les MD seront transportés selon les modalités prévues pour cette catégorie. L'autorité peut désigner des subordonnés pour signer cette décision par ordre en son nom. Cette décision est adressée aux intervenants qui ont à en connaître.

4.3 Chaîne de conseil TMD d'armée ou service (*branch organisation for TDG safety advice*).

Conformément à [l'instruction n° 1717](#), chaque armée et service est doté d'un conseiller principal à la tête d'une chaîne ou d'un réseau TMD défini par un texte interne. Ce texte précise quels membres de chaque réseau sont formés conformément aux IT-OACI.

4.3.1 Missions de conseil.

Dans une optique d'interopérabilité et d'uniformité d'application des règles, chaque conseiller principal assisté de son réseau veille à la bonne compréhension des prescriptions des IT-OACI, de la présente instruction et de ses déclinaisons : son interprétation et son avis font foi pour les intervenants. Conformément à [l'instruction n° 1717](#), tout intervenant TMD peut solliciter un conseil TMD, d'abord au sein de la chaîne de conseil TMD de son armée ou de son service, puis auprès du bureau TMD des armées.

4.3.2 Programmes de formation.

Pour chaque armée et service, le conseiller TMD élabore des programmes de formation propres aux rôles, missions et tâches que l'état-major ou le service considéré aura assignés à ses différents intervenants. Pour les organismes directement rattachés au bureau TMD des armées, l'élaboration de ces programmes relève du conseiller TMD central adjoint. Ces programmes de formation concernent les prescriptions des IT-OACI, de la présente instruction et de ses déclinaisons. Tous les programmes sont débattus par le réseau TMD interarmées prévu par [l'instruction n° 1717](#), puis validés par le conseiller TMD central, chef du bureau TMD des armées. Toute dérogation à l'un de ces programmes doit être préalablement débattue par le réseau TMD interarmées, puis validée par le conseiller TMD central.

5. OBLIGATIONS DE SÉCURITÉ ET RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS TMD.

Les IT-OACI définissent les devoirs et les responsabilités des différents intervenants dans le secteur civil. Le présent chapitre adapte leur répartition à l'organisation des forces armées.

Néanmoins, plusieurs intervenants auxquels des obligations de sécurité et des responsabilités sont attribuées dans ce chapitre peuvent être une seule et même personne ou unité. De manière analogue, les obligations de sécurité et responsabilités correspondantes d'un intervenant peuvent être assumées par plusieurs personnes ou unités différentes. Dans les deux cas, la répartition des responsabilités suit le découpage des missions et tâches de chaque intervenant. Tout intervenant doit être formé conformément aux programmes prévus au paragraphe 4.3.2.

5.1 Exploitant de l'aéronef (*carrier*).

Conformément aux règles de la présente instruction et de ses déclinaisons, tout TMD doit avoir été formellement validé par l'exploitant par message officiel diffusé :

- pour action, vers l'acceptant et l'équipage ;
- pour information, vers l'expéditeur et le chargeur.

Cette validation peut être incluse dans les procédures déjà existantes pour autoriser un vol.

Ni l'expéditeur ni aucun autre intervenant ne peut se prévaloir de la présente instruction pour imposer un envoi de MD de la liste CSOA.

L'exploitant met en place une procédure de demande d'envoi de MD de la liste CSOA au profit des expéditeurs potentiels. Il peut prévoir une procédure de demande préalable par téléphone ou par messagerie électronique sans requérir de message officiel.

Cette demande préalable vise à obtenir un accord²⁸ de principe permettant la préparation de l'expédition dans l'attente de la validation formelle.

5.2 Expéditeur (*shipper*).

Pour un envoi de MD de la liste CSOA, l'expéditeur demande au préalable l'accord auprès de l'exploitant selon la procédure de celui-ci. Une fois l'accord de principe obtenu, il observe les prescriptions de la présente instruction et des directives de conditionnement et d'expédition.

L'expéditeur peut faire appel à un emballer qui porte alors les responsabilités liées à sa fonction.

5.3 Acceptant (*transit agent*).

À l'aide de la LAC prévue par l'autorité d'emploi, l'acceptant doit notamment vérifier que l'envoi de MD tel que présenté au transport est :

- correctement décrit dans le document de déclaration de marchandises dangereuses,
- préparé de manière conforme aux IT-OACI ou aux directives de conditionnement et d'expédition,
- formellement validé par message émis par l'exploitant.

5.4 Chargeur (*loader, handling agent*).

Pour un envoi de MD de la liste CSOA, le chargeur est responsable des actions suivantes :

- vérifier que les MD sont autorisées avec les catégories des personnes à bord ;
- observer les directives d'expédition prévues pour l'aéronef ;
- notifier les MD au commandant de bord.

5.5 Équipage (*aircrew*).

L'équipage de l'aéronef, notamment le commandant de bord (*aircraft commander*) et le chef de soute (*loadmaster*), doit vérifier la mise en œuvre des directives d'expédition qui ont été prévues pour l'aéronef par les déclinaisons de la présente instruction.

Il doit disposer des consignes d'intervention d'urgence (IDC – ERG) prévues dans les *Éléments indicatifs sur les interventions d'urgence en cas d'incidents d'aviation concernant des MD de l'OACI*.

6. PUBLICATION, DATES D'APPLICATION ET ABROGATION.

Les différentes dispositions prendront effet :

- pour les directives de conditionnement, au plus tard le premier jour du troisième mois suivant la parution de la présente instruction ;
- pour les directives d'expédition, après la parution des directives de conditionnement et au plus tard le premier jour du dix-huitième mois suivant la parution de la présente instruction ;
- pour les obligations prévues pour les intervenants, dès la parution des directives d'expédition par une autorité d'emploi pour les aéronefs dont elle a la responsabilité.

L'instruction n° 17462 du 24 juillet 2001 fixant les missions, l'organisation et le fonctionnement de l'unité française de vérification, et l'instruction n° 11425/EMFA/G/3/E du 30 décembre 1950 sur l'organisation et le fonctionnement des centres d'examen écrit des concours de l'enseignement militaire supérieur sont abrogées.

La présente instruction sera publiée au *Bulletin Officiel des Armées*.

Pour la ministre des armées et par délégation :

*Le vice-amiral d'escadre,
sous-chef d'état-major "performance",*

Didier MALETERRE.

Notes

¹ L'Association internationale du Transport aérien, AITA, dénommée *IATA* en anglais, édite ces règles dans un « guide IATA ».

² Toute personne impliquée dans une ou plusieurs étapes au cours du transport d'une marchandise dangereuse.

³ Toute matière, tout objet et tout article qui présente un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement.

⁴ Au sens de l'article 2 du décret 2013-367, un aéronef est « tout appareil capable de s'élever ou de circuler dans les airs ». Dans la présente instruction, cela inclut tout aéronef à voilure fixe, à voilure tournante ou à portance aérostatique.

⁵ Au sens de l'article 1^{er} du décret 2013-367, un aéronef militaire est :

- « tout aéronef appartenant à l'État et utilisé par un organisme relevant de l'autorité du ministre de la défense » ;

- « sur décision conjointe du ministre de la défense et du ministre chargé de l'aviation civile, tout aéronef n'appartenant pas à l'État, mais utilisé pour effectuer des missions au profit de l'État et piloté par un équipage soumis au pouvoir hiérarchique du ministre de la défense ».

⁶ Le décret 2013-366 définit les autorités d'emploi des aéronefs d'État. Trois relèvent du CEMA : les chefs d'état-major de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air. Les autres sont libres d'appliquer *mutatis mutandis* la présente instruction.

⁷ DGAC : direction générale de l'aviation civile – au sens des IT-OACI, autorité nationale compétente pour la France pour :

- le pays de l'exploitant (cf. note 22) : aéronefs sous immatriculation française (civile),

- le pays de départ, de survol ou de destination : aéronefs (civils) circulant dans l'espace aérien français.

⁸ Il s'agit d'un aéronef dont l'équipage est civil et qui transporte une cargaison exclusivement au profit du ministère des armées.

⁹ Toute personne chargée par l'exploitant (cf. note 22) d'une fonction à bord de l'aéronef pendant le vol, y compris la relève.

¹⁰ Représentant de l'exploitant (cf. note 22), représentant de l'autorité d'emploi ou du bureau TMD des armées, convoyeur.

¹¹ Il s'agit des catégories de passager définies par l'instruction n° 120 du 3 décembre 2018.

¹² Équipement de bord : ensemble des matériels et produits requis pour l'exploitation de l'aéronef (y compris les opérations au sol) telle que prévue par son certificat de navigabilité délivrée par l'autorité compétente étatique (en l'occurrence, la DSAÉ) et les règles édictées par l'autorité d'emploi.

¹³ Lot de bord : tout matériel et produit requis pour la maintenance de l'aéronef pour la durée d'une mission.

¹⁴ Armement : tout matériel et produit requis pour le rôle militaire de l'aéronef, pour sa défense et pour sa protection, y compris au sol.

¹⁵ « *Troops in fighting trim* » : troupes munies de leur paquetage et prêtes au combat (avec armes, munitions et équipements).

¹⁶ L'expéditeur et le destinataire sont ceux indiqués sur le document de transport accompagnant la cargaison.

¹⁷ Le conditionnement (*packing*) de la marchandise dangereuse peut être non conforme pour deux raisons :

- soit l'emballage (*packaging*) est homologué, mais non prévu par l'instruction d'emballage des IT-OACI ;

- soit l'emballage n'est pas homologué selon les IT-OACI.

¹⁸ Les modalités de chargement ne sont pas conformes pour les raisons suivantes :

- les marchandises dangereuses sont empotées en conteneur pour des raisons de sûreté (en pré- et post-acheminement) ;

- la structure de l'aéronef ne permet pas la séparation selon les IT-OACI (par exemple, soute non séparée de la cabine).

¹⁹ Au sens des IT-OACI, la déclaration est un document listant les dénominations officielles des MD, leurs emballages et quantités.

²⁰ Traduction française : « aéronef militaire uniquement ».

²¹ Ces termes doivent être compris selon la définition prévue dans les IT-OACI.

²² Le décret n° 2013-367 définit l'exploitant : « organisme [...] militaire mettant en œuvre les aéronefs dont il est le propriétaire ou qui sont placés sous sa responsabilité ». L'exploitant est placé sous les ordres de l'autorité d'emploi dont il relève.

²³ Ce tableau est dit complémentaire car il doit être utilisé en complément du tableau de marchandises dangereuses des IT-OACI.

²⁴ Y compris GRV (grands récipients pour vrac – *IBC*), grands emballages (*large packaging*) et citernes mobiles (*portable tanks*).

²⁵ Toute instruction d'emballage créée par l'ASND s'applique exclusivement et ne peut être modifiée par le bureau TMD des armées.

²⁶ Des modèles différents peuvent néanmoins exister pour certaines MD spécifiques : MD de la classe 7 (radioactifs), piles au lithium...

²⁷ À l'article 2, l'arrêté du 19 juin 2018 permet notamment l'agrément pour le transport des personnes suivantes :

- journalistes effectuant des reportages directement liés aux armées (al. 3°),

- conjoint du chef de la délégation militaire (manifestation officielle, mission de représentation...) (al. 5°),

- civils et militaires, français ou étrangers, participant à des activités multilatérales approuvées par le ministre des armées (al. 7°).

²⁸ Seul le message officiel de validation est opposable aux intervenants ; l'accord de principe ne permet que la préparation des envois.