

BULLETIN OFFICIEL DES ARMÉES



Édition Chronologique n° 46 du 9 juin 2023

TEXTE RÉGLEMENTAIRE PERMANENT

Texte 7

INSTRUCTION N° 501459/ARM/EMAAE

relative au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne militaire de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Du 05 mai 2023

INSTRUCTION N° 501459/ARM/EMAAE relative au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne militaire de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Du 05 mai 2023

NOR AR ML 23 0 1 1 5 4 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 (JO du 25 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 du Parlement européen et du Conseil.
- Décret N° 2005-850 du 27 juillet 2005 modifié relatif aux délégations de signature des membres du Gouvernement (JO n° 174 du 28 juillet 2005, texte n° 3).
- 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).
- Décret N° 2013-367 du 29 avril 2013 modifié relatif aux règles d'utilisation des aéronefs militaires et des aéronefs appartenant à l'État et utilisés par les services de douanes, de sécurité publique et de sécurité civile (JO n° 102 du 2 mai 2013, texte n° 29).

- > [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 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/-- du 29 avril 2019 portant sur l'organisation et la sûreté des acheminements au sein du ministère des armées (n.i. BO).
- > [Instruction ministérielle n° 2640/ARM/EMA/PERF du 18 décembre 2020 relative au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne militaire.](#)
 - > [Décision N° 1857/DEF/EMA/ESMG/ORG du 13 février 2014 portant création du centre du soutien des opérations et des acheminements.](#)
 - > [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.](#)
 - > [Instruction particulière N° 1936/ARM/EMA/OIA/CSOA du 20 juillet 2021 relative aux directives pour l'expédition et l'acceptation aériennes de conteneurs scellés contenant des marchandises dangereuses.](#)

- 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.
- 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 ».
- Note N° 952 du 23 avril 2020 relative aux autorisations d'embarquement à bord des aéronefs de l'armée de l'air (n.i. BO ; n.i. JO).

Texte(s) abrogé(s) :

- INSTRUCTION N° 1145/DEF/EMAA/3/INS/2 du 14 mars 1975 relative à la sélection et à la formation du personnel éducateur des écoles d'enseignement technique de l'armée de l'air.
- INSTRUCTION N° 259/EMAA/MOB du 29 mars 1961 sur l'ouverture et l'exercice du droit de réquisition par l'autorité aérienne.

Classement dans l'édition méthodique :

BOEM [123.1](#).

Référence de publication :

1. OBJET.

Les marchandises dangereuses (MD) se définissent comme « toute matière, tout objet et tout article qui présente un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement ».

La réglementation pour le transport des marchandises dangereuses (TMD), élaborée par l'Association du Transport Aérien International (IATA) sur la base des instructions techniques de l'OACI, constitue un règlement de transport pour les exploitants aériens.

Les différences entre cette réglementation et les instructions techniques de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont dues à des considérations opérationnelles, qui entraînent un régime normatif généralement plus restrictif que les prescriptions de l'OACI.

Dans une logique de cohérence et de sécurité aérienne, les règles de TMD par voie aérienne militaire (VAM) s'efforcent de poursuivre l'objectif de sécurité visé par la réglementation civile. Cependant, lorsque leur stricte application est incompatible avec les besoins spécifiques, les exigences opérationnelles et les missions des forces armées, cet objectif est poursuivi par des moyens différents, avec, le cas échéant, des règles de sécurité adaptées au regard des missions, des circonstances ou de l'environnement opérationnel.

Conformément à l'[instruction ministérielle N° 2640/ARM/EMA/PERF du 18 décembre 2020](#) de dixième référence, la présente instruction a pour objet pour l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) de :

- définir les directives d'expédition pour le transport par air des marchandises dangereuses applicables aux aéronefs mis pour emploi au sein de l'AAE ;
- préciser les devoirs et les responsabilités des différents intervenants ;

- définir les procédures dérogatoires à ces directives.

La présente instruction s'applique à tous les aéronefs militaires sous l'autorité d'emploi de l'AAE, que le transport de la MD soit interne ou externe (élingage) à un aéronef. Les mouvements aériens exclus du champ d'application de cette instruction sont, conformément au § 2.4 de [l'instruction de dixième référence](#) :

- les opérations aériennes exclues au paragraphe 1.1.5 des IT-OACI conformément aux instructions de quatorzième référence (évacuation médicale, opération de recherche ou sauvetage...);
- l'équipement de bord et l'armement de l'aéronef;
- le transport de troupes en armes;
- les opérations aéroportées ou aéro mobiles.

2. CONTEXTE.

Les IT-OACI énumèrent les listes de MD et leur assignent un code ONU⁽¹⁾, que la marchandise soit autorisée ou interdite sur aéronef civil.

Les MD sont également catégorisées selon le type d'aéronef civil sur lequel elles peuvent être embarquées :

- marchandises autorisées sur aéronef cargo et passager, dites « CAP » ;
- marchandises autorisées uniquement sur aéronef cargo, dites « CAO » ;
- marchandises dangereuses interdites au transport par voie aérienne.

Parmi ces dernières, le tableau complémentaire des MD, dit « liste CSOA » [publiée sur la page TMD du portail Intradef du centre du soutien des opérations et des acheminements (CSOA)], répertorie toutes les MD dites « MAO » (*Military Aircraft Only*) qui sont autorisées uniquement sur aéronef militaire :

- soit parce qu'interdites sur vol commercial, dites « IVC » ou « FBI » (*forbidden*) ;
- soit parce que conditionnées de manière non conforme aux instructions techniques de l'OACI, dites « CNC » (conditionnement non conforme) ;
- soit parce que sujettes à divergence militaire française (nationale ou d'armée).

La « liste CSOA » distingue alors trois types d'aéronefs selon la catégorie des personnes présentes à bord, qui sont précisées par [l'instruction de huitième référence](#) :

- aéronef cargo dit « MEA » : uniquement des membres d'équipage et assimilés ;
- aéronef passagers dit « PES » : personnes voyageant pour raison de service : 1A, 1B, 1C, 2D, 2E ;
- aéronef passagers dit « PHS » : personnes voyageant hors raison de service : 2F, 2G, 2H, 2I.

3. DIRECTIVES DÉTAILLÉES D'EXPÉDITION DE MATIÈRES DANGEREUSES POUR LES AÉRONEFS DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE.

Les règles de [l'IM N° 2640](#) et de ses déclinaisons au sein de chaque Autorité d'Emploi prévalent en cas de divergence avec la publication OTAN.

Conformément au § 4.2.1 de l'instruction de [dixième référence](#), dans le cadre de la responsabilité qui lui incombe relativement aux transports de MD réalisés par les appareils de l'AAE, l'EMAAE/OGNS/BSA/Div SV appuyé par le Centre d'Instruction des Transits Interarmées Aériens (CITIA) et le Conseiller principal à la Sécurité pour le Transport des Marchandises Dangereuses (CSTMD) de l'AAE, établit, en complément de cette instruction qui prévaut, une note à la validation de l'officier général nucléaire et sécurité (OGNS) dans laquelle les directives d'expédition de l'AAE sont détaillées aussi bien pour les MD autorisées par les IT-OACI que pour les MD figurant dans la liste complémentaire CSOA.

Cette note couvre notamment :

- les MD 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 constituants, y compris un éventuel marquage additionnel ;
- la documentation de transport, notamment le :
 - formulaire de déclaration de MD ;
 - formulaire de notification au commandant de bord (NOTOC) ;
- le modèle unique de liste d'acceptation de cargaison (LAC - *check-list*) pour les aéronefs de l'AAE ;
- 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.

Cette note est mise à jour à chaque fois que nécessaire (évolution du périmètre des MD ou de leurs modalités de transport, affectation des aéronefs, besoins et missions...).

4. PRINCIPES D' ACTIONS SELON LES SITUATIONS DES MARCHANDISES DANGEREUSES À TRANSPORTER PAR VOIE AÉRIENNE MILITAIRE.

Trois situations principales peuvent être rencontrées lors de l'expédition d'une MD par VAM de l'AAE :

Situation 1 : MD conformes au IATA

Application des limites quantitatives et des dispositions préconisées par le IATA.

Situation 2 : MD non conformes au IATA mais présentes dans la liste CSOA

Dans la situation d'envoi de MD non conformes au IATA, la liste complémentaire CSOA définit les limites quantitatives, les instructions d'emballages applicables, les divergences d'armées éventuelles ainsi que les restrictions d'embarquement.

Situation 3 : MD non conformes au IATA et non présentes dans la liste CSOA ou non conformes à la liste CSOA

Dans un tel cas, une demande de dérogation sera nécessaire conformément aux directives du § 7 du présent document.

5. RESPONSABILITÉS DES INTERVENANTS DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES.

En complément des responsabilités des intervenants TMD identifiées au § 5 de l'instruction de [dixième référence](#), les points suivants sont soulignés.

5.1. Expéditeur.

L'expéditeur veille à ce que toutes les prescriptions applicables au transport aérien soient respectées. Il doit en particulier :

- s'assurer que son personnel soit formé conformément aux directives de l'AAE ;
- faire en sorte que les MD soient conditionnées et déclarées conformément aux exigences de la réglementation (civile ou militaire selon les cas) ;
- établir une déclaration de l'expéditeur ou « *shipper's declaration* ».

5.2. Organismes de transit aérien/acceptant.

L'organisme de transit aérien de départ s'assure :

- que son personnel soit formé conformément aux directives de l'AAE ;
- du respect de la conformité de la réglementation (civile ou militaire selon les cas) de toute expédition de MD qui lui sont présentées pour l'aérotransport ;
- du respect des dispositions réglementaires (civiles ou militaires selon les cas) liées à la manutention et au chargement à bord des aéronefs (les incompatibilités, l'obtention des dérogations, l'embarquement de passagers, l'information au commandant de bord, etc.).

5.3. Le commandant de bord.

Le commandant de bord désigné pour une mission :

- s'assure que les membres de son équipage soient formés conformément aux directives de l'AAE ;
- vérifie la mise en œuvre des directives d'expédition prévues pour son aéronef.

Lorsqu'il n'y a pas d'organisme de transit aérien (que ce soit au départ ou à destination), l'escadron de transport concerné peut faire une demande de concours d'un agent de transit aérien embarqué auprès du CSO/BTM ou de la brigade aérienne d'assaut et de projection (BAAP).

6. DIRECTIVES PARTICULIÈRES.

Dans certains cas, des marchandises dangereuses peuvent être exclues des règles TMD ; en particulier, elles peuvent ne pas être soumises à l'obligation de déclaration (« article non réglementé »). Néanmoins, afin d'éviter que les acteurs du transport et les autorités habilitées ne considèrent qu'il y ait omission de déclaration (pouvant entraîner blocages et retards), une « attestation de l'expéditeur pour articles non réglementés » dite « **attestation d'exclusion** » est signée par l'expéditeur.

Tout transport de MD soumis à l'établissement d'une déclaration de l'expéditeur fait l'objet d'une procédure d'acceptation formalisée par l'établissement d'une Liste d'Acceptation de Cargaison (LAC) correspondante.

6.1. Expédition de marchandises dangereuses conformes au IATA.

L'expéditeur utilise la déclaration de marchandise dangereuse de l'expéditeur DGD⁽²⁾ issue du IATA (chapitre 8). Deux exemplaires papier de la déclaration sont remis à l'organisme de transit aérien.

Une LAC est rédigée et éditée en deux exemplaires :

- un exemplaire est conservé en archive par l'organisme de transit aérien de départ ;
- un autre exemplaire accompagne le fret.

Ce document engage la responsabilité du personnel de l'organisme de transit l'ayant signé quant aux vérifications qui lui incombent.

Le transport simultané dans une soute unique de marchandises dangereuses CAP et de passagers PES est autorisé sur les aéronefs tactiques dans les conditions suivantes :

- séparation d'au moins 2 mètres entre le(s) passager(s) et le(s) colis de marchandises dangereuses (séparation non applicable aux agents 1A, 1B et 2D relevant du MINARM).

Le transport simultané dans une soute unique, de marchandises dangereuses CAO et de passagers PES est autorisé sur les aéronefs tactiques dans les conditions suivantes :

- séparation d'au moins 2 mètres entre le(s) passager(s) et le(s) colis de marchandises dangereuses (séparation non applicable aux agents 1A, 1B et 2D relevant du MINARM).

6.2. Expédition de marchandises dangereuses « MAO ».

L'expéditeur utilise la déclaration de l'expéditeur (DGD) issue du IATA (chapitre 8) et :

- raye les cases « *passenger and cargo aircraft* » et « *cargo aircraft only* » ;
- ajoute la mention « AMovP-6 » dans la case « *Authorization* » ;
- ajoute la mention « *military aircraft only* » dans la case « *Additional Handling Information* ».

Deux exemplaires papier de la déclaration doivent être remis à l'organisme de transit aérien.

Une LAC est rédigée et éditée en deux exemplaires :

- un exemplaire est conservé en archive par l'organisme de transit aérien de départ ;

- un autre exemplaire accompagne le fret.

Ce document engage la responsabilité du personnel de l'organisme de transit l'ayant signé quant aux vérifications qui lui incombent.

Le transport simultané de marchandises dangereuses chargeables sur aéronef PES et de passagers PES est autorisé sur les aéronefs tactiques dans les conditions suivantes :

- séparation d'au moins 2 mètres entre le(s) passager(s) et le(s) colis de marchandises dangereuses (séparation non applicable aux agents 1A, 1B et 2D relevant du MINARM).

6.3. Information au commandant de bord.

Les organismes de transit établissent et remettent au commandant de bord, avant le départ, les renseignements écrits concernant l'ensemble des marchandises dangereuses qui ont été chargées à bord de son aéronef.

Ce document, distinct des déclarations de l'expéditeur, est désigné comme « notification au commandant de bord » ou « *notification to captain* (NOTOC) ».

Dans le cadre de transports non conformes au IATA, la mention « *Military Aircraft Only* » est ajoutée.

Ce document engage la responsabilité du personnel de l'organisme de transit l'ayant signé quant aux informations qu'il contient.

Les documents sont conservés au moins trois mois après la date de réalisation de la mission.

7. MODALITÉS DES DEMANDES DE DÉROGATION.

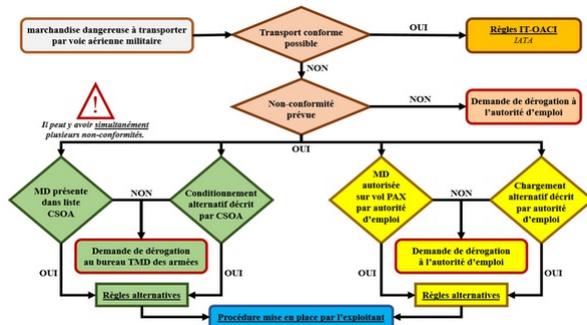
Conformément aux directives de l'[instruction de dixième référence](#) (§ 4.2.3 de l'[IIM N° 2640](#)), il est envisageable, lorsque les règles militaires ne prévoient pas le cas rencontré, de demander des dérogations.

Les demandes de dérogation pouvant être demandées sont :

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

Ces demandes de dérogation sont à adresser par le contrôle opérationnel (OPCONeur) au CSTMD principal de l'AAE. Celui-ci s'appuie sur le CITIA qui émet un avis. L'OPCONeur est le validateur final de la dérogation.

Seules les demandes liées au non-respect des directives de conditionnement définies dans l'instruction de douzième référence sont à adresser et sont traitées par le bureau TMD des armées du CSOA.



Néanmoins, aucune dérogation ne peut porter sur le non-respect des prescriptions suivantes :

- tout intervenant dans la chaîne du transport a suivi une formation conforme aux prescriptions de la présente directive ;
- tout colis de marchandises dangereuses est marqué et étiqueté conformément à la réglementation en vigueur ;
- la documentation de transport de MD est rédigée selon la réglementation en vigueur ;
- l'équipage est informé par le personnel de l'organisme de transit de la présence de marchandises dangereuses à bord de son aéronef.

8. EMBARQUEMENT DE PERSONNES.

La liste complémentaire CSOA distingue les modalités de transport des MD selon la catégorie des personnes à bord qui sont différenciées comme suit :

- MEA : membre d'équipage et assimilé ;
- PES : passager pour raison de service ;
- PHS : passager hors raison de service.

Conformément à l'[arrêté de sixième référence](#), 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, peuvent estimer nécessaire qu'un passager catégorisé PHS voyage au titre du service. Ce passager est alors considéré comme un PES et les MD seront transportées selon les modalités prévues pour cette catégorie.

9. PROGRAMMES DE FORMATION.

Le personnel ayant un rôle ou une fonction particulière dans l'acheminement des MD par voie aérienne, est formé.

Conformément au § 4.2.4 de l'[IIM N° 2640](#), et pour ce qui concerne les personnels de l'AAE, le CITIA, en lien avec le CSTMD AAE, élabore les programmes de formation propres aux rôles, missions et tâches assignés aux différents intervenants et s'assure de la diffusion des prescriptions additionnelles et des divergences.

10. COMPTE RENDU D'INCIDENT / D'ACCIDENT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES.

Tout évènement survenant au cours de la réalisation d'un transport d'une MD fait l'objet d'une analyse technique. Les organismes de transit et les commandants de

bord rendent compte de tout incident ou accident dans lesquels des MD sont en cause.

À cette fin, le compte-rendu à émettre suit les procédures établies pour les CRI⁽³⁾/CRE⁽⁴⁾/FEA⁽⁵⁾ et FASA⁽⁶⁾ détaillées dans le tome 3 des directives de SA⁽⁷⁾ de l'AAE.

Les comptes rendus établis servent notamment à faire état des MD qui n'ont pas été déclarées ou incorrectement déclarées, ou qui non autorisées, ont été trouvées dans des bagages de passagers.

Le bureau maîtrise des risques du commandement des forces aériennes (CFA) et notamment le CSTMD de l'AAE sont destinataires des comptes rendus.

11. PUBLICATION.

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

*Le général de corps aérien,
major général de l'état-major de l'armée de l'air et de l'espace,*

Frédéric PARISOT.

Notes

⁽¹⁾ Organisation des Nations Unies.

⁽²⁾ *Dangerous Goods Declaration*.

⁽³⁾ Compte-Rendu Immédiat.

⁽⁴⁾ Compte-Rendu d'Evènement.

⁽⁵⁾ Fiche d'Evènement Aérien.

⁽⁶⁾ Fiche d'Analyse de Sécurité Aérienne.

⁽⁷⁾ Sécurité Aérienne.