

FAQ SPO/NCC/NCO

Marchandises dangereuses

Version juin 2018

0/ Un exploitant ne transportant pas de marchandises dangereuses est-il concerné par la réglementation AIR OPS dans ce domaine ?

Oui.

La réglementation européenne AIR OPS introduit pour les opérations non CAT des dispositions et des obligations relatives aux marchandises dangereuses. Sont concernés les exploitants qui transportent des marchandises dangereuses, mais aussi ceux qui n'en transportent pas. C'est une évolution par rapport à l'arrêté du 24 juillet 1991.

L'objectif, pour les exploitants qui ne transportent pas de marchandises dangereuses, est d'éviter qu'ils n'en acceptent en « fret » (dans les colis, ...) et d'éviter que les membres d'équipage (pilotes, ...) et les personnels spécialisés ne transportent sur eux ou dans leurs bagages/sacoches, par méconnaissance ou ignorance, des marchandises dangereuses non autorisées par la réglementation et non autorisées par les exploitants eux-mêmes au travers des restrictions additionnelles qu'ils auront définies par rapport à cette réglementation.

D'où les obligations suivantes, portant sur :

- la formation/sensibilisation des personnels,
- la définition et la mise en œuvre de procédures opérationnelles,
- l'information des tiers.

1/ Des autorisations ont été délivrées à titre dérogatoire à l'arrêté du 24 juillet 1991 (en application de l'article 5.10.8) à des exploitants transportant des marchandises dangereuses, en travail aérien principalement : charge externe (sous élingue), plan d'intervention de déclenchement des avalanches (PIDA). Comment a été géré le passage au SPO ?

Les autorisations délivrées à titre dérogatoire ont dû être transformées en agréments marchandises dangereuses (SPA.DG) à l'entrée en vigueur du SPO, sauf pour les cas d'exemptions prévues par la réglementation*.

Si la formation et les procédures ont été jugées acceptables par la DSAC, la transformation des autorisations en agréments SPA.DG aura été assez simple.

* : certaines autorisations relevant des exemptions identifiées dans l'AIR OPS n'ont pas été soumises à ce processus de transformation : exemple le PIDA (lancement de charges explosives depuis l'hélicoptère) qui relève de l'exemption SPO.GEN.150(b)(1) (partie 1 des instructions techniques de l'OACI : exemptions générales). Pour ce cas particulier, à la mise en œuvre du SPO, l'autorisation PIDA n'a plus de raison d'être. En revanche, les procédures et l'information sont formalisées dans le MANEX.

2/ Un exploitant transportant des marchandises dangereuses en CAT et en SPO doit-il détenir deux agréments marchandises dangereuses (SPA.DG) ?

Oui.

Il doit détenir un agrément marchandises dangereuses relevant du CAT et un agrément marchandises dangereuses relevant du SPO.

En revanche, il pourra proposer une partie A9 et D du MANEX couvrant à la fois l'exploitation CAT et l'exploitation SPO : il identifiera alors les éventuelles différences liées au CAT et au SPO (par exemple en utilisant des pages de couleur spécifique pour le SPO, ou des paragraphes décrivant spécifiquement chaque activité).

Pour le programme de formation, un seul programme pourra être présenté par l'exploitant pour approbation de la DSAC. Ce programme couvrira alors l'enveloppe des besoins de formations CAT et SPO.

L'exploitant a toute latitude pour définir sa stratégie documentaire et sa stratégie de formation.

3/ Un petit exploitant SPO ne transporte que quelques marchandises dangereuses. Il propose de former ses personnels d'acceptation (en fait le pilote) suivant la catégorie 10 (tableau 1.4 des instructions techniques de l'OACI) complétée des thématiques de la catégorie 6 manquantes (c'est-à-dire non couvertes par la catégorie 10), thématiques adaptées à son exploitation et aux marchandises dangereuses concernées. Est-ce acceptable ?

Oui. Le principe est acceptable.

En pratique, chaque cas d'exploitation peut être très particulier, et même unique. De ce fait, une adaptation « conforme » doit être appliquée dans le respect de la sécurité.

Le programme présenté et le principe retenu devront être approuvés par la DSAC.

L'approche de formation basée sur les compétences ou « Competency Based Training » (CBT), qui sera rendue obligatoire à partir de janvier 2021 mais qui est applicable d'ores et déjà, permettra de s'affranchir des contraintes de catégorisation de personnels et des items réglementaires de la formation définis dans le tableau 1.4 des instructions techniques de l'OACI.

4/ Ce même exploitant fait appel à un organisme de formation qui ne veut pas formellement délivrer d'attestation catégorie 6 suivant le principe exposé ci-avant. Comment faire ?

L'exploitant est responsable du programme de formation (ou des programmes) qu'il soumet pour approbation à la DSAC. L'exploitant doit donc décrire le programme de formation et les principes retenus (ci-avant catégorie 6 = catégorie 10 + thématiques manquantes adaptées à l'exploitation et aux marchandises dangereuses). Si l'organisme ne veut pas délivrer d'attestation, l'exploitant délivrera l'attestation catégorie 6 suivant le programme défini qui aura été approuvé par la DSAC.

Note : délivrer une attestation « catégorie 6 restreinte » reste conforme aux standards applicables, et cette attestation est bien délivrée selon le programme défini par l'exploitant et approuvé par l'autorité.

Le « Competency Based Training » (CBT) devrait supprimer ce genre de cas particulier.

5/ Un exploitant souhaite utiliser les paniers porte-skis de ses hélicoptères pour transporter des marchandises dangereuses. Faut-il considérer ce transport comme transport en charge externe et dans cette hypothèse l'exploitation relève-t-elle du SPO ?

Cela dépend. Le transport de marchandises dangereuses dans les paniers porte-skis ne relève pas forcément d'une exploitation SPO.

En effet, selon le règlement SPO, les charges externes sont plutôt celles tractées ou suspendues, ou alors celles fixées à la structure sous réserve de participer à une activité spécialisée (caméras, antennes, radars,...).

Dans le cas des paniers porte-skis, la participation de ces paniers à une activité spécialisée devra être démontrée pour que l'exploitation relève du SPO.

Par ailleurs, les paniers porte-skis et autres soutes externes peuvent être compatibles d'un transport de passagers ou de fret.

Ainsi, paniers porte-skis installés :

- si le STC et/ou le supplément au manuel de vol associé aux paniers autorisent le transport de passagers dans l'aéronef, le transport de marchandises dans les paniers et/ou le transport de passagers dans l'aéronef relèveront d'une exploitation CAT si commerciale, NCC ou NCO si non commerciale,
- si le STC et/ou le supplément au manuel de vol associé aux paniers interdisent le transport de passagers dans l'aéronef,
 - l'exploitation sera une exploitation SPO (ou NCO.SPEC si non commerciale avec hélicoptère non complexe) si les paniers concourent à une activité spécialisée (donc activité autre que transport de fret)
 - l'exploitation sera une exploitation CAT si commerciale, NCC ou NCO si non commerciale, notamment pour du transport de marchandises dans l'aéronef et/ou dans les paniers.

L'exploitant devra vérifier dans tous les cas la faisabilité du transport dans les paniers porte-skis. Les points à considérer seront par exemple

- pour les marchandises dangereuses : l'intégrité de l'emballage vis-à-vis de l'environnement climatique, la sécurisation du/des colis (arrimage par exemple), ...
- pour les paniers porte-skis : les limitations éventuelles du STC (ou optionnel constructeur) sur le type d'objets pouvant être transportés (cf. supplément Manuel de Vol), les autres limitations physiques (masse maximale autorisée, volume maximal, ...), ...

6/ Un exploitant souhaite installer des fumigènes en bout d'aile d'avion. Cette installation relève-t-elle de l'annexe 18 et des instructions techniques de l'OACI ?

A priori non.

Cette installation relève d'une modification de la définition de l'appareil, qui doit être approuvée par l'AESA ou par un organisme DOA.

De plus, ce type d'installation peut faire l'objet de demandes dans le cadre de manifestations aériennes (ou de meetings). L'utilisation des fumigènes lors de la démonstration (dans ce cadre et non dans celui de leur transport sur le lieu des manifestations) sera éventuellement couverte par la délivrance de laissez-passer.

7/ La nouvelle approche de formation définie par l'OACI, le « Competency Based Training » (CBT), sera la seule approche possible à compter de 2021. Cela remet-il en cause l'approche actuelle de formation par catégories de personnels ?

La mise en œuvre du CBT sera rendue obligatoire à compter de 2021. La formation suivant les dispositions actuelles des instructions techniques de l'OACI (par catégories de personnels, tableau 1.4) permet la formation initiale et/ou récurrente pour 2017/2018 et 2019/2020. Les recyclages ultérieurs se feront, probablement avec le CBT, dans sa forme actuelle ou amendée.

Par contre, si un exploitant voulait dès à présent appliquer le CBT, la charge de la DSAC serait d'approuver le nouveau programme de formation en relation avec la fonction tenue par les personnels concernés (adaptation du programme de formation avec le nouveau concept du CBT).

8/ Une adaptation de la méthode de formation au contexte SPO a-t-elle été prévue ?

Oui.

Plusieurs amendements à l'AMOC FR-06 ont été introduits et publiés sur le site du ministère : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/altmoc-moyens-alternatifs-conformite-airops>.

L'AMOC à son amendement le plus récent ouvre le e-learning aux formations des personnels des catégories 9/10/11 et 13/14/15/16/17 du tableau 1.4 des instructions techniques de l'OACI, répondant ainsi au besoin d'adaptation.

9/ RESERVÉ

10/ Les exploitants doivent-ils obligatoirement utiliser les formulaires contenus dans le guide (figurant aussi sur le site internet dans un format word : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/transport-marchandises-dangereuses-voie-aerienne>) ?

Non.

Toutefois, les formulaires sont conçus pour faciliter le processus d'évaluation des MANEX et d'approbation par la DSAC des programmes de formation des exploitants transportant des marchandises dangereuses (SPA. DG).

Pour les exploitants ne transportant pas de marchandises dangereuses, les formulaires pourront être présentés à la DSAC lors des actes de surveillance (audits, inspections, ...) qui seront effectués par la DSAC.

En outre, ces formulaires constituent des aides à la rédaction des MANEX.

11/ Comment appréhender le formulaire de conformité ?

Le formulaire de conformité doit permettre à l'exploitant de définir, en fonction de son (ses) exploitation(s), s'il est redevable d'un agrément marchandises dangereuses (SPA/DG) ou non. C'est une sorte de gare de triage qui lui indique en outre quelle annexe utiliser.

Dans la plupart des cas, la réponse étant « non » au transport de marchandises dangereuses ou relevant du NCC/NCO/SPO.XXX.GEN(b)(2) (emport par des membres d'équipage, passagers ou spécialistes), le formulaire devient très simple à appréhender.

La DSAC a mis à la disposition des exploitants un certain nombre d'informations (par exemple, les marchandises dangereuses autorisées d'emport par les membres d'équipage, passagers ou spécialistes) qui peuvent leur être utiles, ces informations ne se substituant nullement aux obligations des exploitants de maîtrise et de veille de la réglementation.

12/ Quelles sont les obligations de formation/d'information des parachutistes qui effectuent des sauts dans le cadre d'une exploitation SPO ou NCO (distinction SPO/NCO : SPO.GEN.005) ?

L'obligation réglementaire de l'AIR OPS est une obligation d'information au titre du SPO.GEN.150(f) et du NCO.GEN.140(e).

13/ Un exploitant souhaite très exceptionnellement transporter sur sites inaccessibles autrement qu'en hélicoptère des explosifs pour des travaux routiers. Le transport se fait sous élingue dans un filet. Ces explosifs sont interdits de transport en aéronef passagers et en aéronef cargo. Ce transport est-il possible ? Si oui, est-il soumis à autorisation ?

Oui.

Ce type de transport est possible, soumis à autorisation (article R133-6 du code de l'aviation civile) et à paiement d'une redevance (paragraphe V de l'article R611-3) de 1000 euros.

Le dossier est instruit par la DSAC/NO/OA.

La demande est à adresser par voie électronique à l'adresse suivante : dsac-dangerous-goods-bf@aviation-civile.gouv.fr ou par courrier à l'adresse suivante : DGAC/DSAC/NO/OA expertise MD, 50 rue Henry Farman, 75720 Paris cedex 15.

Les documents requis à l'appui de la demande seront précisés prochainement.

14/ La mise en œuvre du SPO.SPEC.HESLO.110 relatif au transport de marchandises dangereuses à l'élingue nécessite-t-elle un agrément SPA.DG ?

Oui.

Un exploitant qui transporte des marchandises dangereuses à l'élingue doit répondre au SPA.DG et détenir l'agrément correspondant.

Dans le cas où l'exploitant prévoit de déroger aux instructions techniques de l'OACI (par exemple condition d'emballage) selon le SPO.SPEC.HESLO.110, la DSAC intégrera l'aspect dérogatoire dans les limitations et conditions associées à l'agrément, sous réserve qu'un équivalent de sécurité soit démontré par l'exploitant.

L'exploitant devra se conformer à toutes les prescriptions couvertes par le SPA.DG (programme de formation marchandises dangereuses à faire approuver par la DSAC et procédures liées à l'exploitation).

15/ Un bucheron souhaite transporter en cabine sa tronçonneuse et du carburant nécessaire à son fonctionnement. Un photographe souhaite transporter des batteries au lithium. Un exploitant souhaite ravitailler des « GAZEX ».

Ces emports sont-ils possibles au titre du paragraphe SPO.GEN.150(b)(2) ?

Le paragraphe SPO.GEN.150(b)(2) renvoie aux articles autorisés d'emport définis dans la partie 8 des instructions techniques de l'OACI.

Sont autorisés ou non d'emport à ce titre :

- tronçonneuse thermique :
 - oui si purgée de tout résidu de carburant (la tronçonneuse n'est pas alors une marchandise dangereuse),
 - non si résidu de carburant *
- carburant pour tronçonneuse : non *
- batteries pour photographe : oui, avec les restrictions de la partie 8 des instructions techniques de l'OACI (énergie, nombre, protection).
- bouteille de gaz pour ravitaillement GAZEX : non *

* : ces cas peuvent être traités par agrément SPA.DG pour un «transport en fret» limité à ces marchandises dangereuses. Si les conditions de transport (notamment emballage) ne sont pas intégralement respectées, l'agrément identifiera les procédures du MANEX couvrant ces écarts aux dispositions des instructions techniques de l'OACI.

16/ Le système externe « Daisy Bell » de déclenchement des avalanches est-il inclus dans l'activité PIDA ?

Non mais...

Le système « Daisy Bell » est actuellement exclu des exemptions générales définies en partie 1, chapitre 1, paragraphe 1.1.5 des instructions techniques de l'OACI (à la différence du largage d'explosifs PIDA).

Un agrément SPA.DG est donc nécessaire.

Toutefois, la prise en compte de systèmes de type « Daisy Bell » dans les exemptions générales a été portée par la France auprès de l'OACI et actée. Une mise à jour des instructions techniques de l'OACI est prévue. A publication, le traitement sera alors identique à celui du PIDA (absence de SPA.DG).

17/ Un exploitant doit-il avoir le DGR IATA à bord de ses aéronefs ?

Non. Ni le DGR IATA ni les instructions techniques de l'OACI.

En revanche, l'exploitant doit avoir dans son MANEX les informations relatives aux marchandises dangereuses nécessaires et suffisantes à son activité.

18/ Un exploitant hélicoptère en SPO peut-il transporter des marchandises dangereuses qui lui sont destinées (fûts carburant, pièces hélico) jusqu'à sa base d'exploitation (inaccessible en véhicule terrestre) sans faire les déclarations prévues dans le cadre de transport de marchandises dangereuses (NOTOC, DGD) ?

Différents cas sont à distinguer :

1/ les marchandises dangereuses à transporter sont destinées strictement à l'exploitant. On parle de « transport pour compte-propre », donc dans un cadre purement « non commercial ».

De ce fait, tout transport de marchandises dangereuses, COMAT inclus, doit se faire conformément aux instructions techniques de l'OACI, et un SPA.DG est nécessaire, que ce transport ait lieu en soute, en cabine ou à l'élingue.

L'exploitant pourra justifier dans sa demande, du caractère récurrent du transport des mêmes sortes de marchandises dangereuses vers sa base éloignée et du caractère inaccessible, et un SPA.DG restreint à ces types de marchandises dangereuses pourra être étudié avec le dépôt de procédures adaptées à ces cas précis (par exemple, pour la formation : la formation des personnels pourra être adaptée à leurs fonctions, ou pour la DGD et l'information à fournir au pilote : un document unique rassemblant les éléments correspondants pourrait être une solution acceptable).

2/ les marchandises dangereuses transportées « en compte-propre » entrent dans le cadre du NCO.GEN.140(f) (quantités raisonnables de marchandises dangereuses utilisées pour améliorer la sécurité du vol ...) ou du SPO.GEN.150(b)(4) (marchandises dangereuses utilisées pour améliorer la sécurité du vol ...)

Un SPA.DG n'est pas nécessaire. Des procédures doivent toutefois être documentées dans le MANEX de l'exploitant.

Dans ce deuxième cas et particulièrement pour le transport de fûts ou de touques de carburant, le caractère « quantités raisonnables » ou « pour améliorer la sécurité du vol ... à des fins opérationnelles » devra être clairement justifié par l'exploitant en terme de mode de transport et de quantité souhaitée, en fonction de l'éloignement de chaque site défini pour chaque vol considéré. De plus, l'exploitant devra s'assurer de la conformité au chapitre 8 de la partie 6 des instructions techniques de l'OACI dans le cas de l'utilisation de GRV [Grands Récipients pour Vrac] (ex. touques ou containers à carburant), ou demander une autorisation particulière à son autorité pour un emballage jugé équivalent.

19/ Quelle formation/information doit être dispensée/délivrée aux
- passagers prenant place à bord d'aéronefs pour des vols à sensation,
- parachutistes pour les activités de parachutage?

Le vol à sensation et le parachutisme sont identifiés comme «specialised operations» dans le GM1 SPO.GEN.005. Ils font chacun l'objet d'une sous-partie spécifique SPO.SPEC.PAR et SPO.SPEC.ABF. Ces activités relèvent donc du SPO dès lors que l'aéronef est complexe ou que l'opération est commerciale. En SPO, les seules personnes pouvant être à bord, autres que l'équipage de conduite, sont des task specialists (TS). Le GM14 Annex I cite d'ailleurs les personnes transportées en para ou en vol à sensation explicitement comme des task specialists. Le SPO.GEN.150(f) indique : "The operator shall ensure that task specialists are provided with information about dangerous goods."

L'obligation faite par le SPO.GEN.150(f) est une obligation d'information et non de formation.

Les task specialists ne relèvent pas des catégories 11 ou 17 des IT de l'OACI, tableaux 1.4 ou 1.5 Partie 1 Chapitre 4. Ces catégories sont définies comme «membres d'équipage (autres que les membres d'équipage de conduite)».

L'exploitant doit définir les modalités d'information des task specialists en fonction des particularités d'exploitation, des lieux de prise en charge, ... en réponse à l'exigence du SPO.GEN.150(c).

Une information sous forme d'affiche ou de brochure décrivant ce qu'est une MD, les objets pouvant en contenir (Partie 7 Chapitre 6 des IT) et la liste des objets autorisés d'emport par l'exploitant (dérivée de la Partie 8 des IT) est une réponse à l'exigence du SPO.GEN.150(f).

L'exploitant peut également demander aux task specialists de vider leurs poches avant d'embarquer et de ne prendre avec eux aucun objet (par exemple appareil photo, ...). C'est aussi une réponse à l'exigence.

La même approche pourra s'appliquer aux activités NCO.SPEC.PAR en réponse aux obligations faites par le NCO.GEN.140(e) et le NCO.GEN.140(c).

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
Tél: 01 58 09 43 21
Fax: 01 58 09 43 38