

FAQ SPO/NCC/NCO

Marchandises dangereuses|

Table des matières

FAQ SPO / NCC / NCO Marchandises Dangereuses	2
1. EXPLOITATION.....	2
1.1. Un exploitant ne transportant pas de marchandises dangereuses est-il concerné par la réglementation AIR OPS dans ce domaine	2
1.2. Quelles sont les activités SPO exemptées de l'agrément SPA-DG bien que celles-ci pourraient impliquer l'emport de marchandises dangereuses ?	2
1.3. 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 ?	2
1.4. Un exploitant transportant des marchandises dangereuses en CAT et en SPO doit-il détenir deux agréments marchandises dangereuses (SPA.DG) ?	3
1.5. Comment le programme de formation MD doit être conçu lorsqu'un exploitant a plusieurs activités, telles que par exemple CAT et SPO, et seulement l'une entre elles est liée à une autorisation MD ?	3
1.6. Un exploitant SPO ne transportant que quelques marchandises dangereuses propose de former à l'acceptation de MD ses pilotes ?	3
1.7. Un exploitant souhaite utiliser des paniers porte-skis de ses hélicoptères pour transporter des marchandises dangereuses. Sont-ils considérés comme étant des charges externes et dans cette hypothèse l'exploitation relève-t-elle du SPO ?	3
1.8. Utilisation de fumigène lors des manifestations aériennes : une autorisation MD est-elle requise ?	4
1.9. Un exploitant souhaite transporter sur sites inaccessibles autrement que par voie aériennes des marchandises dangereuses interdites de transport en aéronef passagers et en aéronef cargo. Ce transport est-il possible ? Si oui, est-il soumis à autorisation ?	4
1.10. Un exploitant doit-il avoir un exemplaire des Instructions Techniques (ou DGR IATA) à bord de ses aéronefs ?	4
2. FORMATION	5
2.1. Au sein d'un opérateur non SPA-DG, quel est l'impact sur la formation MD des pilotes exploitant un avion bimoteur en vol local par rapport à une exploitant monomoteur < 5700kg et < 5 MOPSC également en vol VFR local. Le programme CBT MD doit-il être dispensé par un organisme extérieur ?	5

FAQ SPO / NCC / NCO | Marchandises Dangereuses

1. EXPLOITATION

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

Oui.

Bien que ne transportant pas de marchandises dangereuses en fret aérien à bord ou en élingue, les exploitants SPO / NCC / NCO sont confrontés aux problématiques "marchandises dangereuses" au travers d'articles et objets du quotidien qui peuvent être transportés par les membres d'équipage et les passagers.

L'objectif est que l'exploitant aérien communique sur ce sujet comme le permet la réglementation (se référer à la Partie 8 des Instructions Techniques de l'OACI ou Tableau 2.3 du DGR IATA). De ce fait, leurs personnels doivent être sensibilisés à la détection de marchandises dangereuses cachées dans les bagages et/ou en fret afin d'éviter qu'ils n'en acceptent à bord.

L'intégralité de la partie ORO s'appliquant aux exploitants SPO / NCC / NCO (ORO.GEN.005), il convient de se conformer aux requis ORO.MLR.100 I (AMC et GM associés).

1.2. Quelles sont les activités SPO exemptées de l'agrément SPA-DG bien que celles-ci pourraient impliquer l'emport de marchandises dangereuses ?

Oui.

Certaines activités SPO listées en GM1 SPO.GEN.005 telles que les opérations de sauvetage, les activités agricoles / horticoles / sylvicole, opérations de déclenchement préventif d'avalanches, activités de lutte contre la pollution sont répertoriées dans les Instructions Techniques de l'OACI (ou DGR IATA) comme en dehors du champ d'application de cette réglementation. En conséquence l'agrément SPA-DG n'est pas requis.

Toutefois, l'opération se doit définir certaines modalités vis-à-vis de ces missions telles que :

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

1.3. 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).

1.4. 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.

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.

1.5. Comment le programme de formation MD doit être conçu lorsqu'un exploitant a plusieurs activités, telles que par exemple CAT et SPO, et seulement l'une entre elles est liée à une autorisation MD ?

Il est recommandé de présenter un programme de formation MD couvrant l'ensemble des exploitations (CAT & SPO / NCC / NCO) de l'opérateur au travers duquel chaque spécificité est identifiée selon les requis du CBT (Competence Based training).

A titre d'exemple pour les PNT, un tronc commun basique () peut être dispensé à l'ensemble des agents. Les personnels confrontés aux marchandises dangereuse verront leurs formations complétées par des modules spécifiques.

1.6. Un exploitant SPO ne transportant que quelques marchandises dangereuses propose de former à l'acceptation de MD ses pilotes ?

Le CBT (Competences Based Training) permet aux exploitants de personnaliser les programmes de formation MD selon les spécificités de leurs exploitations et leurs organisations internes. Au travers d'un programme de formation dédié, un agent peut être former aux tâches et compétences qui relèvent à la fois de la fonction "PNT" et "acceptation".

Le programme devra être approuvé par la DSAC.

1.7. Un exploitant souhaite utiliser des paniers porte-skis de ses hélicoptères pour transporter des marchandises dangereuses. Sont-ils considérés comme étant des charges externes et dans cette hypothèse l'exploitation relève-t-elle du SPO ?

Les paniers porte-skis arrimés à structure de l'appareil sont des charges externes. Toutefois, ce dispositif n'est pas redevable de la partie HESLO de l'AIR-OPS car il ne s'agit pas de charges tractées ni suspendues.

Le STC et/ou le supplément au manuel de vol associé à l'utilisation des paniers permettra de statuer sur la compatibilité avec la présence de passagers à bord de l'aéronef (personne autre que les membres d'équipage et personnels en charge de faire fonctionner les équipements fixés sur ces 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, ...), ...

1.8. Utilisation de fumigène lors des manifestations aériennes : une autorisation MD est-elle requise ?

Non

L'agrément SPA-DG n'est pas requis pour l'utilisation de fumigène lors de manifestations aériennes. L'autorisation DSAC de la manifestation aérienne apparaît nécessaire et suffisante dès lors que cette dernière mentionne l'utilisation fumigènes prévus à cet effet pendant les spectacles.

- Installation sur les saumons d'ailes d'aéronefs :
Cette installation relève d'une modification de la définition de l'appareil, qui doit être approuvée par l'AESA ou par un organisme DOA.
- Utilisation par des parachutistes :
L'AIR-OPS, au travers du SPO.SPEC.PAR.125 ou NCO.SPEC.PAR.120 cautionne cette particularité en autorisant les parachutistes de s'équiper de « smoke trail device provided those are manufactured for that purpose».

Nota :

Dès lors que dispositifs pyrotechniques sont estampillés « marchandises dangereuses », leurs transports par voie aérienne s'effectuera uniquement si l'exploitant est approuvé SPA-DG et selon les prescriptions de ses Instructions Techniques de l'OACI.

1.9. Un exploitant souhaite transporter sur sites inaccessibles autrement que par voie aériennes des marchandises dangereuses interdites de transport en aéronef passagers et en aéronef cargo. Ce transport est-il possible ? Si oui, est-il soumis à autorisation ?

Oui

Dès lors que ces marchandises ne sont pas répertoriées par le DRG IATA ou par les Instructions Techniques de l'OACI (et son supplément associé) comme étant STRICTEMENT INTERDITES à cause de leurs instabilités et dangers.

Se référer à la procédure « Transport de marchandises dangereuses interdites » accessibles ([ici](#))

L'opérateur devra adresser sa requête via METEOR au travers du dossier #021

1.10. Un exploitant doit-il avoir un exemplaire des Instructions Techniques (ou DGR IATA) à bord de ses aéronefs ?

Non

Ce n'est pas une obligation de disposer à bord d'un exemplaire d'un de ces manuels de référence.

En revanche, l'exploitant doit consigner des procédures d'exploitation visant à garantir la sécurité du traitement des marchandises dangereuses à tous les stades du transport aérien. Certaines d'entre elles doivent être consignées dans le manuel d'exploitation et par conséquent être consultables à bord.

2. FORMATION

2.1. Au sein d'un opérateur non SPA-DG, quel est l'impact sur la formation MD des pilotes exploitant un avion bimoteur en vol local par rapport à une exploitant monomoteur < 5700kg et < 5 MOPSC également en vol VFR local. Le programme CBT MD doit-il être dispensé par un organisme extérieur ?

L'ORO.GEN.110 (k) acte principalement le fait que le programme de formation MD est exempté d'approbation par la DSAC au regard des spécificités d'exploitations de l'opérateur (type A/C et vol VFR de jour de A vers A, transport de PAX uniquement). En outre, la mise en flotte d'un avion multimoteur au sein d'un organisme non SPA-DG ne remet pas en cause le briefing comme vecteur de communication / formation. Toutefois, cette méthodologie doit être approuvée par la DSAC en vertu du ORO.GEN.110 (j). Le contenu du briefing doit être consigné dans les manuels et procédures opérationnelles de l'exploitant. Notons qu'un programme CBT MD ou l'approbation de la DSAC n'implique pas automatiquement le recours à des prestataires de services.