République du Bénin

Fraternité- Justice – Travail

Ministère du Cadre de Vie et des Transports,

en charge du Développement Durable

Certifiée ISO 9001 : 2015

APAVE Certification n° 954828

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU BÉNIN RAB 19

SECURITE DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

R2-RAB-19-B

Février 2024

PAGE DE VALIDATION ET D'APPROBATION

Version	Justification	Date	Maitrise du document			
			Acteurs	**Fonction**	**Nom et Prénom**	**Signature**
B	Création d'une édition prenant en compte la révision du Règlement Aéronautique du Bénin n°19, relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses	**11-02-2024**	**Rédacteur**	C-SEPA	**ATAYI-GUEDEGBE Brice**	
			Vérificateur	DAIAQ	**GUÉZODJÈ Maxime**	
			Approbateur	Directeur Général	**LEGBA Karl**	RÉPUBLIQUE DU BÉNIN - Agence Nationale de l'Aviation Civile - Le Directeur Général

LISTE DES DESTINATAIRES

Les destinataires du manuel sont :

Destination	**Nombre de copies** **N** (*numérique*) **P** (*papier*)	
Direction Générale	N	
Bibliothèque Numérique	N	
Responsable qualité	N	
Direction de la sécurité des Vols	N	
Chef Service de l'Exploitation et du Personnel Aéronautique	N	P
Chef Division Marchandises Dangereuses	N	
Exploitants et autres entités MD	N	P

ENREGISTREMENT DES AMENDEMENTS

Amendements					
No	*Motif*	*Arrêté N°*	*Applicable le*	*Inscrit-le*	*Par*
01 *(1re Edition)*	*Amendement 12 de l'annexe 18*		*10/09/2016*	*10/09/2016*	*C-SEPA*
02 *(2e Edition)*	*Clarification relative à l'autorité compétente pour le transport aérien des marchandises dangereuses*		*11/02/2024*	*11/02/2024*	*C-SEPA*
	Prise en compte de la lettre aux États n° T 11/15 – 0600 de l'OACI du 19-08-2013				
	Prise en compte des questions de protocoles : N°4.335 ;4.337 ;4.051 ;4.343 ;4.345 ;4.347 ;4.349 ; 4.351 ;4.355 ;4.357 ;4.358 /4.359 ;4.360 ; 4.361 ; ;4.366 ; 4.367 ;4.369 et 4.371.				
	Instructions Techniques (Doc 9284) pour la sécurité du transport aérien des Marchandises Dangereuses. *Édition 2023-2024 [ADDITIF No 1 les appareils électroniques portables contenant des batteries devraient être placés dans les bagages de cabine]*				

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
Page de garde	1 de 1	02	Février 2024	01	Février 2024
Page de validation	1 de 1	02	Février 2024	01	Février 2024
LD	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
LA	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
EA	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
LPE	1 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 2	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
REF	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
TM	1 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
ABBREVIATIO	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 1	1 de 4	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 4	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 4	02	Février 2024	02	Février 2024
	4 de 4	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 2	1 de 4	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 4	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 4	02	Février 2024	02	Février 2024
	4 de 4	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 3	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 4	1 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	4 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	5 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	6 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 5	1 de 2	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 2	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 6	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 7	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 8	1 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	4 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	5 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
	6 de 6	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 9	1 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 10	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024

Chapitre 11	1 de 2	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 2	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 12	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
Chapitre 13	1 de 1	02	Février 2024	02	Février 2024
Appendice 1	1 de 9	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 9	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 9	02	Février 2024	02	Février 2024
	4 de 9	02	Février 2024	02	Février 2024
	5 de 9	02	Février 2024	02	Février 2024
	6 de 9	02	Février 2024	02	Février 2024
	7 de 9	02	Février 2024	02	Février 2024
	8 de 9	02	Février 2024	02	Février 2024
	9 de 9	02	Février 2024	02	Février 2024
Appendice 2	1 de 7	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 7	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 7	02	Février 2024	02	Février 2024
	4 de 7	02	Février 2024	02	Février 2024
	5 de 7	02	Février 2024	02	Février 2024
	6 de 7	02	Février 2024	02	Février 2024
	7 de 7	02	Février 2024	02	Février 2024
Appendice 3	1 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
	4 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
	5 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
Appendice 4	1 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
Appendice 5	1 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
	4 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
	5 de 5	02	Février 2024	02	Février 2024
Appendice 6	1 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
	2 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024
	3 de 3	02	Février 2024	02	Février 2024

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1 DÉFINITIONS 11

CHAPITRE 2 CHAMP D'APPLICATION 14

2.1 CHAMP D'APPLICATION GENERAL 14
2.2 INSTRUCTIONS TECHNIQUES POUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES 15
2.3 VOLS INTERIEURS D'AERONEFS CIVILS 15
2.4 EXEMPTIONS 15
2.5 NOTIFICATION DES DIVERGENCES PAR RAPPORT AUX INSTRUCTIONS TECHNIQUES 16
2.6 TRANSPORT DE SURFACE 16
2.7 AUTORITE NATIONALE 16
2.8 AUTORISATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES 16

CHAPITRE 3 CLASSIFICATION 17

CHAPITRE 4 RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES 18

4.1 MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AERIEN EST AUTORISE 18
4.2 MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AERIEN EST INTERDIT, SAUF DEROGATION 18
4.2.1 Transport d'animaux vivants infectés ou venimeux 19
4.2.2 Transport de dépouilles mortelles par voie aérienne 20
4.2.3 Transport d'armes et de munitions de guerre 21
4.3 MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AERIEN EST RIGOUREUSEMENT INTERDIT 21

CHAPITRE 5 EMBALLAGE 22

5.1 PRESCRIPTIONS GENERALES 22
5.2 EMBALLAGES 22

CHAPITRE 6 ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE 23

6.1 ÉTIQUETTES 23
6.2 MARQUES 23
6.3 LANGUES A UTILISER 23

CHAPITRE 7 RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR 24

7.1 DISPOSITIONS GENERALES 24
7.2 DOCUMENT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES 24

CHAPITRE 8 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT 25

8.1 ACCEPTATION DES MARCHANDISES AU TRANSPORT 25
8.2 LISTE DE VERIFICATION D'ACCEPTATION 25
8.3 CHARGEMENT ET ARRIMAGE 26
8.4 INSPECTIONS POUR DETERMINER S'IL Y A EU DES DOMMAGES OU DES DEPERDITIONS 26
8.5 RESTRICTIONS AU CHARGEMENT DANS LA CABINE DES PASSAGERS OU DANS LE POSTE DE PILOTAGE 27
8.6 DECONTAMINATION 27
8.7 SEPARATION ET ISOLEMENT 27
8.8 ARRIMAGE DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES 27
8.9 CHARGEMENT A BORD D'AERONEFS CARGOS 27
8.10 CONSERVATION DE DOCUMENTS D'EXPEDITION DE MARCHANDISES DANGEREUSES 28

CHAPITRE 9 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR 29

9.1 RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AU PILOTE COMMANDANT DE BORD 29
9.2 RENSEIGNEMENTS A FOURNIR ET INSTRUCTIONS A DONNER AUX MEMBRES D'EQUIPAGE DE CONDUITE 29
9.3 RENSEIGNEMENTS A FOURNIR AUX PASSAGERS 29
9.4 RENSEIGNEMENTS A FOURNIR A D'AUTRES PERSONNES 29
9.5 RENSEIGNEMENTS QUE LE PILOTE COMMANDANT DE BORD DOIT FOURNIR AUX AUTORITES AEROPORTUAIRES 30
9.6 RENSEIGNEMENTS A FOURNIR EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT D'AERONEF 30
9.7 RENSEIGNEMENTS A FOURNIR DANS LES ZONES D'ACCEPTATION DU FRET 30

CHAPITRE 10 ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION 31

10.1 ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION 31

CHAPITRE 11 CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS 31

11.1 SYSTEMES D'INSPECTION 31
11.2 COOPERATION ENTRE ÉTATS 31
11.3 SANCTIONS 32
11.4 MARCHANDISES DANGEREUSES TRANSPORTEES PAR LA POSTE 32

CHAPITRE 12 COMPTES-RENDUS D'ACCIDENTS ET INCIDENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES 33

CHAPITRE 13 SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES 34

APPENDICE 1 EXIGENCES REGLEMENTAIRES DE LA CERTIFICATION MARCHANDISES DANGEREUSES 35

1 INTRODUCTION 35
2 EXIGENCES DE LA CERTIFICATION MARCHANDISES DANGEREUSES 35
2.1 Expéditeur (Transitaires et agents de fret) 35
2.2 Exploitants aériens 36
2.3 Société d'assistance en escale 37

2.4 Agent d'acceptation 37
2.5 Agent de manutention 38
2.6Fournisseurs d'emballages 38
2.7Les instructeurs MD 39

APPENDICE 2 DEROGATION, APPROBATION, AUTORISATION PARTICULIERE 41

1 DEROGATION 41
2 APPROBATION 43
3AUTORISATION PARTICULIERE 44

APPENDICE 3 NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD 46

1.OBJET 46
2.DOMAINE D'APPLICATION 46
3.INSTRUCTIONS D'UTILISATION 46

APPENDICE RAPPORT RELATIF AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES 50

1OBJET 50
2DOMAINE D'APPLICATION 50
3 RAPPORT RELATIF AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES 50
4FORME ET CONTENU D'UNE NOTIFICATION D'ACCIDENT CONCERNANT LES MARCHANDISES DANGEREUSES 51

APPENDICE 5 TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE GUERRE 52

1DEFINITION 52
2 AUTORISATION DE TRANSPORT 52
3CONDITIONS DE TRANSPORT 52
4 MUNITIONS DE GUERRE QUI SONT AUSSI MARCHANDISES DANGEREUSES 52
5 COMPTE RENDU D'INCIDENT SURVENU PENDANT LE TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE GUERRE. 53
6 CONDITIONS DE STOCKAGE DES ARMES ET MUNITIONS DE GUERRE. 53
7 TRANSPORT D'ARMES DE SPORT 54

APPENDICE 6 FORMATION 56

1 EXIGENCES CONCERNANT LA FORMATION 56
2 DELIVRANCE ET CONTENU D'UN CERTIFICAT DE FORMATION 56
3 EXPLOITANTS ETRANGERS 56
4 EXPIRATION D'UN CERTIFICAT DE FORMATION 56
5 CONSERVATION DE LA PREUVE DE FORMATION 57
6 PRESENTATION DE LA PREUVE DE FORMATION 57
7 QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS 57

ABRÉVIATIONS

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement

(1) *ANAC Agence Nationale de L'Aviation Civile du Bénin.*

(2) *ONU Organisation des Nations Unies.*

(3) *OACI Organisation de l'Aviati5on Civile Internationale.*

(4) *IT Instructions Techniques (Doc9284 OACI).*

(5) *mSv/h millisieverts par heure*

(6) *RAB Règlements Aéronautique du Bénin.*

(7) *µSv/h : microsieverts par heure.*

CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

1) Accident concernant des marchandises dangereuses. Événement associé relatif au transport aérien de marchandises dangereuses au cours duquel une personne est tuée ou grièvement blessée, ou qui provoque d'importants dommages matériels ou environnementaux.

2) Aéronef cargo. Aéronef, autre qu'un aéronef de passagers, qui transporte des marchandises ou des biens.

3) Aéronef de passagers. Aéronef transportant toute personne autre qu'un membre d'équipage, un employé de l'exploitant dans l'exercice de ses fonctions officielles, un représentant autorisé d'une autorité nationale compétente ou le convoyeur d'une expédition ou d'autre fret.

4) Approbation. Autorisation accordée par l'autorité nationale compétente pour :

a) Le transport de marchandises dangereuses interdites à bord d'aéronefs de passagers et/ou d'aéronefs cargos quand les Instructions techniques stipulent que ces marchandises peuvent être transportées au titre d'une approbation ; ou

b) Toute autre fin spécifiée dans techniques.

5) Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ou ;

b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou

c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou

d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou

e) Se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par toute brûlure affectant plus de 5% de la surface du corps ; ou

f) Résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.

6) Colis. Résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport.

7) Dérogation. Autorisation autre qu'une approbation, accordée par une administration nationale compétente, de ne pas appliquer les dispositions des Instructions techniques.

8) Emballage. Récipients et tous autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient d'accomplir sa fonction de rétention.

9) État de destination. *État sur le territoire duquel l'envoi doit finalement être déchargé d'un aéronef.*

10) État de l'exploitant. État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

11) État d'origine. État sur le territoire duquel l'envoi doit être chargé à bord d'un aéronef pour la première fois.

12) Exemption. Disposition du présent règlement par laquelle une marchandise dangereuse donnée est exclue du champ d'application des prescriptions qui régissent normalement le transport de cette marchandise.

13) Expédition. Un ou plusieurs colis de marchandises dangereuses qu'un exploitant accepte d'un expéditeur en une seule fois et à une seule adresse, qui figurent sur un même récépissé et qui sont adressés à un seul destinataire à une adresse unique.

14) Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

15) Incident concernant des marchandises dangereuses. Événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, qui ne survient pas nécessairement à bord d'un aéronef et qui provoque des lésions corporelles ou des dommages matériels ou environnementaux, un incendie, une rupture, un déversement, une fuite de fluide, un rayonnement ou d'autres signes de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout autre événement associé et relatif au transport de marchandises dangereuses qui compromet gravement la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses.

16) Instructions techniques. Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284), approuvées et publiées régulièrement conformément à la procédure établie par le Conseil de l'OACI.

17) Marchandises Dangereuses. Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

18) Membre d'équipage. Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

19) Membre d'équipage de conduite. Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

20) Numéro ONU. Numéro à quatre chiffres assigné par le Comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses et le Système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques pour identifier un objet ou une matière ou un groupe donné d'objets ou de matières.

21) Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

22) Suremballage. Contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et n'avoir qu'une unité afin de faciliter la manutention et l'arrimage.

23) Unité de chargement. Tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet ou de palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo.

24) Opérateur postal désigné. Toute entité gouvernementale ou non gouvernementale désignée officiellement par un pays membre de l'Union postale universelle (UPU) pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations correspondantes découlant des actes de l'UPU sur son territoire.

25) Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

CHAPITRE 2 : CHAMP D'APPLICATION

2.1. Champ d'application général

2.1.1. Ce règlement s'applique, sans préjudice de la législation et de la réglementation nationale en matière de transport aérien des matières radioactives, au transport aérien national et international de marchandises dangereuses à bord d'aéronefs civils immatriculés ou non au Bénin et à toute personne qui exerce, a l'intention d'effectuer ou est tenue d'exercer des fonctions ou activités liées au transport aérien de marchandises dangereuses, y compris :

(1) Exploitant de transport aérien ;

(2) Toute personne responsable de la livraison ou de l'acceptation du fret aérien ;

(3) Les équipages et les employés, y compris le personnel sous contrat qui reçoit du fret, des passagers et des bagages ou qui manipulent, chargent et déchargent des marchandises ;

(4) Le passager du transport aérien qui transporte des marchandises dangereuses avec lui ou dans un bagage à main ou un bagage enregistré ; et

(5) Le fabricant et l'assembleur d'emballages pour le transport aérien de marchandises dangereuses.

2.1.2. Quand les Instructions techniques l'indiquent expressément, l'ANAC peut accorder une approbation à condition que soit obtenu, dans ces cas, un niveau général de sécurité du transport qui est au moins équivalent à celui qui résulterait de l'application des Instructions techniques.

2.1.3. Dans les cas :

a) d'extrême urgence ; ou

b) lorsque d'autres modes de transport sont inutilisables en pratique ; ou

c) lorsqu'il est contraire à l'intérêt public de respecter intégralement les spécifications prescrites,

L'ANAC peut permettre qu'il soit dérogé aux dispositions des Instructions Techniques étant entendu que, dans ces cas, tous les efforts possibles seront déployés pour obtenir un niveau général de sécurité du transport équivalent à celui qui résulterait de l'application des dispositions du présent RAB et des Instructions techniques en vigueur).

2.1.4. En cas de survol du territoire national, si aucun des critères régissant l'octroi des dérogations n'est pertinent, une dérogation peut être accordée uniquement sur la base de la conviction qu'un niveau équivalent de sécurité du transport aérien a été obtenu.

Aux fins des approbations, les « États intéressés » sont les États d'origine et de l'exploitant, sauf indications contraires des Instructions techniques.

Aux fins des dérogations, les « États intéressés » sont les États d'origine, de l'exploitant, de transit, de survol et de destination.

Les éléments relatifs au traitement des dérogations, y compris des exemples d'urgences extrêmes, se trouvent dans le Supplément aux Instructions techniques (Partie S-1, Chapitre 1, sections 1.2 et 1.3).

2.2. Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

2.2.1. Les Instructions techniques de l'OACI pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) font parties Intégrantes du présent règlement.

2.2.2. L'exploitant informera l'ANAC des difficultés rencontrées dans l'application des Instructions techniques et des amendements qu'il serait souhaitable d'y apporter, afin que l'OACI soit notifiée.

2.2.3. Si un amendement des Instructions techniques de l'OACI applicable immédiatement pour des raisons de sécurité peut ne pas avoir encore été mis en œuvre par l'ANAC, ce dernier facilitera néanmoins l'acheminement sur son territoire de marchandises dangereuses expédiées depuis un autre État contractant conformément à cet amendement, à condition que les marchandises en question répondent en tous points aux dispositions révisées.

2.3. Vols intérieurs d'aéronefs civils

Dans l'intérêt de la sécurité et pour réduire au minimum les interruptions dans le transport international de marchandises dangereuses, les exploitants doivent prendre les mesures nécessaires à l'application des dispositions du présent règlement et des Instructions Techniques à l'égard des vols intérieurs d'aéronefs civils.

2.4. Exemptions

2.4.1. Les objets et matières qui seraient normalement classés parmi les marchandises dangereuses mais qu'il est nécessaire de transporter dans un aéronef conformément aux règlements applicables de navigabilité et d'utilisation des aéronefs seront exclus du champ d'application, ou qui sont destinés aux fins particulières qui sont précisées dans les Instructions techniques, seront exemptés des dispositions du présent règlement.

2.4.2. Les rechanges des objets et matières décrits au paragraphe 2.4 ou les objets et matières retirés aux fins de remplacement qui sont transportés dans un aéronef seront conformément aux dispositions du présent règlement, sauf autorisation contraire figurant dans les Instructions techniques.

2.4.3. Certains objets et certaines matières transportés par des passagers ou des membres d'équipage devront être exclus du champ d'application du présent règlement dans la mesure stipulée dans les Instructions techniques.

2.5 Notification des divergences par rapport aux Instructions techniques

2.5.1. Lorsque des dispositions différentes de celles qui sont spécifiées dans les Instructions techniques sont adoptées, ces divergences nationales seront notifiées à l'OACI par l'ANAC, en vue de leur publication dans les Instructions techniques.

2.5.2. Si un exploitant adopte des dispositions plus restrictives que celles qui sont spécifiées dans les Instructions techniques, il doit en informer l'ANAC qui notifiera ces divergences à l'OACI.

2.6. Transport de surface

Les marchandises dangereuses destinées au transport aérien doivent être préparées et acceptées conformément aux instructions contenues dans les Instructions Techniques en vue d'un transport de surface à destination ou en provenance d'aérodrome.

2.7. Autorité nationale

L'ANAC est l'autorité compétente chargée de veiller au respect du présent règlement en ce qui concerne le transport aérien des Marchandises Dangereuses.

2.8 Autorisation de transport de marchandises dangereuses

2.8.1. Le transport de marchandises dangereuses par voie aérienne ne doit être effectué que par des exploitants agréés par l'autorité compétente.

2.8.2. Tout exploitant et/ou expéditeur ayant l'intention d'accepter, de traiter ou de participer au transport aérien de marchandises dangereuses doit être agréé par l'autorité compétente conformément à la règlementation en vigueur.

CHAPITRE 3 : CLASSIFICATION

Tout objet ou matière sera classé conformément aux dispositions des Instructions techniques.

Les définitions détaillées des classes de marchandises dangereuses figurent dans les Instructions techniques.

Ces classes indiquent les risques éventuels liés au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne et sont celles qui ont été recommandées par le Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses.

CHAPITRE 4 : RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES

4.1. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé

4.1.1. Le transport de marchandises dangereuses par voie aérienne est autorisé s'il est effectué conformément aux prescriptions du présent règlement et aux dispositions des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, y compris les suppléments et additifs prévus dans le Document 9284 de l'OACI. -AN / 905.

4.1.2. Des articles et substances qui seraient par ailleurs classés marchandises dangereuses sont exclus des dispositions du présent règlement, comme spécifié par les Instructions Techniques, à condition :

(1) Que leur présence à bord de l'avion soit nécessaire, conformément à la réglementation pertinente ou pour des raisons d'exploitation ;

(2) Qu'ils soient transportés dans le cadre de l'hôtellerie ou du service de bord ;

(3) qu'ils soient transportés pour une utilisation en vol en tant qu'aides vétérinaires ou en tant que produits pour l'euthanasie d'un animal ;

(4) qu'ils soient transportés à des fins d'aide médicale aux patients en vol, aux conditions suivantes :

(i) Les bouteilles de gaz ont été fabriquées spécialement dans le but de contenir et de transporter ce gaz particulier ;

(ii) Les médicaments et autres objets médicaux sont sous le contrôle d'un personnel formé pendant toute leur durée d'utilisation à bord de l'avion ;

(iii) un équipement contenant des piles à liquide est gardé et, si nécessaire, fixé en position verticale afin de prévenir tout débordement de l'électrolyte ;

(iv) et les dispositions adaptées sont prises pour ranger et mettre en sécurité tous les équipements durant le décollage et l'atterrissage et à tout autre moment du vol lorsque cela est jugé nécessaire par le commandant de bord dans l'intérêt de la sécurité ;

4.2. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit, sauf dérogation.

Le transport aérien des marchandises dangereuses décrites ci-après sera interdit, sauf dans les cas où des dérogations auront été accordées au titre des dispositions du paragraphe 2.1

ou si les dispositions des Instructions techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées au titre d'une approbation octroyée à l'origine :

a) Les marchandises dangereuses désignées dans les Instructions techniques comme étant interdites au transport dans des circonstances normales, et

b) Les animaux vivants infectés.

4.2.1Transport d'animaux vivants infectés ou venimeux

Le transport par voie aérienne d'animaux infectés et venimeux est soumis aux conditions suivantes :

(1) Les animaux doivent être enfermés dans une première caisse métallique.

(2) Les grillages fermant cette caisse doivent avoir des mailles dont les dimensions sont suffisamment petites pour ne laisser passer ni les animaux eux-mêmes, ni les petits auxquels ils peuvent donner naissance.

(3) Cette première caisse doit être placée et calée au centre d'une caisse à claire voie de construction suffisamment solide pour pouvoir supporter une charge de 500 kg sur son couvercle sans présenter d'amorce d'écrasement.

(4) Les dimensions intérieures de la seconde caisse doivent être telles qu'un espace vide de 10 cm sépare de tous côtés la première caisse de la seconde (sauf aux points de calage).

(5) La seconde caisse doit porter une étiquette spéciale noire pour les animaux venimeux et rouge pour les animaux infectés avec tête de mort à gauche et dans la partie droite l'indication :

Animaux venimeux ou infectés

.....

.....

A MANIPULER AVEC PRECAUTION

EN CAS DE VOL A HAUTE ALTITUDE

A PLACER DANS UN COMPARTIMENT PRESSURISE.

(6) La caisse contenant les animaux doit être placée de préférence dans une soute à bagages aérée et solidement arrimée.

4.2.1.1. Restrictions imposées au transport aérien de marchandises dangereuses – animaux infectés

(1) Les animaux vivants ne doivent être utilisés pour le transport d'une matière infectieuse que si cette matière ne peut être expédiée d'une autre manière. Les animaux infectés ne peuvent être transportés que dans les conditions d'une approbation accordée par les autorités compétentes de l'État d'origine, de transit, de destination et de l'exploitant. Celle-ci doit inclure, au moins, les autorités de santé publique et vétérinaires et/ou toute autre autorité compétente, le cas échéant.

(2) Il faut adopter une démarche basée sur le risque, selon que la matière infectieuse relève de la catégorie A ou de la catégorie B et selon qu'elle est affectée au numéro UN 2814, UN 2900 ou UN 3373, lorsqu'on examine une telle demande d'approbation.

(3) les animaux intentionnellement infectés doivent être expédiés dans des emballages étanches aux germes qui offrent un niveau de sécurité au moins égal à celui des emballages que l'on utilise pour le transport aérien des animaux axéniques. Les expéditions doivent être déclarées et porter la marque « animaux vivants infectés », les marques et étiquettes étant apposées en conformité avec les Instructions Technique de l'OACI.

(4) Lorsqu'un récipient vide doit être retourné à l'expéditeur, il doit être désinfecté ou stérilisé convenablement avant l'expédition. De plus, toutes les marques et étiquettes prescrites ci-dessus doivent alors être enlevées, effacées ou rendues illisibles de toute autre manière.

4.2.2 Transport de dépouilles mortelles par voie aérienne

Le transport des dépouilles mortelles par voie aérienne est soumis aux mêmes dispositions que le transport par voie de surface.

Cependant il doit être démontré que :

(1) le dispositif épurateur de gaz exigé peut remplir ses fonctions dans les conditions habituelles de vol que rencontre un aéronef au cours d'un voyage en particulier pendant les montées et les descentes, et en cas d'incident de pressurisation ;

(2) Le cercueil doit porter extérieurement une marque, plaquette ou autre signe apparent confirmant la présence d'un épurateur agréé ;

(3) Le cercueil doit être placé dans un compartiment isolé des occupants de l'avion en ce qui concerne le conditionnement d'air et ne peut être placé à proximité que de matériaux inertes, à l'exclusion toutefois d'objets destinés à se trouver en contact fréquent avec des personnes (trousses, bagages, jouets, denrées alimentaires, vêtements, etc.).

(4) Le commandant de bord doit être informé de la présence d'une dépouille mortelle à bord.

4.2.2.1 Procédures de transport des dépouilles mortelles

Les dépouilles mortelles excepté celles incinérées, doivent être contenues dans un cercueil en zinc scellé hermétiquement et introduit dans un autre cercueil en bois. Le cercueil en bois doit être protégé des dommages par un emballage extérieur et couvert par une toile ou une bâche de sorte que la nature de son contenu ne soit pas apparente. Les dépouilles incinérées doivent être embarquées dans des urnes funèbres qui sont efficacement protégés des chutes par un emballage approprié.

4.2.3. Transport d'armes et de munitions de guerre

Le transport aérien d'armes et munitions de guerre au départ, en transit et à destination du Bénin, doit en faire l'objet d'une demande à l'ANAC conformément à l'appendice 4 du présent règlement

4.3. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est rigoureusement interdit.

L'exploitant doit prendre toutes les dispositions pour s'assurer que les matières et objets qui sont désignés nommément ou identifiés à l'aide d'une description générique dans les Instructions techniques et dont, selon celles-ci, le transport aérien est rigoureusement interdit, ne sont pas transportés à bord d'aucun aéronef quelles que soient les circonstances.

CHAPITRE 5 : EMBALLAGE

5.1. Prescriptions générales

Les marchandises dangereuses doivent être emballées conformément au présent chapitre et selon les prescriptions des Instructions techniques.

5.2. Emballages

5.2.1. Les emballages utilisés pour le transport aérien de marchandises dangereuses seront fabriqués de bonne qualité et soigneusement fermés de façon à éviter toute déperdition du contenu qui pourrait résulter, dans les conditions normales du transport aérien, de changements de température, d'humidité ou de pression, ou de vibrations.

5.2.2. Les emballages doivent être appropriés au contenu.

Les emballages en contact direct avec des marchandises dangereuses devront résister à toute action, chimique ou autre, de celles-ci.

5.2.3. Les emballages doivent répondre aux spécifications des Instructions techniques relatives aux matériaux et à la fabrication.

5.2.4. Les emballages doivent être soumis à des épreuves conformes aux dispositions des Instructions techniques.

5.2.5. Les emballages dont la fonction essentielle est la rétention d'un liquide doivent résister sans fuite à la pression indiquée dans les Instructions techniques.

5.2.6. Les emballages intérieurs doivent être conditionnés, assujettis ou calés par une bourre de manière à éviter les ruptures ou les déperditions et à limiter les mouvements à l'intérieur de l'emballage ou des emballages extérieurs dans les conditions normales du transport aérien.

La bourre et les matériaux absorbants ne devront pas réagir dangereusement avec le contenu des emballages.

5.2.7. Aucun emballage ne doit être réutilisé avant d'avoir été inspecté et reconnu exempt de corrosion et autres dommages.

Lorsqu'un emballage est réutilisé, *toutes les mesures nécessaires seront prises pour éviter une contamination des matières qui y seront placées par la suite.*

5.2.8. Si, en raison de la nature des matières qu'ils contenaient, les emballages vidés mais non nettoyés peuvent présenter un risque, ils seront fermés hermétiquement et traités en fonction du risque qu'ils présentent.

5.2.9. Aucune quantité nuisible d'une marchandise dangereuse ne devra adhérer à la surface extérieure des colis.

CHAPITRE 6 : ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE.

6.1. Étiquettes

Sauf indications contraires des Instructions techniques, les étiquettes appropriées doivent être apposées sur chaque colis de marchandises dangereuses conformément aux dispositions de ces Instructions.

6.2. Marques

6.2.1. Sauf indications contraires des Instructions techniques, chaque colis de marchandises dangereuses doit porter une marque indiquant la désignation officielle de son contenu et, le cas échéant, le numéro ONU, ainsi que toutes autres marques éventuellement spécifiées dans lesdites Instructions.

6.2.2. Marques de conformité avec une spécification d'emballage : Sauf indications contraires des Instructions techniques, chaque emballage fabriqué conformément à une spécification énoncée dans ces instructions sera marqué en conséquence, selon les dispositions correspondantes de ces Instructions et aucun emballage ne devra porter une marque de conformité avec une spécification d'emballage s'il ne répond pas à la spécification d'emballage appropriée qui est énoncée dans ces Instructions.

6.3. Langues à utiliser

Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant des limites territoire national, les marques doivent être en anglais, en plus du français.

CHAPITRE *7 : RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR*

7.1. Dispositions générales

Avant qu'une personne propose un colis ou un suremballage de marchandises dangereuses au transport aérien, elle doit s'assurer que :

1. Le transport aérien de ces marchandises dangereuses n'est pas interdit ; et que
2. Celles-ci sont classifiées, emballées, marquées et étiquetées comme il convient
3. Qu'elles sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses dûment établi, ainsi qu'il est spécifié dans le présent règlement et dans les Instructions techniques.

7.2. Document de transport de marchandises dangereuses

7.2.1. Sauf indications contraires des Instructions techniques, toute personne qui propose au transport aérien des marchandises dangereuses doit établir, signer et fournir à l'exploitant un document de transport de marchandises dangereuses qui doit contenir les renseignements prescrits par lesdites Instructions.

7.2.2. Le document de transport doit contenir une attestation signée par la personne qui propose les marchandises dangereuses au transport, indiquant que les marchandises dangereuses sont identifiées de façon complète et précise par leur désignation officielle de transport, et qu'elles sont classifiées, emballées, marquées, étiquetées et dans l'état spécifié par les règlements applicables pour le transport aérien.

CHAPITRE *8 : RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT*

8.1. Acceptation des marchandises au transport

Un exploitant ne doit accepter des marchandises dangereuses en vue de leur transport aérien :

(a) Que si celles-ci sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses dûment rempli, sauf dans les cas où les Instructions techniques indiquent que ce document n'est pas nécessaire ; et

(b) qu'après avoir vérifié que le colis, le suremballage ou le conteneur contenant les marchandises dangereuses est conforme aux dispositions relatives à l'acceptation des marchandises dangereuses qui figurent dans les Instructions techniques.

8.2Liste de vérification d'acceptation

Tout exploitant doit établir et utiliser une liste de vérification d'acceptation pour être à même de respecter plus aisément les dispositions du paragraphe 8.1.

Un exploitant ne doit pas accepter au transport à bord d'un aéronef un colis ou un suremballage de marchandises dangereuses sauf si au moyen d'une liste de vérification il s'est assuré que :

(a) Les documents ou, lorsqu'elles sont fournies les données électroniques sont conformes aux prescriptions détaillées du chapitre 4 de la partie 5 des Instructions Techniques de l'OACI ;

(b) La quantité de marchandises dangereuses indiquée dans le document de transport de marchandises dangereuses respecte les limites par colis pour les aéronefs de passagers ou les aéronefs cargos selon le cas ;

(c) Les marques des colis, ou suremballages et conteneurs de fret correspondent aux indications fournies dans le document de transport de marchandises dangereuses d'accompagnement et bien visibles.

(d) Les désignations officielles de transport, les numéros ONU, les étiquettes et les instructions particulières de manutentions qui figurent sur les colis intérieurs sont clairement lisibles ou reproduits à l'extérieur du suremballage.

(e) L'étiquetage du colis, suremballage ou conteneur de fret est conforme aux dispositions du chapitre 3 et de la partie 5 des Instructions Technique de l'OACI.

(f) L'emballage et le suremballage ne contiennent pas de marchandises dangereuses différentes qui, selon le tableau 7-1 (des Instructions Techniques de l'OACI) doivent être séparées les unes des autres.

(g) Le colis, le suremballage, le conteneur de fret ou l'unité de chargement ne fuient pas et il n'y a aucune indication selon laquelle son intégrité a été compromise.

8.3. Chargement et arrimage

Les colis et les suremballages contenant des marchandises dangereuses, ainsi que les conteneurs de fret contenant des matières radioactives, doivent être chargés et arrimés à bord d'un aéronef conformément aux dispositions des Instructions techniques.

8.4. Inspections pour déterminer s'il y a eu des dommages ou des déperditions

8.4.1. Les colis et les suremballages contenant des marchandises dangereuses ainsi que les conteneurs contenant des matières radioactives doivent être inspectés pour déterminer s'il y a eu des déperditions ou des dommages, avant d'être chargés à bord d'un aéronef ou dans une unité de chargement. Les colis, suremballages ou conteneurs qui fuient ou endommagés ne doivent pas être chargés à bord d'un aéronef.

8.4.2. Une unité de chargement qui contient des marchandises dangereuses ne doit être chargée à bord d'un aéronef que si une inspection a révélé qu'elle ne présentait pas de déperdition visible ou que les marchandises qu'elle contenait n'avaient pas subi de dommages

8.4.3. Lorsqu'un colis de marchandises dangereuses déjà chargé à bord d'un aéronef semble être endommagé ou fuir, l'exploitant doit l'enlever de l'aéronef ou le faire enlever par un service ou un organisme approprié et s'assurer ensuite que le reste de l'expédition est en état d'être transporté par voie aérienne et qu'aucun autre colis n'a été contaminé.

8.4.4. Les colis ou les suremballages contenant des marchandises dangereuses ainsi que les conteneurs contenant des matières radioactives doivent être inspectés lorsqu'ils sont déchargés de l'aéronef ou de l'unité de chargement pour y relever toute trace de dommage ou de déperdition.

Si l'on découvre des traces de dommage ou de déperdition, l'emplacement de l'aéronef ou les marchandises dangereuses ou l'unité de chargement étaient placées doit être inspecté pour repérer tout dommage ou contamination.

8.5. Restrictions au chargement dans la cabine des passagers ou dans le poste de pilotage

Aucune marchandise dangereuse ne doit être transportée dans une cabine occupée par des passagers ni dans le poste de pilotage d'un aéronef, sauf dans les cas autorisés par les Instructions techniques.

8.6. Décontamination

8.6.1. Toute contamination dangereuse repérée dans un aéronef, due à une déperdition ou à l'endommagement d'un colis de marchandises dangereuses, doit être éliminée sans délai.

8.6.2. Un aéronef qui aura été contaminé par des matières radioactives doit être immédiatement retiré du service et ne doit être remis en service que si l'intensité de rayonnement sur toute surface accessible et la contamination non fixée ne dépassent pas les valeurs spécifiées dans les Instructions techniques.

8.7. Séparation et isolement

8.7.1. Les colis contenant des marchandises dangereuses qui risquent d'avoir une réaction dangereuse au contact les unes des autres ne doivent pas être chargés à bord d'un aéronef à proximité les uns des autres ni dans une position telle qu'il pourrait y avoir interaction en cas de fuite.

8.7.2. Les colis de matières toxiques et de matières infectieuses doivent être chargés à bord d'un aéronef conformément aux dispositions des Instructions techniques.

8.7.3. Les colis de matières radioactives doivent être chargés à bord d'un aéronef de manière à être séparés des personnes, des animaux vivants et des pellicules non développées, conformément aux dispositions des Instructions techniques.

8.8. Arrimage des colis de marchandises dangereuses

Lorsque des marchandises dangereuses régies par les dispositions du présent règlement sont chargées à bord d'un aéronef, l'exploitant doit les protégées contre tout dommage.

Il doit les arrimer à bord afin d'éliminer tout risque de déplacement en cours de vol qui pourrait changer l'orientation des colis.

Les colis contenant des matières radioactives doivent être arrimés de manière à satisfaire à tout moment aux prescriptions de séparation du paragraphe 8.7.3.

8.9. Chargement à bord d'aéronefs cargos

Les colis de marchandises dangereuses qui portent l'étiquette « Aéronef Cargo seulement » seront chargés conformément aux dispositions des Instructions techniques.

8.10. Conservation de documents d'expédition de marchandises dangereuses

8.10.1. L'exploitant d'aéronef transportant les marchandises dangereuses doit s'assurer qu'une copie des documents d'expédition des marchandises dangereuses exigés au paragraphe 7.2.1 et les renseignements écrits sont fournis au pilote commandant de bord exigés au paragraphe 9.1 sont rangés en un lieu facilement accessible jusqu'au terme du temps de vol sur lequel les marchandises dangereuses ont été transportées.

8.10.2. L'exploitant d'aéronef dans lequel les marchandises dangereuses sont transportées doit archiver pendant trois mois au moins :

(a) Tout document de transport de marchandises dangereuses ou tout autre document de marchandises dangereuses qui lui a été fourni par l'expéditeur conformément aux dispositions du paragraphe 7.2.1;

(b) La liste de vérification d'acceptation dument remplie conformément aux dispositions des paragraphes 8.1.1 et 8.2.1 ;

(c) Une copie des renseignements écrits fournis au pilote commandant de bord conformément aux dispositions du paragraphe 9.1.

CHAPITRE 9 : RENSEIGNEMENTS À FOURNIR

9.1. Renseignements à fournir au pilote commandant de bord

L'exploitant d'un aéronef dans lequel des marchandises dangereuses doivent être transportées doit remettre au pilote commandant de bord, le plus tôt possible avant le départ de l'aéronef, les renseignements écrits ou imprimés, précis et lisibles concernant les marchandises dangereuses et comme spécifiés à l'appendice 3 du présent règlement.

9.2. Renseignements à fournir et instructions à donner aux membres d'équipage de conduite

L'exploitant doit fournir aux membres d'équipage de conduite, dans le manuel d'exploitation, les renseignements qui leur permettront de s'acquitter de leurs fonctions dans le transport de marchandises dangereuses, et fournir les instructions sur les mesures à prendre dans les cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses.

9.3. Renseignements à fournir aux passagers

Toute entreprise ou exploitant d'aéronef qui participe au transport de passagers doit s'assurer que tous les passagers sont informés des types de marchandises dangereuses qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef sous forme de bagages de soute ou de bagages à main, en installant à cette fin, conformément aux dispositions des Instructions techniques, des notices d'information en nombre suffisant et assez visibles :

(a) à chaque point de vente de billets d'avion ;

(b) à chaque zone d'embarquement des passagers ;

(c) à chaque point d'enregistrement.

(d) en fournissant à cette fin des notices d'informations accompagnant le titre de transport du passager et suffisamment mises en évidence ou en les communiquant aux passagers par tout autre moyen adéquat.

9.4. Renseignements à fournir à d'autres personnes

Les exploitants, expéditeurs et autres organismes qui interviennent dans le transport aérien de marchandises dangereuses, doivent fournir à leurs personnels renseignements qui leur permettront de s'acquitter de leurs fonctions dans le transport de marchandises dangereuses, et doivent émettre des instructions sur les mesures à prendre dans les cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses.

9.5. Renseignements que le pilote commandant de bord doit fournir aux autorités aéroportuaires

Si un cas d'urgence se produit en vol, le pilote commandant de bord doit informer, aussitôt que la situation le permet, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne de la présence à bord de marchandises dangereuses, conformément aux dispositions des Instructions techniques, pour transmission aux autorités aéroportuaires.

S'il s'agit d'une charge externe de marchandises dangereuses suspendue à un hélicoptère, il doit aviser l'unité appropriée des services de la circulation aérienne que des marchandises dangereuses sont dans cette charge.

9.6. Renseignements à fournir en cas d'accident / d'incident d'aéronefs

9.6.1. En cas :

(a) d'accident d'aéronef, ou

(b) d'incident grave dans lequel des marchandises dangereuses transportées comme fret risquent de jouer un rôle, l'exploitant de l'aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret et qui subit un accident ou un incident grave fournira sans tarder aux services d'urgence s'occupant de l'accident ou de l'incident grave les renseignements sur les marchandises dangereuses qui se trouvent à bord et qui figurent dans les renseignements écrits remis au pilote commandant de bord.

Aussitôt que possible, l'exploitant communiquera aussi ces renseignements aux autorités compétentes de l'État de l'exploitant et de l'État dans lequel est survenu l'accident ou l'incident grave.

9.6.2. L'exploitant d'un aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret et qui subit un incident, s'il reçoit une demande à cet effet, devra fournir sans tarder aux services d'urgence qui s'occupent de l'incident et à l'autorité compétente de l'État dans lequel s'est produit l'incident, les renseignements sur ces marchandises qui figurent dans les renseignements écrits remis au pilote commandant de bord.

Les expressions « **accident** », « **incident grave** » et « **incident** » sont celles qui sont définies dans le RAB-13.

9.7. Renseignements à fournir dans les zones d'acceptation du fret

Les exploitants et les agents d'assistance devront veiller à ce que des avis, fournissant des renseignements sur le transport des marchandises.

CHAPITRE 10 : ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION

10.1Établissement de programmes de formation

10.1.1. Des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses doivent être établis et tenus à jour par les exploitants en conformité avec l'appendice 6 du présent règlement. Ils seront soumis à l'ANAC pour examen et approbation. Ils doivent concerner les expéditeurs, les emballeurs, les agences qui effectuent des opérations d'acceptation, de manutention, de chargement, de déchargement, de transfert du fret et du filtrage des passagers, et de leurs bagages, etc.

10.1.2. Le personnel doit recevoir une formation correspondant à ses tâches ; elle devra comprendre :

a) Un cours général de familiarisation pour une connaissance des dispositions générales ;

b) Un cours ciblé visant à fournir une formation détaillée qui a trait aux spécifications relatives à la fonction de la personne considérée ;

c) un cours sur la sécurité visant à couvrir les risques que présentent les marchandises dangereuses, la sécurité de la manutention et les procédures d'intervention d'urgence.

10.1.3. Des cours de recyclage doivent être fournis à un intervalle de moins de 24 mois afin de garantir le maintien à jour des connaissances et compétences.

10.1.4. Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses à l'intention des exploitants et opérateurs postaux désignés doivent être approuvés par l'ANAC.

CHAPITRE 11 : CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS.

11.1 Systèmes d'inspection

L'ANAC établit des procédures d'inspection, de surveillance et de contrôle de toutes les entités qui assurent des fonctions prévues par ses règlements relatifs au transport aérien de marchandises dangereuses en vue de faire respecter lesdits règlements.

11.2 Coopération entre États

L'ANAC collaborera avec les autorités compétentes des autres États en cas de violations de la réglementation sur les marchandises dangereuses, en vue de mettre fin à ces violations.

Cette collaboration peut notamment consister à coordonner les enquêtes et les mesures d'application, échanger des renseignements sur le dossier de conformité d'intervenants

soumis à la réglementation, conduire en commun des inspections et d'autres procédures techniques, échanger des spécialistes et tenir des réunions et des conférences conjointes.

Les échanges d'information appropriée peuvent inclure les alertes et bulletins de sécurité ou les avis sur les marchandises dangereuses, les mesures de réglementation proposées ou prises, les rapports d'incidents, les documents ou autres éléments de preuve mis au jour lors d'enquêtes sur les incidents, les mesures d'application prévues et adoptées et les moyens d'information et de sensibilisation pouvant être rendus publics

11.3. Sanctions

11.3.1. L'ANAC prend les dispositions appropriées pour l'application des règlements concernant les marchandises dangereuses, notamment en cas de violation des règlements et instructions techniques en vigueurs.

11.3.2. Les mesures appropriées pour l'application des règlements concernant les marchandises dangereuses, notamment en prescrivant les sanctions à appliquer en cas de violation desdits règlements, lorsqu'il est informé par un autre État contractant d'un cas de violation ; par exemple lorsqu'un État contractant, ayant constaté qu'une expédition de marchandises dangereuses arrivant sur son territoire n'est pas conforme aux prescriptions des Instructions techniques, en informe l'État d'origine.

11.4. Marchandises dangereuses transportées par la poste

Le transport des marchandises dangereuses par la poste à destination ou en provenance du Bénin est régi par les prescriptions de la Convention de l'Union Postale Universelle.

CHAPITRE 12 : COMPTES-RENDUS D'ACCIDENTS ET INCIDENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

12.1. Afin d'éviter la répétition d'accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses, il est établi des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents qui se produisent sur le territoire donné et concernent des marchandises dangereuses transportées à destination ou en provenance d'un autre Etat. Les comptes rendus sur de tels accidents et incidents seront établis conformément à l'appendice 4 du présent règlement.

12.2. Afin d'éviter la répétition d'accidents et incidents concernant des Marchandises dangereuses, il sera établi des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents qui se produisent sur son territoire, autres que ceux décrits au § 12.2.1.

Les comptes rendus sur de tels accidents et Incidents seront établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.

12.3. Afin d'éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, l'ANAC a établi des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur les cas de ce type qui pourraient se produisent sur le territoire national et qui concernent des marchandises dangereuses transportées à destination ou en provenance d'un autre État.

Les comptes rendus sur de tels cas seront établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.

12.4. Pour éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, l'ANAC a établi des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur les cas de ce type qui pourraient se produire sur son territoire, autres que ceux qui sont décrits au § 12.3. Les comptes rendus sur de tels cas doivent être établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.

CHAPITRE 13 : SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

L'ANAC adoptera, à l'intention des expéditeurs, des exploitants et des autres personnes intervenant dans le transport aérien de marchandises dangereuses, des mesures de sûreté destinées à limiter au plus possible le vol ou l'utilisation de marchandises dangereuses à des fins susceptibles de menacer des personnes, des biens ou l'environnement.

Ces mesures cadreront avec les dispositions de sûreté qui figurent dans les autres programmes et directives ainsi que dans les Instructions techniques.

APPENDICE 1 : EXIGENCES RÈGLEMENTAIRES DE LA CERTIFICATION MARCHANDISES DANGEREUSES

1. Introduction

1.1. Tout exploitant et/ou expéditeur ayant l'intention d'accepter, de traiter et de participer au transport de marchandises dangereuses doit être agréé par l'ANAC.

1.2. Le(s) postulant (s) doit soumettre à l'ANAC un formulaire de demande d'autorisation de transport aérien de marchandises dangereuses dûment rempli pour toute délivrance ou renouvellement de l'agrément marchandises dangereuses.

1.3. Aucun exploitant et /ou expéditeur ne doit manipuler ni transporter des marchandises dangereuses sans avoir un agrément valide.

La durée de validité de l'agrément est de deux (02) ans, renouvelable après inspection. La demande de renouvellement de l'agrément doit être introduite deux (02) mois avant la date d'expiration.

1.4. Toute modification du statut, du fonctionnement, de l'organisation ou de tout autre document soumis lors de la certification Marchandises Dangereuses doit être immédiatement notifiée à l'ANAC.

Le défaut de notification à l'ANAC desdites modifications pourrait entraîner la suspension de l'agrément.

2. Exigences de la certification Marchandises Dangereuses

2.1. Expéditeur (*Transitaires et agents de fret*)

2.1.1. Les transitaires et les agents de fret doivent :

(a) détenir l'édition en vigueur du Règlement de l'IATA sur le transport des marchandises dangereuses (DGR) qui doit être mis à la disposition de tout le personnel formé concerné ;

(b) aménager dans son entrepôt, une zone de stockage des marchandises dangereuses y comprise une zone pour les marchandises dangereuses endommagées ou les marchandises dangereuses détenues pour enquête avec les marquages de signalisation appropriés ;

(c) fournir des procédures d'exploitation standard (SOP) complètes décrivant en détail l'ensemble des opérations marchandises dangereuses ;

(d) Veiller à ce que tous les employés impliqués dans, le traitement et des marchandises dangereuses soient formés en fonction de leurs responsabilités.

2.1.2. Au moment du dépôt de la demande, les attestations de formation sur les marchandises dangereuses doivent être valides pour une durée minimale de trois (03) mois.

Pour les attestations de formation dont la durée de validité est de moins de trois (03) mois, une formation récurrente du personnel doit être organisée.

2.1.3. Après la formation récurrente, les agents du fret et les transitaires doivent soumettre les attestations de formation à l'ANAC.

2.1.4. La formation doit être dispensée par un instructeur agréé par l'ANAC, l'IATA ou l'OACI.

2.1.5. Payer les frais annuels pour la délivrance de l'agrément Marchandises dangereuses Initial / renouvellement de la certification.

2.2. Exploitants aériens

2.2.1. L'exploitant aérien doit :

(a) détenir l'édition en vigueur du Règlement de l'IATA sur le transport des marchandises dangereuses (DGR) qui doit être mis à la disposition de tout le personnel formé concerné ;

(b) aménager dans son entrepôt, une zone de stockage des marchandises dangereuses y comprise une zone pour les marchandises dangereuses endommagées ou les marchandises dangereuses détenues pour enquête avec les marquages de signalisation appropriés ;

(c) fournir des procédures d'exploitation standard (SOP) complètes décrivant avec précisions, l'ensemble des opérations marchandises dangereuses ;

(d) soumettre une attestation de formation (**catégorie 7.2**) sur les marchandises dangereuses pour deux (02) personnes au minimum.

La formation du personnel ***doit être faite en salle de classe conformément aux Instructions Techniques de l'OACI, la réglementation de l'IATA et du RAB 19.***

2.2.2. Au moment du dépôt de la demande, les attestations de formation sur les marchandises dangereuses doivent être valides pour une durée minimale de trois (03) mois.

Pour les attestations de formation dont la durée de validité est de moins de trois (03) mois, une formation récurrente du personnel doit être organisée.

2.2.3. Après la formation récurrente, l'exploitant aérien doit soumettre les attestations de formation de ses agents à l'ANAC.

2.2.4. La formation doit être dispensée par un instructeur agréé par l'**ANAC**, l'**IATA** ou l'**OACI**.

2.2.5. Payer les frais annuels pour la délivrance de l'agrément Marchandises dangereuses Initial / renouvellement de la certification.

2.3. Société d'assistance en escale

Les sociétés d'assistance en escale doivent en plus des exigences de l'exploitant :

(a) conserver une copie de l'autorisation marchandises dangereuses de la compagnie aérienne assistée, délivrée par l'ANAC ou l'autorité compétente de l'État de l'exploitant et /ou de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ;

(b) s'assurer que les listes de vérification sont disponibles et conformes et incluent l'inspection, l'identification, la vérification, l'emballage, le marquage, l'étiquetage et les documents conformément à une liste appropriée de marchandises dangereuses qui doit être complétée en double exemplaire ;

(c) ne pas accepter les colis de marchandises dangereuses endommagés ;

(d) veiller à ce que tous les employés impliqués dans le traitement et la manutention des marchandises dangereuse soient formés en fonction de leurs responsabilités.

(e) Payer les frais annuels pour la délivrance de l'agrément Marchandises dangereuses Initial / renouvellement de la certification

2.4. Agent d'acceptation

Un agent d'acceptation doit :

(a) détenir l'édition en vigueur du Règlement de l'IATA sur le transport des marchandises dangereuses (DGR) qui doit être mis à la disposition de tout le personnel formé concerné

(b) établir et utiliser une liste de vérification d'acceptation

(c)Ne pas accepter les colis de marchandises dangereuses endommagés ;

(d) soumettre une attestation de formation marchandises dangereuses (catégorie 6) pour une (01) personne au minimum.

La formation doit être **faite en classe** conformément aux Instructions Techniques de l'OACI, la réglementation de l'IATA et du RAB 19.

(e) Payer les frais annuels pour la délivrance de l'agrément Marchandises dangereuses Initial / renouvellement de la certification

2.5. Agent de manutention

(a) veiller à ce que tous les employés impliqués dans la manutention des marchandises dangereuse soient formés en fonction de leurs responsabilités.

(b) Payer les frais annuels pour la délivrance de l'agrément Marchandises dangereuses Initial / renouvellement de la certification

2.6. Fournisseurs d'emballages

2.6.1. Le fournisseur d'emballage doit :

(a) détenir l'édition en vigueur du Règlement de l'IATA sur le transport des marchandises dangereuses (DGR) qui doit être mis à la disposition de tout le personnel formé concerné ;

(b) élaborer et soumettre à l'ANAC des procédures d'entreprise (Procédures d'exploitation standard-SOP): exigences détaillées et procédure de formation, achat d'emballage, test d'emballage ; rapports et procédures de certification et de stockage, etc.;

(c) veiller à ce que tous les emballages soient fabriqués, reconditionnés et testés sous un programme d'assurance qualité qui satisfait aux exigences règlementaires afin de garantir que chaque emballage répond aux exigences des Instructions Techniques de l'OACI ;

(d) veiller que chaque type d'emballage soit testé et certifié par type de conception. Leur utilisation ultérieure doit être spécifiée dans le rapport d'essai applicable et se conformer à tout égard au type de conception qui a été testé. Une copie du rapport d'essai et du certificat de test doit être fournie à l'acheteur du colis ;

(e) fournir pour chaque type d'emballage, des informations concernant les procédures à suivre, y compris les instructions de fermeture pour les emballages et réceptacles intérieurs, une description des types et dimensions des fermetures, y compris tout autre composant pour assurer que les colis présentés pour le transport sont capables de transmettre les performances applicables des tests et les exigences en matière de pression différentielle des Instructions Techniques de l'OACI, selon le cas;

(f) veiller à ce que des installations de stockage dédiées soient préservées pour protéger les marchandises dangereuses contre tout élément pouvant entraîner des dégâts physiques potentiels. Les exigences de ségrégation doivent être satisfaites pendant le stockage ;

(g) conserver et fournir à l'ANAC, sur demande, une copie complète de l'inventaire détaillé de toutes les transactions d'emballage effectuées, qui comprend :

- Le type d'emballage (description) ;
- La date de transaction ;
- Le nom et contact de l'acheteur ;
- La quantité achetée.

(h) soumettre et conserver des attestations de formation (Catégorie 2) à jour de deux (02) employés au minimum.

La formation du personnel doit être faite en salle de cours conformément aux Instructions Techniques de l'OACI, la réglementation de l'IATA et du RAB 19.

2.6.2. Au moment de la présentation de la demande, les attestations de formation sur les marchandises dangereuses doivent être valides pour une durée minimale de trois (03) mois. Pour les attestations de formation dont la durée de validité est de moins de trois (03) mois, une formation récurrente du personnel doit être organisée.

2.6.3. Après la formation récurrente, les fournisseurs doivent soumettre des attestations de formation à l'ANAC.

2.6.4. La formation doit être dispensée par un instructeur agréé par l'ANAC, l'IATA ou l'OACI.

2.6.5. Payer les frais annuels pour la délivrance de l'agrément Marchandises dangereuses Initial / renouvellement de la certification

2.7. Les instructeurs MD

2.7.1. Pour être instructeur en Marchandises Dangereuses, le postulant doit se conformer aux exigences suivantes :

a) avoir suivi avec succès la formation marchandises dangereuses catégorie 7.2 ;

b) avoir suivi avec succès la formation instructeur IATA ou OACI.

2.7.2. Pour toute demande d'agrément d'instructeur en Marchandises Dangereuses, les documents ci-dessous doivent être fournis :

(a) un curriculum vitae ;

(b) une attestation de formation instructeur IATA ou OACI ;

(c) une attestation de formation à jour sur les marchandises dangereuses dans les Catégories proportionnelle à sa formation accompagnée des compétences de formation ;

(d) un programme de formation en MD qui doit être approuvé par l'ANAC ;

(e) une copie du calendrier de formation annuel ;

(f) un matériel de formation adéquat qui doit inclure : plan des cours, aides audiovisuelles, supports de cours, brochures, classeurs ;

(g) des méthodes de test ;

(h) des exercices en classe avec des réponses ;

(i) deux (02) épreuves d'examen distinctes (pour chaque catégorie de copies rigides et montrant toutes les réponses et les marques associées à attribuer pour chaque question ;

2.7.3. L'instructeur doit démontrer à l'ANAC des connaissances techniques adéquates pour toutes les catégories liées à ses responsabilités de formation et à ses compétences pédagogiques.

2.7.4. La formation sur les marchandises dangereuses ne peut être dispensée si l'attestation (agrément ou habilitation) a expiré.

APPENDICE 2 : DÉROGATION, APPROBATION, AUTORISATION PARTICULIÈRE

1 Dérogation

L'ANAC peut accorder des dérogations pour permettre le transport aérien de marchandises dangereuses qui pourraient ne pas être autorisées dans des circonstances normales ou leur transport dans des conditions différentes de celles qui sont prescrites dans les Instructions techniques.

Ces dérogations peuvent être accordées uniquement dans des cas d'extrême urgence ou lorsque d'autres modes de transport sont inutilisables en pratique ou lorsqu'il est contraire à l'intérêt public de respecter intégralement les Instructions techniques :

a) **Extrême urgence**. Les marchandises dangereuses peuvent devoir être transportées pour les motifs suivants :

- Secours humanitaire ;
- Secours environnemental ;
- Épidémie ;
- Sûreté nationale ou internationale ;
- Protection des personnes (par exemple, sauvetage) ;
- Disponibilité limitée au point de destination.

b) **Les demandes fondées** uniquement sur des motifs commerciaux ne devraient pas être considérées comme étant urgentes et le transport par d'autres modes devrait également être envisagé.

c) Lorsque d'autres modes de transport sont inutilisables en pratique, l'ANAC devra procéder à une évaluation des risques, qui devrait porter sur :

- ***Durée du voyage***. Le transport par d'autres modes peut se traduire par un voyage d'une durée déraisonnable et pouvant avoir des effets préjudiciables sur l'efficacité des marchandises dangereuses.
- ***Infrastructure***. La disponibilité des autres modes de transport peut être restreinte.
- ***Sûreté***. Les dispositions globales du mode aérien en matière de sûreté peuvent réduire la possibilité d'une intervention illicite (les vols entre autres).
- ***Itinéraire***. Le transport aérien peut se traduire par une réduction du risque d'exposition du public aux marchandises dangereuses en cas d'incident ou d'accident.
  Les risques de piraterie peuvent également être réduits de manière significative.
- ***Coûts***. Les coûts du transport par d'autres modes peuvent être irréalistes d'un point de vue économique.

Toutefois, la décision d'accorder une dérogation ne devrait pas être fondée uniquement sur les coûts.

d) Lorsqu'il est contraire à l'intérêt public de respecter intégralement les Instructions techniques, par exemple dans les cas suivants :

- Applications médicales ;
- Nouvelles technologies ;
- Renforcements de la sécurité.

1.1. Renseignements à fournir

Quand une dérogation est demandée, les renseignements ci-après devraient être fournis :

a) raison pour laquelle il est essentiel que l'objet ou la matière soit transporté par avion ;

b) déclaration dans laquelle le demandeur explique pourquoi il estime que la proposition (y compris toute mesure de sécurité décrite par le demandeur) permettra d'obtenir un niveau de sécurité équivalent à celui qui résulterait de l'application des Instructions techniques ;

c)renseignements détaillés relatifs à l'exploitant, notamment le type d'aéronef, les numéros de vol, etc.

d) Si applicable, l'autorisation du pays de l'Etat d'origine, de transit, de survol et de destination ;

e) déclaration de marchandises dangereuses : désignation officielle de transport, classification et numéro ONU proposés, accompagnés de toutes les informations techniques détaillées, emballage proposé, quantité à transporter ;

f) toute instruction spéciale de manutention et tous renseignements sur les interventions d'urgence spéciales ;

g) nom et adresse de l'expéditeur et du destinataire ;

h) aéroports de départ, de transit et de destination ainsi que dates proposées ;

i) La copie du certificat de formation marchandises dangereuses du transitaire ou expéditeur ou du représentant de l'exploitant responsable de la demande d'autorisation de transport aérien des marchandises interdites.

1.2. Dérogation autorisant le transport des piles au lithium

Les critères ci-après devraient être déterminés par l'exploitant lors d'une demande de dérogation autorisant le transport des piles au lithium ionique UN 3480 comme fret à bord d'un aéronef de passagers au titre de la disposition particulière A201 :

a) les capacités de l'exploitant ;

b) la capacité globale de l'aéronef et de ses systèmes ;

c) le colis et l'emballage ;

d) la quantité de piles et de batteries ;

e) les caractéristiques de rétention des unités de chargement ;

f) les dangers spécifiques et les risques pour la sécurité associée à chaque type de pile et de batterie à transporter, seul ou avec d'autres ;

g) la composition chimique des piles et des batteries.

2. Approbation

Une approbation peut être octroyée par l'ANAC dans les circonstances suivantes :

- Le transport des marchandises dangereuses est interdits dans les avions passagers et/ou cargo mais font l'objet de disposition particulière A1 ou A2 ;
- Le transport d'animaux infectés : Les animaux vivants ne doivent être utilisés pour le transport d'une matière infectieuse que si cette matière ne peut être expédiée d'une autre manière.
- Les animaux infectés ne peuvent être transportés que dans les conditions d'une approbation accordée par les autorités compétentes de l'État d'origine, de transit, de destination et de l'exploitant.

Celle-ci doit inclure, au moins, les autorités de santé publique et vétérinaires et/ou toute autre autorité compétente, le cas échéant

Le transport d'explosifs interdits.

Les matières et objets explosibles en quantités supérieures aux quantités autorisées pour le transport et les explosifs dont le transport est interdit ne peuvent être transportés qu'au titre d'une approbation.

3. Autorisation particulière

Une autorisation particulière est une autorisation demandée par l'ANAC pour un exploitant qui n'a pas d'agrément de transport de marchandises dangereuses et qui pour un cas d'extrême urgence doit effectuer un transport occasionnel de marchandises dangereuses.

3.1. Demande d'autorisation particulière

La demande d'autorisation particulière de transport de marchandises dangereuse est adressée à l'ANAC. Elle est introduite dix jours calendaires au moins avant la date présumée du transport.

La demande doit comporter les informations et les documents suivants :

- Le Permis d'Exploitation Aérienne (PEA) et ses annexes ;
- Le Certificat de Navigabilité (CDN) des avions utilisés ;
- Le certificat d'assurance ;
- Le Programme de formation du personnel impliqué dans le transport des marchandises dangereuses ;
- La désignation d'une personne chargée de la surveillance du transport et du respect des exigences réglementaires et s'il y'a lieu des conditions particulières imposées par l'ANAC
- Le nom et l'adresse de l'organisme avec lesquelles l'exploitant a contracté un accord en vue de leur permettre d'effectuer en leur nom des taches en rapport avec le transport des marchandises dangereuses
- La destination, la date présumée ou la fréquence du transport de ces marchandises,
- Les classes ou divisons de marchandises, les quantités et nombre de colis, ainsi que les types d'avions qui seront utilisés dans le transport de ces marchandises
- Les caractéristiques des marchandises dangereuses transportées ; leur état physique ou chimique
- Les mesures de précaution relatives à la manutention et l'entreposage ;
- Les mesures d'urgences prévues en cas d'incident ou d'accident ;

3.2. Durée de validité de l'autorisation particulière

L'autorisation particulière peut être accordée pour une durée de 3 mois maximum. Elle est renouvelable sur demande de l'exploitant. Si l'ANAC estime ne pouvoir accorder l'autorisation sollicitée, elle en informe au préalable le demandeur en précisant qu'il a le droit d'être entendu dans les trente jours calendrier à partir de la notification.

L'autorisation particulière peut être retirée à tout moment par l'ANAC si une infraction aux dispositions des Instructions techniques de l'OACI ou Instructions spéciales jointes à

l'autorisation est constatée ; ou s'il apparait que des conditions suffisantes de sécurité n'ont pas été respectées par l'exploitant.

Une nouvelle demande n'est recevable que si les circonstances ayant motivé le refus ou le retrait d'autorisation ont disparu ou ont été modifiées.

3.3. Renseignements mensuels

L'exploitant, titulaire d'une autorisation particulière, informe mensuellement l'ANAC des transports de marchandises dangereuses effectués au cours du mois écoulé.

Ce relevé mentionne la date des livraisons et les adresses des livraisons, la nature et la quantité des matières transportées, les mesures de précaution prises et les incidents éventuels survenus au cours du transport

3.4 Information en cas de danger

Si au cours du transport des marchandises dangereuses, il apparaît qu'un danger menace la sécurité de la population, l'exploitant est tenu d'en informer immédiatement l'autorité de l'aviation civile.

Cette information ne dispense pas l'exploitant de prendre sur le champ les mesures de protection qu'imposent les circonstances

APPENDICE 3 : NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD

1. Objet

(a) L'exploitant d'un aéronef, dans lequel des marchandises dangereuses doivent être transportées, doit remettre au pilote commandant de bord, le plus tôt possible avant le départ de l'aéronef, les renseignements écrits imprimés, précis et lisibles spécifiés dans les Instructions Techniques.

La présente procédure d'application a pour objet la présentation du NOTOC et des instructions pour son utilisation.

2. Domaine d'application

(a) La présente procédure d'application, qui s'adresse aux exploitants d'aéronefs, traite les exigences en matière de renseignements à fournir au pilote Commandant de bord, conformément au Chapitre 4 de la 7e Partie des Instructions Techniques de l'OACI.

3. Instructions d'utilisation

(a) Il est toujours possible qu'une urgence survienne en vol et qu'un aéronef fasse un atterrissage d'urgence. S'il y a les marchandises dangereuses à bord, les détails de celles-ci doivent être donnés aux services de la circulation aérienne pour les transmettre aux services de secours.

En outre, si un incident survient pendant le vol, le commandant de bord doit savoir la nature des marchandises dangereuses qui sont à bord et leur localisation sur l'aéronef. À cet effet, il doit être en possession des renseignements écrits sur ce qui a été chargé à bord de son aéronef.

Cette information est désignée habituellement sous le nom « NOTOC » - l'avis au commandant de bord ;

(b) Le NOTOC peut être produit manuellement ou par des moyens automatisés.

Il doit contenir, au minimum, pour chacun des colis de marchandises dangereuses :

(1) Le Numéro de la lettre de transport aérien (s'il en est fourni) ;

(2) La désignation officielle de transport (complété le cas échéant par le ou les désignations techniques, voir la Partie 3, chapitre 1 des Instructions Techniques de l'OACI). Lorsque des générateurs chimiques d'oxygène contenus dans des inhalateurs-protecteurs sont transportés en vertu de la disposition particulière A114 ; la mention « inhalateur-protecteur (cagoule anti

fumée) pour équipage d'aéronef suivant la disposition particulière A114 » ; doit compléter la désignation officielle de transport ;

(3) le nom d'expédition et le N° UN/ID appropriés ;

(4) la classe/division, tous risques subsidiaires identifiés et, pour des explosifs, le groupe de compatibilité ;

(5) le groupe d'emballage qui figure dans le document de transport des marchandises dangereuses, le nombre de paquets et quantité nette ou brute ;

(6) la catégorie et l'index de transport (pour les matières radioactives) ;

(7) la position de chargement ;

(8) l'heure, pour l'avion-cargo uniquement ;

(9) l'aéroport du déchargement ;

(10) quand il y a application d'exemptions d'état.

(c) Il n'est pas rare que certaines expéditions soient composées de colis de différentes quantités nettes de mêmes marchandises dangereuses.

Quand il y a une expédition comprenant plusieurs colis des mêmes marchandises dangereuses, le NOTOC peut indiquer pour chaque position de chargement les quantités totales et les quantités nettes du plus grand et du plus petit colis.

(d) Le NOTOC doit contenir des détails de toutes les marchandises dangereuses qui sont laissées à bord après un précédent vol ou qui sont temporairement débarqués et qui doivent être rechargés pour le vol suivant.

(e) Un numéro de téléphone peut y être mentionné pour indiquer le lieu où les renseignements concernant le NOTOC peuvent être obtenus pour que le pilote Commandant de bord donne, en cas d'urgence, aux services de la circulation aérienne les renseignements détaillés sur les marchandises dangereuses ;

(f) Les renseignements portés sur le NOTOC doivent être lisibles.

(g) Le NOTOC doit inclure la confirmation, par une signature écrite ou par une autre indication, qu'il n'y a aucune évidence que des colis endommagés ou qui présentent des fuites ont été chargés. Le commandant de bord doit accuser réception de l'information, par signature ou d'une autre façon.

(h) Le NOTOC doit d'être disponible et d'accès facile en vol pour le commandant de bord.

(i) Une copie lisible du NOTOC doit être maintenue au sol à l'aéroport de départ. Cette copie doit inclure la reconnaissance de la réception des renseignements par le commandant de bord.

Cette copie/ information à son propos doit être facilement accessible au départ et aux aéroports de destination prévus jusqu'à ce que le vol soit totalement accompli.

(j) Sur certains vols il peut y avoir une grande quantité de marchandises dangereuses à transporter. Ceci signifie qu'en cas d'urgence il est presque dangereux ou impossible pour le Commandant de bord de fournir des renseignements détaillés aux services de la circulation aérienne sur les marchandises dangereuses à bord.

Dans de telles circonstances il est recommandé que, en plus de la NOTOC, qu'un exploitant fournisse un résumé des renseignements contenus dans le NOTOC, indiquant au moins les quantités, les classes ou les divisions des marchandises dangereuses dans chaque compartiment de cargo ; ceci aiderait le Commandant de bord à savoir l'essentiel des renseignements à livrer en cas d'urgence en vol.

(k) La NOTOC, ou une copie, doit être conservé pendant une période minimum de trois mois après que le vol ait été accompli.

L'endroit de la conservation n'a pas besoin d'être facilement accessible.

(l) Outre les langues que peut exiger l'Etat de l'exploitant, l'anglais devrait être utilisé pour les renseignements fournis au commandant de bord.

NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD

BASE _____

DATE : _____

AÉRONEF _____ ***AÉRONF DE PASSAGERS / AVION-CARGO SEULEMENT***

N° VOL _____

Les marchandises dangereuses inscrites ci-dessous ont été chargées à bord de l'aéronef

N° LTA	***Destination aérodrome de déchargement***	***Nombre de colis***	***Désignation officielle***	***No ON U/Identification***	***Classe. Ou Div***	***Groupe d'emb***	***Risque Subsidiaire.***	***Qté nette ou masse brute***	***Position de chargement***	***Dérogation***	***Indice de transport (pour les matières radioactives)***

Je certifie que les marchandises dangereuses consignées ci-dessus ont été chargées conformément au règlement applicable et que les colis étaient en bon état, non endommagés et ne présentent pas de fuites

Signature de l'agent de fret _____

J'ai pris connaissance de la présence de marchandises dangereuses à bord de cet aéronef et je connais leur emplacement.

Signature du pilote Commandant de Bord _____

FORMULAIRE DE NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD

APPENDICE 4 : RAPPORT RELATIF AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

1.Objet

(a) Tout type d'incident ou d'accident de marchandises dangereuses doit être rapporté indépendamment du fait qu'elles se trouvaient dans le fret, la poste, les bagages des passagers ou les bagages des membres d'équipage.

(b) La découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées dans le fret, le courrier ou les bagages doit faire l'objet d'un rapport.

(c) La présente procédure d'application a pour objet la présentation des rapports initiaux et de suivi relatifs aux incidents et accidents de marchandises dangereuses ou en cas de découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées.

2. Domaine d'application

(a) La présente procédure d'application, qui s'adresse aux exploitants d'aéronefs, présente le formulaire de rapport relatif aux incidents ou accidents de marchandises dangereuses

3. Rapport relatif aux incidents ou accidents de marchandises dangereuses

(a) Les rapports initiaux doivent se faire dans tous les cas. Un rapport écrit doit être émis dès que possible.

(b) Le rapport doit être bien détaillé et contenir toutes les données connues au moment de sa rédaction, telles que :

(1) la date de l'incident ou de l'accident, ou de la découverte des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées ;

(2) le lieu, le numéro et la date du vol, le cas échéant ;

(3) la description des marchandises dangereuses, le numéro de référence de la lettre de transport aérien, du bagage, du billet, etc. ;

(4) la désignation correcte (y compris le nom technique, le cas échéant), la nomenclature O.N.U/ le numéro d'identification, s'il/elle est connu(e), etc. ;

(5) la catégorie ou classe et tout risque subsidiaire ;

(6) le type de conditionnement, le cas échéant, et la spécification du marquage de l'emballage y figurant ;

(7) la quantité utilisée ;

(8) le nom et l'adresse de l'expéditeur, du passager, etc. ;

(9) tout autre détail important ;

(10) la cause possible de l'incident ou de l'accident ;

(11) l'action entreprise ;

(12) toute autre action entreprise ;

(13) nom, titre, adresse et coordonnées détaillées de l'auteur du rapport.

(c) Des copies des documents appropriés et toutes photographies prises seront jointes au rapport.

4. Forme et contenu d'une notification d'accident concernant les marchandises dangereuses

La notification doit être rédigée en langage clair et précis. Elle doit comprendre tous les renseignements ci-après qui pourront être obtenus immédiatement. L'envoi de la notification ne devra pas être retardé du fait que ces renseignements seraient incomplets :

a) Abréviation d'identification DGACD b) Mention de toutes notifications adressées conformément aux dispositions du RAB-13 ;

c) Date et heure (UTC) de l'accident ;

d) Nom de l'exploitant ;

e) Description des marchandises dangereuses ;

f) Brève description de l'accident ;

g) Nombre de personnes mortellement ou gravement blessées et l'étendue des dommages matériels ;

h) Renseignements sur tout risque qui persisterait pour la sécurité, la santé ou l'environnement par suite de l'accident ;

i) Indication de la mesure dans laquelle l'Etat dans lequel l'accident s'est produit mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;

j) Identification du service émetteur

APPENDICE 5 : TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE GUERRE

1. Définition

(a) Il n'existe pas de définition internationalement reconnue pour les armes et munitions de guerre. Cependant la définition des armes et munitions de guerre s'étend aux cas suivants :

- Armes et munitions pour la protection rapprochée de personnalités ;
- Armes et munitions pour la protection personnelle ;
- Armes et munitions utilisées par les forces de police, paramilitaire, militaire ou forces armées ;

(b) La notion d'armes et de munition s'étend également aux accessoires.

(c) Si une arme à feu n'est pas considérée comme une arme de guerre, elle doit être traitée comme une arme de sport pour les besoins de son transport par aéronef.

2. Autorisation de transport

a) Les munitions de guerre ne peuvent être transportées par aéronef qu'avec l'agrément de tous les États concernés, à savoir l'État de départ, de transit, les États survolés et l'État de destination de l'expédition y compris l'État du transporteur aérien.

b) Tout demandeur d'autorisation de transport d'armes et munitions de guerre au départ, en transit et à destination du Bénin, doit en faire la demande à l'ANAC, selon le formulaire et la manière prescrite.

3. Conditions de transport

a) Une fois que l'autorisation est accordée, les munitions de guerre ne peuvent être transportées par avion que si elles sont placées en un lieu inaccessible aux passagers durant le vol et dans le cas des armes à feu, lorsqu'elles sont vidées de leurs munitions.

Dans certaines circonstances exceptionnelles, les armes et les munitions de guerre peuvent être transportées sous d'autres conditions différentes pourvu qu'une autorisation appropriée soit accordée.

b) Quelle que soit la forme sous laquelle les armes et munitions de guerre sont autorisées au transport par voie aérienne, le pilote commandant de bord doit être informé avant le vol de la nature des armes et munitions de guerre qui sont transportées ainsi que leur emplacement.

4. Munitions de guerre qui sont aussi marchandises dangereuses

a) Certaines munitions de guerre sont également des marchandises dangereuses par définition ; dans pareils cas, les dispositions contenues dans le présent règlement et

dans les Instructions Techniques OACI en matière de transport de marchandises dangereuses s'appliquent.

b) Le formulaire de demande d'autorisation de transport de munitions de guerre peut être utilisé pour solliciter une autorisation pour les articles qui sont à la fois munitions de guerre ou marchandises dangereuses.

5. Compte rendu d'incident survenu pendant le transport d'armes et de munitions de guerre.

a) Les incidents qui surviennent lors du transport des munitions de guerre doivent faire l'objet de comptes rendus écrits à l'Autorité du pays où s'est produit l'incident et à l'ANAC, qu'elles soient transportées en avion-cargo, en soute d'avions passagers, dans les bagages de passagers ou de membres d'équipage.

Un compte rendu initial doit être fait dans les 48 heures après l'incident par le commandant de bord, sauf si les circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

b) Le compte rendu initial peut être fait sous n'importe quelle forme, pourvu qu'il soit fait le plus rapidement possible et sous forme écrite.

c) Le compte rendu initial doit être clair et doit contenir toutes les données connues au moment de la rédaction.

d) Si tous les renseignements relatifs à l'incident ne sont pas encore disponibles, le compte rendu initial doit être envoyé à l'ANAC.

Il sera complété par un autre compte rendu lorsque les détails seront disponibles.

e) Le formulaire de compte rendu d'incident de marchandises dangereuses (Appendice 2, compte rendu d'accident/incident) peut servir pour la rédaction du compte rendu initial.

6. Conditions de stockage des armes et munitions de guerre.

6.1. Pour des raisons de sécurité et de sureté, les armes et munitions de guerre ne doivent pas être indéfiniment emmagasinés dans les entrepôts de fret aéroportuaire.

La durée de stockage ne doit pas dépasser les 72 heures.

6.2. Notification aux autorités aéroportuaires, à l'ANAC et aux services de sécurité

Un état de l'ensemble des armes et munitions de guerre stockés dans les entrepôts de fret aéroportuaire doit être transmis à l'ANAC, au gestionnaire de l'aéroport et aux autres autorités compétentes.

Ces autorités doivent aussi être informées avant l'arrivée des expéditions pour qu'elles puissent prendre toutes les mesures nécessaires aux opérations de chargement/déchargement et acheminement / réacheminement avec la coordination des services de sécurité.

7. Transport d'armes de sport.

7.1 Définitions

(a) Il n'existe pas de définition des armes de sport, reconnue sur le plan international.

En général, les armes de sport sont toutes des armes qui ne sont pas des armes de guerre ou des munitions.

Les armes de sport comprennent donc les couteaux de chasse, arcs et articles similaires.

Les anciens fusils qui furent considérés à un moment comme armes de guerre (les mousquets) peuvent aujourd'hui être considérés comme armes de sport.

(b) Une arme à feu est un fusil ou un pistolet qui lance un projectile. En absence d'une définition spécifique, les armes à feu suivantes sont considérées généralement comme armes de sport :

- Celles qui sont conçues pour les jeux de tir ;
- Celles qui sont utilisées pour viser une cible ;
- Le pistolet pour déclencher les départs de course, etc.

(c) Il n'existe pas de normes internationalement reconnues pour le transport aérien des armes de sport, mais il existe cependant des exigences en matière de sécurité qui s'appliquent.

(d) Toute arme à feu qui n'est pas une arme de guerre doit être considérée comme arme de sport en ce qui concerne son transport aérien.

7.2. Conditions de transport – Exigences réglementaires

(a) Aucune autorisation de l'ANAC n'est nécessaire pour le transport des armes de sport, à condition que :

- L'exploitant soit informé de l'intention de transporter de telles armes ;
- Les armes soient placées dans un endroit inaccessible aux passagers pendant le vol ;
- Les armes à feu soient vidées de leurs munitions.

(b) Avec l'accord préalable du Commandant de bord, les armes de sport peuvent être placées ailleurs que dans un endroit inaccessible aux passagers, s'il n'existe pas de compartiment de fret séparé ou s'il est admis qu'il est impossible de les placer dans un endroit inaccessible aux passagers :

- Le Commandant de bord doit tenir compte dans sa décision, de la nature du vol, de son lieu de départ et de son lieu d'arrivée ainsi que les probabilités d'occurrence d'actes illicites pendant le vol.
- il faut en plus que les armes de sport transportées soient placées de manière à ne pas être directement accessibles aux passagers, soit en les enfermant dans une boîte fermée à clé, soit dans les bagages enregistrés.
- Lorsque les armes de sport sont placées dans un endroit qui n'est pas totalement inaccessible aux passagers, le pilote Commandant de Bord doit en être informé.

APPENDICE 6 : FORMATION

1. Exigences concernant la formation

Les exploitants qui transportent ou qui se proposent de transporter des marchandises dangereuses doivent s'assurer que tout le personnel intéressé, y compris les employés des agences qui remplissent certaines fonctions incombant aux exploitants, reçoit une formation conforme aux dispositions détaillées du chapitre 4 de la Partie 1 des IT de l'OACI, pour pouvoir s'acquitter de ses responsabilités en matière de transport des marchandises dangereuses, des passagers et de leurs bagages, du fret, de la poste ou des provisions de bord.

Les exploitants qui ne transportent pas de marchandises dangereuses ou qui ne sont pas autorisés à leur transport, doivent former leur personnel dans le domaine de marchandises dangereuses.

2. Délivrance et contenu d'un certificat de formation

A l'issue d'une formation en marchandises dangereuses, tout employeur qui a des motifs raisonnables de croire qu'un employé possède une formation appropriée et qu'il effectuera des fonctions correspondant à la formation reçue lui délivre un certificat de formation sur lequel figurent les renseignements suivants :

- Les nom et adresse de l'établissement de l'employeur ;
- Le nom et prénoms de l'employé ;
- La date d'expiration du certificat de formation, précédée de la mention « Date d'expiration » ou « Expire-t-on » ;
- Les aspects de la manutention, de la demande de transport ou du transport de marchandises dangereuses pour lesquels l'employé a reçu la formation

3. Exploitants étrangers

Tout document délivré à un membre d'équipage de conduite étranger d'un aéronef immatriculé dans un État contractant indiquant qu'il a reçu une formation pour le transport aérien de marchandises dangereuses est reconnu comme un certificat de formation valable pour l'application du présent règlement, conformément à l'article 33 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, lorsque ce document est valable dans cet État membre.

4. Expiration d'un certificat de formation.

- Le certificat de formation expire 24 mois après la date de sa délivrance ;

- Toutefois si la formation de recyclage s'est terminée dans les trois derniers mois de la période de validité de la formation précédente, la période de validité court de la date à laquelle la formation de recyclage s'est terminée jusqu'à 24 mois.

5. Conservation de la preuve de formation

Un dossier de formation doit être conservé, contenant notamment les éléments suivants :

- Le nom de la personne ;
- La date la plus récente de formation reçue ;
- Une description, une copie ou toute référence utile aux éléments de cours utilisés pour répondre aux dispositions en matière de formation ;
- Le nom et l'adresse de l'organisme qui assure la formation ;
- Une attestation qu'un examen a bien été réussie
- Le dossier de formation doit être conservé pendant une période minimale de 36 mois à compter de la date la plus récente de formation et être remis sur demande à l'ANAC.

6. Présentation de la preuve de formation

L'employeur d'une personne qui est titulaire d'un certificat de formation présente à l'inspecteur, dans les 15 jours suivant la date d'une demande écrite de celui-ci, une copie du certificat de formation et, le cas échéant, du dossier de formation ou de l'énoncé d'expérience. La personne qui manutentionne, demande le transport ou transport des marchandises dangereuses ou qui, surveille une autre qui exécute ces opérations, présente immédiatement à l'inspecteur qui lui en fait la demande son certificat de formation ou une copie de celui-ci.

7. Qualification des instructeurs

Les instructeurs des programmes de formations initiales et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses doivent :

a) posséder des capacités pédagogiques suffisantes et avoir suivi avec succès un programme de formation relatif aux marchandises dangereuses dans les catégories applicables ou dans la catégorie 7.2 avant d'exécuter eux-mêmes un tel programme de formation sur les marchandises dangereuses ;

b) Les instructeurs dispensant des programmes de formation initiale et d'actualisation relatifs aux marchandises dangereuses initiaux doivent dispenser ce cours au moins tous les 24 mois ou dans le cas contraire participer à une formation d'actualisation.