

# FAQ SPO/NCC/NCO

Marchandises dangereuses|

## Table des matières

FAQ SPO / NCC / NCO   Marchandises Dangereuses .....	2
1. Un exploitant ne transportant pas de marchandises dangereuses est-il concerné par la réglementation AIR OPS dans ce domaine ? .....	2
2. Un exploitant transportant des marchandises dangereuses en CAT et en SPO doit-il détenir deux agréments marchandises dangereuses (SPA.DG) ? .....	2
3. Un exploitant SPO ne transportant que quelques marchandises dangereuses propose de former à l'acceptation de MD ses pilotes ? .....	3
4. Un exploitant souhaite utiliser des paniers porte-skis de ses hélicoptères pour transporter des marchandises dangereuses. Sont-ils considérés comme étant des charges externes et dans cette hypothèse l'exploitation relève-t-elle du SPO ? .....	3
5. Un exploitant souhaite installer des fumigènes en bout d'aile d'avion. Cette installation relève-t-elle de l'annexe 18 et des instructions techniques de l'OACI ? .....	3
6. Les exploitants doivent-ils obligatoirement utiliser les formulaires contenus dans le guide (accessible ici) ? .....	4
7. Un exploitant souhaite transporter sur sites inaccessibles autrement qu'en hélicoptère des explosifs interdits de transport en aéronef passagers et en aéronef cargo. Ce transport est-il possible ? Si oui, est-il soumis à autorisation ? .....	4
8. La mise en œuvre du SPO.SPEC.HESLO.110 relatif au transport de marchandises dangereuses à l'élingue nécessite-t-elle un agrément SPA.DG ? .....	4
9. Un exploitant doit-il avoir le DGR IATA à bord de ses aéronefs ? .....	5
10. Un exploitant hélicoptère en SPO peut-il transporter des marchandises dangereuses qui lui sont destinées (fûts carburant, pièces hélico) jusqu'à sa base d'exploitation (inaccessible en véhicule terrestre) sans faire les déclarations prévues dans le cadre de transport de marchandises dangereuses (NOTOC, DGD) ? .....	5

## FAQ SPO / NCC / NCO | Marchandises Dangereuses

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

Oui.

La réglementation européenne AIR OPS introduit pour les opérations, autres que le transport public (CAT), des dispositions et des obligations relatives aux marchandises dangereuses. Sont concernés les exploitants qui transportent des marchandises dangereuses, mais aussi ceux qui n'en transportent pas.

C'est une évolution par rapport à l'arrêté du 24 juillet 1991.

L'objectif est que l'exploitant aérien communique sur les marchandises dangereuses autorisées à être transportées par les membres d'équipage et les passagers comme le permet la réglementation (Se référer à la Partie 8 des Instructions Techniques de l'OACI ou Tableau 2.3 du DGR IATA).

De ce fait leurs personnels doivent être sensibilisés à la détection de marchandises dangereuses cachées dans les bagages et/ou en fret afin d'éviter qu'ils n'en acceptent à bord.

Le transport de marchandises dangereuses en fret, y compris par élingue, requiert une déclaration SPA.DG.

Le spectre des activités spécialisées étant vaste (GM1 SPO.GEN.005), certaines activités peuvent impliquer l'emport d'articles spécifiques non répertoriés par la réglementation (Partie 8 des Instructions Techniques de l'OACI ou Tableau 2.3 du DGR IATA) mais nécessaire à la réalisation de la mission.

D'où les obligations suivantes, portant sur :

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

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

Oui.

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

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

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

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

---

Oui.

Le principe est acceptable et pleinement encouragé au travers du CBT (Competence Based Training) qui est en vigueur depuis le 01 janvier 2023.

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

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

---

Cela dépend. Le transport de marchandises dangereuses dans les paniers porte-skis ne relève pas forcément d'une exploitation SPO. En effet, selon le règlement SPO, les charges externes sont plutôt celles tractées ou suspendues, ou alors celles fixées à la structure sous réserve de participer à une activité spécialisée (caméras, antennes, radars,...).

Le STC et/ou le supplément au manuel de vol associé à l'utilisation des paniers permettra de statuer sur la compatibilité avec la présence de passagers à bord de l'aéronef (CAT / NCC / NCO).

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

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

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

---

A priori non.

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

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

## **6. Les exploitants doivent-ils obligatoirement utiliser les formulaires contenus dans le guide (accessible ici) ?**

---

Non. Pas forcément

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

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

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

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

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

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

## **7. Un exploitant souhaite transporter sur sites inaccessibles autrement qu'en hélicoptère des explosifs interdits de transport en aéronef passagers et en aéronef cargo. Ce transport est-il possible ? Si oui, est-il soumis à autorisation ?**

---

Oui.

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

La demande est à adresser par voie électronique à l'adresse suivante : [dsac-dangerous-goods-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-dangerous-goods-bf@aviation-civile.gouv.fr)

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

---

Oui.

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

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

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

## **9. Un exploitant doit-il avoir le DGR IATA à bord de ses aéronefs ?**

---

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

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

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

---

Différents cas sont à distinguer :

- les marchandises dangereuses à transporter sont destinées strictement à l'exploitant.

On parle de « transport pour compte-propre », donc dans un cadre purement « non commercial ». De ce fait, tout transport de marchandises dangereuses, COMAT inclus, doit se faire conformément aux instructions techniques de l'OACI, et un SPA.DG est nécessaire, que ce transport ait lieu en soute, en cabine ou à l'élingue.

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

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

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

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