
CABINET

Arrêté n° 11 269 /MTACMM/CAB
relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE
ET DE LA MARINE MARCHANDE,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le Traité révisé de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale du 25 juin 2008 ;

Vu le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des États membres de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

Vu le décret n°78/288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le Décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2021-335 du 6 juillet 2021 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2021-300 du 12 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;

ARRETE :

Article premier : Les dispositions réglementaires relatives à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses figurent en annexe au présent arrêté.

Article 2 : Les modalités de mises en œuvre et les procédures d'application seront fixées par le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile.

Article 3 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires notamment l'arrêté n° 4363/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses, sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République du Congo. Q

Fait à Brazzaville, le 13 septembre 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Honoré SAYI', is written over a horizontal line. The signature is somewhat stylized and includes a large, sweeping arch at the beginning.

Honoré SAYI.-

**ANNEXE A L'ARRETE
RELATIF A LA SECURITE
DU TRANSPORT AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

TABLE DES MATIÈRES

1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- 1.1 Objet
- 1.2 Définitions
- 1.3 Abréviations

2. CHAMP D'APPLICATION

- 2.1 Champ d'application général
- 2.2 Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses
- 2.3 Vols Intérieurs d'Aéronefs civils
- 2.4 Exemptions
- 2.5 Notification des divergences par rapport aux instructions techniques
- 2.6 Transport de surface
- 2.7 Autorité nationale

3. CLASSIFICATION

4. APPROBATION PARTICULIERE DU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

- 4.1 Exigence de l'autorisation des marchandises dangereuses
- 4.2 Conditions d'obtention d'une autorisation permanente
- 4.3 Conditions d'obtention d'une autorisation ponctuelle
- 4.4 Obligation de se conformer à d'autres réglementations

5. RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- 5.1 Marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé
- 5.2 Marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit sauf dérogation
 - 5.2.1 Transport d'armes et munitions de guerre
 - 5.2.2 Transport d'armes de sport 

5.2.3 Transport d'animaux vivants infectés ou venimeux

5.2.4 Transport de dépouilles mortelles par voie aérienne

5.3 Marchandises dangereuses dont le transport aérien est rigoureusement interdit

6. EMBALLAGE

6.1 Prescriptions générales

6.2 Emballages

7. ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE

7.1 Étiquettes

7.2 Marques

7.3 Langues à utiliser

8. RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR

8.1 Dispositions générales

8.2 Documents de transport de marchandises dangereuses

8.3 Langues à utiliser

9. RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

9.1 Acceptation des marchandises au transport

9.2 Liste de vérification d'acceptation

9.3 Chargement et arrimage

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

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

9.6 Décontamination

9.7 Séparation et isolement

9.8 Arrimage des colis de marchandises dangereuses

9.9 Chargement à bord d'aéronefs cargos

9.10 Conservation des documents d'expédition de marchandises dangereuses

10. RENSEIGNEMENTS À FOURNIR

10.1 Renseignements à fournir au pilote commandant de bord

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

10.3 Renseignements à fournir aux passagers

10.4 Renseignements à fournir à d'autres personnes

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

10.6 Renseignements à fournir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef

10.7 Transport des marchandises dangereuses cachées ou non déclarées

11. PROGRAMMES DE FORMATION

11.1 Établissement des programmes de formation

11.2 Approbation de programme de formation

11.3 Suivi de la formation et des activités de contrôle

11.4 Qualifications et compétences des instructeurs

12. CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS

12.1 Système d'inspection

12.2 Coopération entre États

12.3 Sanctions

12.4 Marchandises dangereuses transportées par la poste

13. COMPTES RENDUS D'ACCIDENTS ET D'INCIDENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

14. SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 OBJET :

Le présent règlement a pour objet de mettre en œuvre les dispositions du Chapitre II-6 du règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 susvisé.

1.2 Définitions

Les termes utilisés dans le présent règlement sont ceux figurant dans l'Annexe 18 à la Convention de Chicago, Ils sont portés à la connaissance du public concerné par circulaire du Directeur Général de l'ANAC.

1.3 ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

ANAC Agence Nationale de l'Aviation Civile

AIEA Agence internationale de l'énergie atomique

IT Instructions Techniques de l'OACI (Doc 9284 OACI)

mSv/h millisieverts par heure

OACI Organisation de l'aviation civile internationale

OIAC Organisation pour l'interdiction des armes chimiques

ONU Organisation des Nations Unies

μSv/h microsieverts par heure

2. CHAMP D'APPLICATION

2.1 Champ d'application général

2.1.1 Les spécifications du présent règlement s'appliquent à tous les types d'exploitation aérienne civile nationale et internationale à l'intérieur, à partir et à destination de la République du Congo. Dans les 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 spécifications prescrites, la République du Congo peut permettre qu'il soit dérogé à ces dispositions (étant entendu que, dans ces cas, tous les efforts possibles seront déployés pour obtenir un niveau général de sécurité du transport équivalant à celui qui aurait été obtenu si toutes les dispositions applicables du présent règlement et des Instructions Techniques avaient été prises).

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

1.— Aux fins des approbations les « États intéressés » sont les États d'origine, de transit, de survol et de destination de l'expédition ainsi que l'État de l'exploitant.

2.— Voir au paragraphe 5.2.1 les marchandises dangereuses dont le transport aérien est normalement interdit mais pour lesquelles les États peuvent accorder des dérogations.

3.— Voir au paragraphe 5.3.1 les marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit en toutes circonstances.

4.— Le présent règlement n'a pas pour objet d'obliger un exploitant à transporter une matière ou un objet particulier ou d'empêcher un exploitant d'adopter des dispositions spéciales pour le transport d'une matière ou un objet donné.

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

2.2.1 Les Instructions Techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284), sont les instructions techniques approuvées et publiées régulièrement conformément à la procédure établie par le Conseil de l'OACI. Elles complètent les dispositions fondamentales de l'Annexe 18 à la Convention de Chicago et contiennent les dispositions détaillées nécessaires à la sécurité du transport aérien international des marchandises dangereuses.

2.2.2 Les informations techniques contenues dans les Instructions Techniques susvisées, sont portées à la connaissance du public concerné par des circulaires du DG de l'ANAC.

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 doivent être 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 doivent être exclus du champ d'application, ou qui sont destinés aux fins particulières qui sont précisées dans les Instructions techniques, doivent être exemptés des dispositions du présent règlement.

2.4.2 Les rechanges des objets et matières décrits au paragraphe 2.4.1 ou les objets et matières retirés aux fins de remplacement qui sont transportés dans un aéronef doivent l'être conformes 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 doivent 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

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

2.6.2 Lorsqu'un exploitant adopte des dispositions plus restrictives que celles spécifiées dans les Instructions Techniques, il doit en informer l'ANAC qui les notifiera à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en vue de leur publication dans les Instructions Techniques.

2.6 Transport de surface

Des dispositions sont prises pour permettre que des marchandises dangereuses destinées au transport aérien et préparées conformément aux Instructions techniques de l'OACI soient acceptées en vue d'un transport de surface à destination ou en provenance d'aérodromes.

2.7 Autorité nationale

La République du Congo a désigné l'ANAC comme Autorité compétente chargée de veiller au respect du présent règlement. 

3. CLASSIFICATION

Sont considérés marchandises dangereuses, les produits ou matières de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement lors de leur manutention ou de leur transport par voie aérienne et qui sont définies comme telles dans le document de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale n° 9284 Annexe 905 intitulé "Instructions Techniques pour la Sécurité du Transport Aérien des Marchandises Dangereuses" dans sa dernière version révisée et publiée en français, ci-après dénommé Instructions Techniques.

Les marchandises dangereuses sont réparties dans les neuf classes suivantes :

- Classe 1 : Matières et objets explosifs
- Classe 2 : Gaz
- Classe 3 : Liquides inflammables
- Classe 4 : Matières solides inflammables, matières sujettes à l'inflammation spontanée, matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables
- Classe 5 : Matières comburantes, peroxydes organiques
- Classe 6 : Matières toxiques et matières infectieuses
- Classe 7 : Matières radioactives
- Classe 8 : Matières corrosives
- Classe 9 : Matières et objets dangereux diverses, y compris les matières dangereuses du point de vue de l'environnement

L'ordre dans lequel les classes sont organisées est sans rapport avec le degré de danger.

4. APPROBATION PARTICULIERE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

4.1 Exigence de l'autorisation de transport de marchandises dangereuses :

L'exploitant des services aériens, dénommé ci-après l'exploitant, ne doit transporter de marchandises dangereuses qu'après autorisation préalable de l'ANAC, ladite autorisation peut être permanente ou ponctuelle.

4.2 Conditions d'obtention d'une autorisation permanente :

Pour l'obtention d'une autorisation permanente de transport de marchandises dangereuses, tout exploitant doit soumettre à l'ANAC une demande accompagnée des documents suivants :

- attestation de désignation d'un responsable sécurité de transport des marchandises dangereuses;
- de l'amendement des parties concernées du manuel d'exploitation pour tenir compte de cette activité ;
- deux exemplaires du manuel de marchandises dangereuses qui peut être présenté séparément ou intégré au manuel d'exploitation ;
- dossier de la demande d'approbation des programmes de formation du personnel concerné, tels que prescrits au paragraphe 11 ci-dessous, les copies des contrats de sous-traitance conclus, le cas échéant, entre l'exploitant et tout organisme de formation ou instructeur agréé pour dispenser l'instruction exigée ;
- copies des contrats de sous-traitance conclus entre l'exploitant et tout agent de manutention.

Avant l'obtention d'une autorisation permanente de transport de marchandises dangereuses, l'exploitant doit justifier à l'ANAC que ses personnels concernés ont suivi la formation exigée par le paragraphe 11 ci-dessous.

L'autorisation permanente de transport de marchandises est valable 12 mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée sous réserve que :

- les conditions qui ont conduit à sa délivrance restent maintenues;
- l'exploitant se conforme aux exigences du présent règlement et aux dispositions spécifiques d'exploitation associées à son certificat de transporteur aérien (CTA);
- le programme d'inspection et de surveillance continue conduit par l'ANAC ne révèle aucune lacune pouvant affecter la sécurité de l'exploitation autorisée.

4.3 Conditions d'obtention d'une autorisation ponctuelle.

Pour l'obtention de l'autorisation ponctuelle de transport de marchandises dangereuses, tout exploitant doit soumettre à l'ANAC une demande, conforme à un modèle établi à cet effet par l'ANAC, à laquelle doivent être jointes la déclaration de l'expéditeur et la justification par laquelle le demandeur expose les raisons de sa demande et les mesures prises pour atteindre un niveau de sécurité comparable à celui obtenu par l'application des instructions techniques. L'autorisation de transport de marchandises délivrée peut être, suivant le cas, spécifique pour un vol donné ou revêtir un caractère général, et doit indiquer si les vols correspondants doivent faire l'objet d'un traitement spécial et, dans ce cas, préciser les conditions dans lesquelles ils seront réalisés.

4.4 Obligation de se conformer à d'autres réglementations :

Le respect des dispositions du présent règlement ne dispense pas l'exploitant de se conformer aux obligations éventuellement imposées par d'autres réglementations visant des objectifs différents notamment à celles qui imposent une autorisation préalable du ministre en charge de l'aviation civile pour les droits de trafic ainsi qu'à celles relevant du domaine de la douane, de la sûreté nationale et du transport de matériel de guerre.

4.5 Exploitant n'ayant pas reçu d'approbation particulière

5. RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

5.1 Marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé

5.1.1 Le transport aérien des marchandises dangereuses est interdit, sauf dans les conditions qui sont spécifiées dans le présent règlement et dans les dispositions et procédures détaillées qui figurent dans les Instructions Techniques.

5.1.2 Des articles et substances qui doivent être 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 ; et
 - (iv) 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 ;

5.2 Marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit, sauf dérogation

Le transport aérien des marchandises dangereuses décrites ci-après est interdit, sauf dans les cas suivants :

- (1) les États intéressés (État d'origine, de transit, de survol ou de destination des marchandises dangereuses) accordent une dérogation au titre des dispositions du paragraphe 2.
- (2) les dispositions des Instructions techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées au titre d'une approbation émanant de l'État d'origine :
 - (i) les objets et les matières qui sont identifiés dans les Instructions Techniques comme étant interdits au transport dans des circonstances normales, et
 - (ii) les animaux vivants infectés.

5.2.1 Transport d'armes et munitions de guerre

Le transport d'armes et munitions de guerre est réglementé par des textes particuliers de la République du Congo.

5.2.2 Transport d'armes de sport

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 exemple : les couteaux de chasse, arcs et articles similaires.

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 :

- (1) celles qui sont conçues pour les jeux de tir ;
- (2) celles qui sont utilisées pour viser des cibles, à condition que ces armes ne soient pas celles utilisées par les forces militaires ;
- (3) le pistolet pour déclencher les départs de course, etc.

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.

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.

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

- (1) l'exploitant soit informé de l'intention de transporter de telles armes ;
- (2) les armes soient placées dans un endroit inaccessible aux passagers pendant le vol;
- (3) les armes à feu soient vidées de leurs munitions. Dans les circonstances énumérées ci-dessus de transport d'armes de sport, il n'est pas obligatoire d'informer le Pilote Commandant de Bord de la présence de telles armes dans l'avion.

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 que c'est impossible de les placer dans un endroit inaccessible aux passagers :

- (1) 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 ;
- (2) 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.

5.2.3 Transport 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 :
 - (i) animaux venimeux ou infectés à manipuler avec précaution ;
 - (ii) en cas de vol à haute altitude à placer dans un compartiment pressurisé.
- (6) la caisse contenant les animaux doit être placée de préférence dans une soute à bagages aérée et solidement arrimée.

5.2.4 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 :

- (1) il doit être démontré que 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.).

5.3 **Marchandises dangereuses dont le transport aérien est rigoureusement interdit**

L'exploitant doit prendre toutes les mesures 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 comme rigoureusement interdits de transport, ne sont pas transportés à bord d'un quelconque aéronef, quelles que soient les circonstances.

6 **EMBALLAGE**

6.1 **Prescriptions générales**

Il est interdit de manutentionner, de faire transporter, de transporter ou d'importer des marchandises dangereuses à moins qu'elles soient emballées conformément aux dispositions du présent chapitre et selon les prescriptions des Instructions Techniques.

6.2 **Emballages**

- 6.2.1 *Les emballages utilisés pour le transport aérien de marchandises dangereuses doivent être 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.*
- 6.2.2 *Les emballages doivent être appropriés au contenu. Les emballages en contact direct avec des marchandises dangereuses doivent résister à toute action chimique ou autre, de celles-ci.*
- 6.2.3 *Les emballages doivent répondre aux spécifications des Instructions Techniques relatives aux matériaux et à la fabrication.*
- 6.2.4 *Les emballages doivent être soumis à des épreuves conformes aux dispositions des Instructions Techniques.*
- 6.2.5 *Les emballages dont la fonction essentielle est la rétention d'un liquide doivent résister sans fuite à la pression indiquée dans les Instructions Techniques.*
- 6.2.6 *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 doivent pas réagir dangereusement avec le contenu des emballages.

- 6.2.7 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 doivent être prises pour éviter une contamination des matières qui y seront placées par la suite.
- 6.2.8 Si, en raison de la nature des matières qu'ils contenaient, les emballages vidés mais non nettoyés peuvent présenter un risque, ils doivent être fermés hermétiquement et traités en fonction du risque qu'ils présentent.
- 6.2.9 Aucune quantité nuisible d'une marchandise dangereuse ne doit adhérer à la surface extérieure des colis.

7 ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE

7.1 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.

7.2 Marques

- 7.2.1 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.
- 7.2.2 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 doit être marqué en conséquence, selon les dispositions correspondantes de ces Instructions et aucun emballage ne doit 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

7.3 Langues à utiliser

En attendant la mise au point et l'adoption d'une meilleure forme d'expression destinée à un usage généralisé, l'Anglais doit être utilisé en plus du Français adopté par la République du Congo pour les marques associées aux marchandises dangereuses.

8 RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR

8.1 Dispositions générales

Avant qu'une personne ne 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.

8.2 Document de transport de marchandises dangereuses

8.2.1 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.

8.2.2 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 :

- (1) identifiées de façon complète et précise par leur désignation officielle de transport; et
- (2) sont classifiées, emballées, marquées, étiquetées ; et
- (3) dans l'état spécifié par les règlements applicables pour le transport par air.

8.3 Langues à utiliser

En attendant la mise au point et l'adoption d'une meilleure forme d'expression destinée à un usage généralisé, l'Anglais doit être utilisé en plus du Français adopté par la République du Congo pour le document de transport des marchandises dangereuses.

9 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

9.1 Acceptation des marchandises au transport

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

- (1) 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
- (2) qu'après avoir vérifié que le colis, le suremballage ou le conteneur des marchandises dangereuses est conforme aux dispositions relatives à l'acceptation des marchandises dangereuses qui figurent dans les Instructions techniques.
 - 1.— Voir le paragraphe 13 relatif aux comptes rendus d'accidents et d'incidents concernant les marchandises dangereuses.
 - 2.— Les Instructions techniques contiennent des dispositions spéciales relatives à l'acceptation des suremballages.

9.2 Liste 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.

9.3 Chargement et arrimage

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

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

- 9.4.1 Les colis et les suremballages contenant des marchandises dangereuses ainsi que les conteneurs de 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 qui sont endommagés ne doivent pas être chargés à bord d'un aéronef.
- 9.4.2 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.
- 9.4.3 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 air et qu'aucun autre colis n'a été contaminé.

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

9.5 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.

9.6 Décontamination

9.6.1 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.

9.6.2 Un aéronef qui est contaminé par des matières radioactives doit être immédiatement retiré du service et ne doit pas 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.

9.7 Séparation et isolement

9.7.1 Les colis contenant des marchandises dangereuses qui risquent d'avoir une réaction dangereuse au contact les uns 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.

9.7.2 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.

9

9.8 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 protéger 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 au paragraphe 8.1.7, paragraphe (c) ci-dessus.

9.9 Chargement à bord d'aéronefs cargos

À moins de dispositions contraires des Instructions Techniques, les colis de marchandises dangereuses qui portent l'étiquette « Aéronef cargo seulement » doivent être placés de sorte qu'un membre de l'équipage ou toute autre personne autorisée puisse, pendant le vol, voir, manipuler et, lorsque leur volume et leur poids le permettent, séparer ces colis des autres marchandises.

9.10 Conservation de documents d'expédition de marchandises dangereuses

9.10.1 L'exploitant d'aéronef transportant les marchandises dangereuses doit s'assurer qu'une copie des documents d'expédition des marchandises dangereuses exigés au paragraphe 7.1.2 et les renseignements écrits fournis au commandant de bord exigés au paragraphe 9.1 sont rangés en un lieu facilement accessible aux aéroports du dernier départ et du prochain point d'arrivée prévu pour chacun de vols jusqu'à la destination finale sur lequel les marchandises dangereuses ont été transportées

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

- (1) 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 7.1.2;
- (2) la liste de vérification d'acceptation dûment remplie conformément aux dispositions des paragraphes 8.1.1 et 8.1.2 ;
- (3) une copie des renseignements écrits fournis au commandant de bord conformément aux dispositions du paragraphe 9.1.

10 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR

10.1 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 spécifiés dans les Instructions Techniques. Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives à la présentation du NOTOC et des instructions pour son utilisation sont établies par Instruction du Directeur Général de l'ANAC.

10.2 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.

10.3 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:

- (1) à chaque point de vente de billets d'avion ;
- (2) à chaque zone d'embarquement des passagers ;
- (3) à chaque point d'enregistrement ;
- (4) 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.

10.4 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 leur personnel les 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.

10.5 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.

10.6 Renseignements à fournir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef

10.6.1 L'exploitant de l'aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret et qui subit un accident d'aéronef ou un incident grave dans lequel des marchandises dangereuses transportées comme fret risquent de jouer un rôle doit :

- (1) fournir 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 ;
- (2) communiquer aussitôt que possible, ces renseignements aux autorités compétentes de la République du Congo et de l'État dans lequel est survenu l'accident ou l'incident grave.

10.6.2 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, doit 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 règlement relatif aux Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

10.7 Transport des marchandises dangereuses cachées ou non déclarées

- (a) Tout exploitant doit prendre les mesures pour s'assurer qu'une marchandise dangereuse ne se cache, sous la description d'une expédition ordinaire et n'est pas chargée à bord d'aéronef, il doit établir un système d'identification des marchandises dangereuses cachées ou non déclarées pas des questionnements aux passagers au comptoirs d'enregistrement.

11 PROGRAMMES DE FORMATION

11.1 Établissement des programmes de formation

11.1.1 Des programmes de formation initiale et de recyclage aux marchandises dangereuses doivent être établis et mis à jour par les exploitants tel que prescrit par le circulaire du DG de l'ANAC. Ils doivent être soumis à l'ANAC pour examen et approbation. Sont concernés par cette disposition les expéditeurs, les emballeurs, les opérateurs postaux désignés, les transitaires et 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. ;

11.1.2 Le personnel concerné par le transport des marchandises dangereuses doit recevoir une formation correspondant à ses tâches. Cette formation doit comprendre :

- (1) un cours général de familiarisation pour une connaissance des dispositions générales ;
- (2) un cours ciblé visant à fournir une formation détaillée qui a trait aux spécifications relatives à la fonction de la personne considérée ;
- (3) 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.
- (4) Avant d'exercer des fonctions indiquées dans le Tableau 1-1, 1-2 ou 1-3, le personnel décrit dans les catégories indiquées ci-dessous doit être formé ou la formation de ce personnel doit être vérifiée.

Tableau 1-1. Contenu des cours de formation

Aspects du transport aérien des marchandises dangereuses avec les quels ces catégories de personnel devraient au moins être familiarisés	Expéditeurs et emballleurs		Transitaires de fret			Exploitants et agents des services d'assistance en escale						Personnel de sûreté	
	Catégories de personnel												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12
Théorie générale	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Limites	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Prescriptions générales pour les expéditeurs	X		X			X							
Classification	X	X	X			X						X	
Liste des marchandises dangereuses	X	X	X			X				X			
Prescriptions d'emballage	X	X	X			X							
Instructions d'emballage	X	X	X			X							
Étiquetage et marquage	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Déclaration de l'expéditeur et autres documents pertinents	X		X	X		X	X						
Procédures d'acceptation						X							
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Procédures de stockage et de chargement					X	X		X		X			
Notification des pilotes						X		X		X			
Dispositions concernant les passagers et les membres d'équipage	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Procédures d'urgence	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

CATÉGORIE

- 1 — Expéditeurs et personnes assurant les tâches des expéditeurs ou le personnel de l'exploitant préparant les marchandises dangereuses comme du matériel de service (COMAT) ;
- 2 — Emballeurs ;
- 3 — Personnel des transitaires intervenant dans l'acheminement des marchandises dangereuses ;
- 4 — Personnel des transitaires intervenant dans l'acheminement du fret ou de la poste (autre que des marchandises dangereuses) ;
- 5 — Personnel des transitaires intervenant dans la manutention, l'entreposage et le chargement du fret ou de la poste ;
- 6 — Personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale acceptant des marchandises dangereuses ;
- 7 — Personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale acceptant du fret ou de la poste (autre que des marchandises dangereuses) ;
- 8 — Personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale intervenant dans la manutention, l'entreposage et le chargement du fret ou de la poste et des bagages ;
- 9 — Personnel des services passagers ;
- 10 — Membres d'équipage de conduite, arrimeurs, répartiteurs de charge et agents techniques d'exploitation ou régulateurs de vol ;
- 11 — Membres d'équipage (autres que les membres d'équipage de conduite) ;
- 12 — Personnel de sûreté intervenant dans le filtrage des passagers et des membres d'équipage et de leurs bagages et du fret ou de la poste, par exemple les agents chargés du filtrage de sûreté, leurs superviseurs et le personnel participant à la mise en œuvre des procédures de sûreté.

Tableau 1-2 Contenu des cours de formation destinés aux exploitants non transporteurs de marchandises dangereuses

Aspects du transport aérien des marchandises dangereuses avec les quels ces catégories de personnel devraient au moins être familiarisés	Exploitants et agents de services d'escale				
	Catégorie				
	13	14	15	16	17
Théorie générale	X	X	X	X	X
Limites	X	X	X	X	X
Classification	X	X	X	X	X
Liste des marchandises dangereuses	X	X	X	X	X
Étiquetage et marquage	X	X	X	X	X
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées	X	X	X	X	X
Déclaration de l'expéditeur et autres documents pertinents	X				
Dispositions concernant les passagers et les membres d'équipage	X	X	X	X	X
Procédures d'urgence	X	X	X	X	X

CATÉGORIE :

- 13 — Personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale acceptant du fret ou de la poste (autres que des marchandises dangereuses) ;
- 14 — Personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale intervenant dans la manutention, l'entreposage et le chargement du fret ou de la poste (autres que des marchandises dangereuses) et des bagages ;

15 — Personnel des services passagers ;

16 — Membres d'équipage de conduite, arrimeurs, répartiteurs de charge et agents techniques d'exploitation ;

17 — Membres d'équipage (autres que les membres d'équipage de conduite).

N.B. Les catégories de personnel désignés dans ces deux tableaux ci dessus ne sont pas exhaustives. Le personnel travaillant directement ou indirectement dans l'industrie de l'aviation, dans le secteur comme les centres de réservations passagers et fret, l'ingénierie et la maintenance, doivent recevoir la formation sur les marchandises dangereuses.

Tableau 1-3. Contenu des cours de formation à l'intention du personnel des opérateurs postaux désignés

Aspects du transport aérien des marchandises dangereuses avec les quels ces catégories de personnel devraient au moins être familiarisés	Opérateurs postaux désignés		
	Catégorie		
	A	B	C
Théorie générale	X	X	X
Limites	X	X	X
Prescriptions générales pour les expéditeurs	X		
Classification	X		
Liste des marchandises dangereuses	X		
Prescriptions d'emballage	X		
Instructions d'emballage	X		
Étiquetage et marquage	X	X	X
Déclaration de l'expéditeur et autres documents pertinents	X	X	X
Procédures d'acceptation des marchandises dangereuses énumérées au §2.3.2 de la partie 1	X	X	X
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées	X		
Procédures de stockage et de chargement			X
Dispositions concernant les passagers et les membres d'équipage	X	X	X
Procédures d'urgence	X	X	X

CATÉGORIE

A — Personnel des opérateurs postaux désignés intervenant dans l'acceptation de la poste contenant des marchandises dangereuses ;

B — Personnel des opérateurs postaux désignés intervenant dans l'acheminement de la poste (autre que des marchandises dangereuses) ;

C — Personnel des opérateurs postaux désignés intervenant dans la manutention, l'entreposage et le chargement de la poste.

Note — Le Supplément aux présentes Instructions (Chapitre 3 de la Partie S-1) contient des orientations sur les aspects de la formation à dispenser au personnel des opérateurs postaux désignés.

11.1.3 Des cours de recyclage doivent être fournis à intervalles de moins de 24 mois pour garantir le maintien à jour des connaissances.

11.1.4 La formation d'une personne doit inclure les révisions les plus récentes apportées à la documentation de base qui, par ailleurs, incorpore d'autres documents par renvoi, par exemple, les Instructions Techniques. Par conséquent, une formation supplémentaire peut s'avérer nécessaire si des modifications sont apportées aux exigences réglementaires applicables aux fonctions de la personne avant l'expiration du certificat de formation.

11.2 Approbation des programmes de formation

11.2.1 Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses à l'intention des exploitants doivent être approuvés par l'ANAC.

Des programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses sont prescrits pour tous les exploitants, que ceux-ci soient agréés ou non pour le transport de marchandises dangereuses.

11.2.2 Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuse à l'intention des opérateurs postaux désignés doivent être approuvés par l'ANAC.

11.2.3 Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses prescrits pour les entités autres que des exploitants et des opérateurs postaux désignés doivent être approuvés par l'ANAC dans les conditions qu'elle aura fixées.

1.— les dispositions relatives au sujet des marchandises transportée par la poste figure dans le paragraphe 12.4

2.— les dispositions relatives à la surveillance des activités des exploitants étrangers figurent dans l'annexe partie 1 à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils-conditions techniques d'exploitation d'avion par une entreprise de transport aérien public.

11.3 Suivi de la formation et des activités de contrôle

11.3.1 Afin de permettre à l'ANAC de mieux suivre et superviser les activités de formation et de contrôle, l'exploitant, les prestataires de service autres que les exploitants aériens (emballeurs, expéditeurs, les opérateurs postaux désignés, les transitaires et les agences) doivent fournir à l'ANAC au moins 30 jours à l'avance la date et l'heure et le lieu de toute activité programmée :

(1) toute formation réglementée figurant dans le programme de l'exploitant, doit être approuvée par l'ANAC ;

(2) tout contrôle de capacité et de compétence.

11.3.2 Tout manquement aux dispositions du paragraphe 11.3.1 peut entraîner la non validation de la formation ou du contrôle et l'ANAC peut exiger leur reprise en sa présence.

11.4 Qualifications et compétences des instructeurs

11.4.1 Les instructeurs des formations initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses doivent avant d'être autorisés à dispenser une formation sur les marchandises dangereuses, justifier avoir suivi avec succès :

- le stage instructeur tel que exigé par les règlements du personnel aéronautique ;
- une formation relative aux marchandises dangereuses dans les catégories applicables ou dans la catégorie 6 ;

11.4.2 Afin de maintenir leurs qualifications, ils doivent dispenser ces cours au moins tous les 24 mois ou, à défaut, suivre une formation de recyclage pour le maintien de compétences.

12 CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS

12.1 Systèmes d'inspection

En vue de l'application de ses règlements relatifs au transport aérien de marchandises dangereuses, la République du Congo a établi des procédures d'inspection, de surveillance et de contrôle. Ces procédures comprennent les dispositions concernant la vérification des documents et du fret ainsi que les pratiques des exploitants et définissent une méthode d'enquête en cas de violation présumée (voir paragraphe 12.3 — SANCTIONS ci-dessous).

12.2 Coopération entre états

Tous les services et organismes intervenant dans le traitement, la gestion et le transport des marchandises dangereuses doivent collaborer, avec leurs homologues des États Contractants 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 :

- (1) coordonner les enquêtes, et les mesures d'application ;
- (2) échanger des renseignements sur le dossier de conformité d'intervenants soumis à la réglementation ;
- (3) conduire en commun des inspections, et d'autres procédures techniques ;
- (4) échanger des spécialistes ; et
- (5) tenir des réunions et des conférences conjointes. Les échanges d'information appropriée peuvent inclure :
(i) les alertes et bulletins de sécurité ; ou

- (ii) les avis sur les marchandises dangereuses ;
- (iii) les mesures de réglementation proposées ou prises ;
- (iv) les rapports d'incidents ;
- (v) les documents ou autres éléments de preuve mis au jour lors d'enquêtes sur les incidents;
- (vi) les mesures d'application prévues et adoptées ; et
- (vii) les moyens d'information et de sensibilisation pouvant être rendus publics.

12.3 Sanctions

12.3.1 Tout contrevenant au présent règlement encourt les sanctions prévues par l'article XIV.2.15 du chapitre XIV-2 de règlement N° 07/12-UEAC-066-CM-23 susvisé.

12.3.2 Pour les marchandises expédiées à partir de la République du Congo, en cas d'infraction constatée et signalée par un autre État contractant, les sanctions s'appliquent.

12.4 Marchandises dangereuses transportées par la poste

12.4.1 Selon la Convention de l'Union postale universelle (UPU), il est interdit de transporter par la poste les marchandises dangereuses définies par les Instructions Techniques, à l'exception de celles indiquées au sous-paragraphe ci-dessous. Les autorités nationales compétentes doivent veiller à ce que les dispositions en matière de transport de marchandises dangereuses par voie aérienne soient respectées.

12.4.2 Les marchandises dangereuses suivantes peuvent être acceptées en vue de leur transport par la poste aérienne sous réserve des prescriptions des autorités nationales compétentes et des Instructions Techniques :

- a) échantillons de patient définis au § 6.3.1.4 de la Partie 2, s'ils sont classés, emballés et marqués comme l'exige le § 6.3.2.3.8, alinéas a), b), c) et d) de la Partie 2 des Instructions Techniques;
- b) matières infectieuses affectées à la catégorie B (n° ONU 3373) seulement, si elles sont emballées en conformité avec l'instruction d'emballage 650 et dioxyde de carbone solide (neige carbonique) utilisé comme réfrigérant pour le n° ONU 3373;
- c) matières radioactives en colis excepté, numéros ONU 2910 et 2911 seulement dont l'activité ne dépasse pas un dixième des limites indiquées au Tableau 2- de

l'appendice 1 et ne répondant pas aux définitions et critères des classes, autres que la classe 7, ou divisions, définies à la Partie 2 des Instructions Techniques. Les noms de l'expéditeur et du destinataire, la mention « matières radioactives – quantités admises au transport par la poste » et l'étiquette « matières radioactives, colis excepté » (Figure 5-33) doivent figurer sur le colis :

- d) piles ou batteries au lithium ionique contenues dans un équipement (n° ONU 3481) conformes aux dispositions de la Section II de l'instruction d'emballage 967. Un maximum de quatre piles ou de deux batteries peut être posté dans un colis unique;
- e) piles ou batteries au lithium métal contenues dans un équipement (n° ONU 3091) conformes aux dispositions de la Section II de l'instruction d'emballage 970. Un maximum de quatre piles ou de deux batteries peut être posté dans un colis unique.

12.4.3 Les procédures des opérateurs postaux désignés visant à contrôler l'introduction de marchandises dangereuses dans la poste aérienne sont soumises pour examen et approbation à l'ANAC de l'État où les envois postaux sont acceptés.

12.4.4 Avant qu'un opérateur postal désigné ne puisse mettre en œuvre l'acceptation des piles ou batteries au lithium définies aux alinéas d) et e) du § 2.5.2, il doit avoir reçu une approbation expresse de l'ANAC.

Note — Un opérateur postal désigné peut accepter les marchandises dangereuses indiquées aux alinéas a), b) et c) du § 42.5.2 sans avoir reçu une approbation expresse de l'ANAC.

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

L'Union Postale Universelle a établi des procédures internationales pour le contrôle de l'introduction des marchandises dangereuses dans le transport aérien par la voie des services postaux.

13 COMPTES RENDUS D'ACCIDENTS ET INCIDENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

13.1 Les comptes rendus sur la répétition d'accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses qui se produisent sur le territoire de la République du

Congo et transportées à destination ou en provenance d'un autre État doivent être établis.

L'exploitant doit signaler les accidents et incidents relatifs aux marchandises dangereuses à l'ANAC et à l'autorité de l'État dans lequel l'accident ou l'incident s'est produit, conformément aux exigences de compte rendu des autorités compétentes dans les soixante-douze (72) heures ouvrables.

13.2 Les comptes rendus sur la répétition d'accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses, autres que ceux décrits au paragraphe 13.1, doivent être établis, pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents.

13.3 Afin d'éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, les comptes rendus sur les cas de ce type qui se produisent sur le territoire de la République du Congo et concernent des marchandises dangereuses transportées à destination ou en provenance d'un autre État doivent être établis.

L'exploitant doit signaler dans les 72 heures, tout cas où des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées ont été découvertes dans le fret. Ces comptes rendus doivent être présentés aux autorités compétentes de l'État de l'exploitant et de l'État dans lequel le cas s'est produit. L'exploitant doit également signaler tout cas où il découvre des marchandises dangereuses qui ne sont pas autorisées en vertu du § 1.1.1 de la Partie 8 des instructions techniques (réf l'appendice à la présente annexe), dans des bagages de passagers ou de membres d'équipage ou sur eux, ou tout cas où il est informé de la présence de ces marchandises par l'entité qui en a fait la découverte. Ces comptes rendus doivent être présentés à l'autorité compétente de l'État dans lequel le cas s'est produit.

13.4 Pour éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, décrits au paragraphe 13.1, ci-dessus, les comptes rendus sur les cas de ce type qui se produisent sur le territoire de la République du Congo doivent être établis.

Dans le cas :

- (1) d'un accident d'aviation ; ou
- (2) d'un incident grave dans lequel peuvent intervenir des marchandises dangereuses transportées comme fret, l'exploitant d'un aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret doit fournir sans tarder aux services d'urgence s'occupant de l'accident ou de l'incident grave les renseignements sur ces marchandises qui figurent dans la copie des renseignements remise au pilote commandant de bord. Dès que possible, l'exploitant fournira ces renseignements également aux autorités compétentes de l'État de l'exploitant et de l'État d'occurrence de l'accident ou de l'incident grave.

L'exploitant d'un aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret et qui subit un incident doit, sur demande, fournir sans tarder aux services d'urgence qui s'occupent de l'incident et à l'autorité compétente de l'État dans lequel l'incident s'est produit, les renseignements sur ces marchandises qui figurent dans la copie des renseignements remise au pilote commandant de bord.

14 SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

La sûreté des marchandises dangereuses est prise en compte et traitée dans le programme national de sûreté de l'aviation civile de la République du Congo.

Les mesures de sûreté destinées à limiter le plus possible le vol ou l'utilisation de marchandises dangereuses à des fins susceptibles de menacer des personnes, des biens ou l'environnement sont en concordance avec les dispositions de sûreté qui figurent dans les règlements ainsi que dans les Instructions Techniques. Ces mesures sont adoptées par l'ANAC à l'intention des expéditeurs, des exploitants et des autres personnes intervenant dans le transport aérien de marchandises dangereuses/

APPENDICE 1

Tableau 1- Dispositions relatives pour les marchandises dangereuses transportées par les passagers ou les membres d'équipage

Les marchandises dangereuses ne doivent pas être transportées par les passagers ou les membres d'équipage, ni en bagages enregistrés ou les bagages de cabine, sauf mention contraire indiquée ci-après. À moins d'indication contraire, les marchandises dangereuses permises dans les bagages de cabine sont également autorisées « sur la personne ».

1.1.1 Sauf dans les cas indiqués au § 1.1.2, les passagers ou des membres d'équipage ne doivent pas transporter de marchandises dangereuses, y compris les colis exceptés de matières radioactives, comme bagages de cabine ou comme bagages enregistrés, dans ceux-ci ou sur leur personne. Sauf dans les cas indiqués à l'alinéa 31) du Tableau -1, il est rigoureusement interdit de transporter du matériel de sécurité, tels que des malles, des coffrets, des sacs, etc., destinés au transport des espèces et ayant des marchandises dangereuses comme partie intégrante, par exemple des piles ou des batteries au lithium ou des matières pyrotechniques.

Il est interdit de transporter comme bagages de cabine ou comme bagages enregistrés, dans ceux-ci ou sur soi des appareils médicaux personnels à oxygène qui fonctionnent à l'oxygène liquide. Il est interdit de transporter dans ses bagages de cabine ou dans ses bagages enregistrés ou sur soi des pistolets à décharge électrique (par exemple les pistolets Taser) contenant des marchandises dangereuses, notamment des explosifs, des gaz comprimés, des batteries au lithium, etc.

1.1.2 Nonobstant toutes restrictions supplémentaires qui pourraient être imposées par les États dans l'intérêt de la sûreté de l'aviation, mises à part les dispositions concernant les comptes rendus d'incidents figurant sur le paragraphe 13 selon le cas, les dispositions des présentes Instructions ne s'appliquent pas aux marchandises dangereuses énumérées dans ce Tableau-1 si elles sont transportées par des passagers ou des membres d'équipage ou dans des bagages qui ont été séparés de leur propriétaire pendant le transit (par exemple, bagage perdu ou bagage mal acheminé)-ou dans des excédents de bagages

1.1.3 Toute organisation ou entreprise autre qu'un exploitant (comme par exemple un agent de voyage) qui participe au transport aérien de passagers devrait communiquer aux passagers des renseignements sur les types de marchandises dangereuses qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef. Ces renseignements devraient comprendre au minimum des avis placés aux endroits où il y a contact avec les passagers.

1.1.4 Lorsqu'il est possible d'acheter des titres de transport sur Internet, les renseignements sur les types de marchandises dangereuses qu'il est interdit aux passagers de transporter à bord d'un aéronef devraient être fournis sous forme de texte ou d'images et de manière que l'achat du titre de transport ne puisse être achevé tant que le passager ou une personne agissant en son nom n'a pas indiqué avoir compris les restrictions qui s'appliquent au transport de marchandises dangereuses dans les bagages.

Marchandises dangereuses (Produits ou articles)	Emplacement			Approbation de l' exploitant ou des exploitants est requise	Commandant de bord doit être informé de l' emplacement	Restrictions
	Bagage enregistré	Bagage cabine	Sur soi			
Produits médicaux de première nécessité						
1- petites bouteilles d'oxygène ou d'air à l'état gazeux nécessaires à des fins médicale	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	a) masse brute de 5kg au maximum par bouteille b) les bouteilles, les robinets et les détendeurs, s'ils sont installés, doivent être protégés des dommages qui pourraient provoquer une fuite accidentelle du contenu c) le pilote doit être informé de la quantité de bouteille d'oxygène ou d'air à bord de l'aéronef et de leur emplacement
Appareils contenant de l'oxygène liquide	Non	Non	Non	s.o.	s.o.	Interdit
2- Les bouteilles de gaz non inflammables non toxiques de la division 2.2 portées pour faire fonctionner les prothèses mécaniques.	Oui	Oui	Oui	Non	Non	Les bouteilles de rechange de taille similaire si nécessaire pour assurer les besoins pendant la durée du voyage.
Les Bouteilles d'oxygène ou d'air sous forme gazeuse requises pour un usage médical. Le poids brut de la bouteille ne doit pas dépasser 5 kg.	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	

3- articles thérapeutiques non radioactifs (y compris les aérosols)	Oui	Oui	Oui	Non	Non	<p>a) quantité nette totale de 0.5 kg ou 0,5 L au maximum</p> <p>b) Les valves de vaporisation des aérosols doivent être protégées par un capuchon ou un autre moyen approprié pour éviter la vaporisation accidentelle du contenu ;</p> <p>Quantité nette totale par personne de 2kg ou 2L au maximum pour tous les articles mentionnés aux alinéas 3), 10) et 13) (par exemple 4aérosols de 500ml chacun)</p>
Marchandises dangereuses (Produits ou articles)	Emplacement			Approbation de l'exploitant ou des exploitants est requise	Commandant de bord doit être informé de l'emplacement	Restrictions
	Bagage enregistré	Bagage cabine	Sur soi			
4- stimulateurs cardiaques ou autres dispositifs médicaux radio-isotopiques, y compris ceux qui sont alimentés par piles au lithium	s.o.	s.o.	Oui	Non	Non	Ils doivent être implantés dans l'organisme d'une personne ou placés sur son corps par suite d'un traitement médical
5- Aides de locomotion (par exemple fauteuils roulants) alimentées par accumulateurs inversables à électrolyte liquide ou par des accumulateurs qui répondent aux prescriptions de la disposition particulière A123 ou A199, destinées à être utilisées par des passagers dont la mobilité est réduite soit par handicap, soit en raison de leur état de santé ou de leur âge, ou encore ayant des difficultés de déplacement temporaires (par exemple, une jambe cassée)	Oui	Non	Non	Oui	(Oui voir le sous-aliné a 5d)I V)	<p>a) les accumulateurs inversables à électrolyte liquide doivent répondre aux prescriptions de la disposition particulière A67 ou avoir résisté aux épreuves de vibration et de pression prescrites par l'instruction d'emballage 872 ;</p> <p>b) l'exploitant doit vérifier que :</p> <p>i) les accumulateurs sont solidement arrimés à l'aide de locomotion ;</p> <p>ii) les bornes des accumulateurs sont protégées contre les courts circuits (les accumulateurs étant placés dans un bac, par exemple) ;</p> <p>iii) les circuits électriques ont été isolés</p> <p>C) Les aides de locomotion conçues expressément pour que leurs accumulateurs puissent être retirés par l'utilisateur (par exemple modèle pliable) :</p> <p>i) les accumulateurs doivent être retirés ; l'aide de locomotion peut alors être transportée comme bagage enregistré ; sans restriction ;</p>

						<p>ii) les accumulateurs retirés doivent être transportés dans des emballages solides et rigides qui doivent être placés dans le compartiment de fret ;</p> <p>iii) les accumulateurs doivent être protégés contre le court circuits ;</p> <p>iv) le pilote commandant de bord doit être informé de l'emplacement des accumulateurs emballés transportés dans des emballages solides et rigides qui doivent être placés</p> <p>e) il est recommandé que les passagers prennent des dispositions à l'avance avec chaque exploitant.</p>
6- Aides de locomotion (par exemple fauteuils roulants) alimentés par accumulateurs non inversables, destinées à être utilisées par des passagers dont la mobilité est réduite soit par un handicap, soit en raison de leur état de santé ou de leur âge, ou encore ayant des difficultés de déplacement temporaires (par exemple, une jambe cassée)	Oui	Non	Non	Oui	Oui	<p>a) dans la mesure du possible, l'aide de locomotion doit être toujours maintenue en position verticale lorsqu'elle est chargée à bord, rangée, arrimée et déchargée. L'exploitant doit vérifier que :</p> <p>i) les accumulateurs sont solidement arrimés à l'aide de locomotion ;</p> <p>ii) les bornes des accumulateurs sont protégées contre les courts- circuits (les accumulateurs sont placés dans un bac, par exemple) ;</p> <p>iii) les circuits électriques ont été isolés ;</p> <p>b) si l'aide de locomotion ne peut pas être toujours maintenue en position verticale lorsqu'elle est chargée à bord, rangée, arrimée et déchargée, les accumulateurs doivent en être retirés et être transportés dans des emballages solides et rigides conformément aux prescriptions ci-après :</p> <p>i) les emballages doivent être étanches, imperméables à l'électrolyte des accumulateurs et protégée contre le renversement soit en étant arrimés à des palettes, soit en étant arrimés dans les compartiments de fret par des moyens appropriés (et non pas calés par du fret ou des bagages) par exemple avec des sangles, des attaches ou des courroies ;</p> <p>ii) les accumulateurs doivent être protégées contre les courts- circuits, arrimés e, position verticale à l'intérieur des emballages et enveloppés d'un matériau absorbant compatible en quantité suffisante pour absorber la totalité de leur contenu liquide ;</p>

						<p>iii) les emballages doivent porter l'inscription « accumulateur de fauteuil roulant à électrolyte liquide » ou « accumulateur d'aide de locomotion à électrolyte liquide » ainsi qu'une étiquette « corrosif » et des étiquettes « sens du colis »</p> <p>L'aide de locomotion peut alors être transportée comme bagage enregistré, sans restriction ;</p> <p>C- les aides de locomotion doivent être transportées de façon qu'elles soient protégées contre tout dommage éventuel résultant du déplacement des bagages, de la poste, des provisions de bord ou d'autres marchandises,</p> <p>d- le pilote commandant de bord doit être formé de l'emplacement des aides de locomotion munies de leurs accumulateurs ainsi que de l'emplacement des accumulateurs emballés.</p> <p>e) il est recommandé que les passagers prennent des dispositions à l'avance avec chaque exploitant et que les accumulateurs, sauf s'ils sont inversables, soient munis de bouchons d'évent antidéperdition, dans la mesure du possible.</p>
7- Aides de locomotion (par exemple fauteuils roulants) alimentés par piles ou batteries au lithium ionique, destinées à être utilisées par des passagers dont la mobilité est réduite soit par un handicap, soit en raison de leur état de santé ou de leur âge, ou encore ayant des difficultés de déplacement temporaire (par exemple, une jambe cassée)	Oui	« Voir l'alinéa 7d) »	Non	Oui	Oui	<p>a) les piles ou les batteries doivent être d'un type qui satisfait aux prescriptions de chaque épreuve de la sous section 38.3 de la partie III du Manuel d'épreuves et de critère de l'ONU ;</p> <p>b) l'exploitant doit vérifier que :</p> <p>i) les batteries sont solidement arrimées à l'aide de locomotion ;</p> <p>ii) les bornes des batteries sont protégées contre les courts-circuits (les batteries sont placés dans un bac, par exemple) ;</p> <p>iii) les circuits électriques ont été isolés</p> <p>C- les aides de locomotion doivent être transportées de façon qu'elles soient protégées contre tout dommage éventuel résultant du déplacement des bagages, de la poste,</p>

						des provisions de bord ou d'autres marchandises, d) dans le cas des aides de locomotion conçues expressément pour que leurs batteries puissent être retirées par l'utilisateur (par exemple modèle pliable)
8- les appareils médicaux électroniques portables « défibrillateurs externes automatisés (DEA), nébuliseurs, appareils de ventilation en pression positive continue (PPC), etc. » alimentés par des batteries au lithium. Pour les batteries au lithium métal ou ionique :						
Appareils médicaux électroniques portables contenant des piles ou des batteries au lithium n'excédant pas 2g ou des piles ou batteries au lithium ionique n'excédant pas 100Wh.	Oui	Oui	Oui	Non	Non	a) transportés par des passagers à de fin médicaux b) les piles ou batteries doivent être d'un type qui satisfait aux prescriptions de chaque épreuve de la sous-section 38.3 de la partie II du manuel d'épreuves et de critères de l'ONU.
Appareils médicaux électroniques portables contenant des batteries au lithium compris entre 2g et 8g ou des batteries au lithium ionique se situant entre 100Wh et 160Wh	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	a) transportés par des passagers à de fin médicaux b) les piles ou batteries doivent être d'un type qui satisfait aux prescriptions de chaque épreuve de la sous-section 38.3 de la partie II du manuel d'épreuves et de critères de l'ONU. c) les batteries doivent être protégées individuellement contre les courts circuits (par l'utilisation de l'emballage original de vente au détail ou par un autre moyen pour isoler les bornes, par exemple pose de ruban sur les bornes non protégées ou utilisation des pochettes de protection ou de sacs de plastique distincts pour chacune); d) au maximum deux batteries de rechange dont le contenu en lithium excède 2g dans le cas des batteries au lithium métal ou dont l'énergie nominale en wattheures excède

						100Wh dans le cas des batteries au lithium ionique
Mercure						
9- Petit thermomètre médical contenant du mercure	Oui	Non	Non	Non	Non	a) un thermomètre au maximum par personne ; b) doit être d'usage personnel ; c) doit être placé dans son enveloppe de protection.
Articles utilisés pour l'habillement ou les soins de toilette						
10- Articles de toilettes (y compris les aérosols)	Oui	Oui	Oui	Non	Non	a) ces articles incluent les produits tels que les fixatifs pour cheveux, les parfums et les eaux de Cologne, b) quantité nette totale de 0,5kg ou 0,5L maximum par article, c) les valves de vaporisation des aérosols doivent être protégées par un capuchon ou un autre moyen approprié pour éviter la vaporisation accidentelle du contenu ; d) quantité nette totale par personne de 2kg ou 2L au maximum pour tous les articles mentionnés aux alinéa 3)10) et 13) (par exemple 4 aérosols de 500 mL chacun).
11- fers à friser contenant des hydrocarbures gazeux	Oui	Oui	Oui	Non	Non	a) un appareil au maximum par personne b) l'étui protecteur doit être solidement fixé sur l'élément chauffant c) il est interdit de transporter des recharges de gaz pour ces appareils
Produits de consommation						
12- Boissons alcoolisées dont le pourcentage d'alcool en volume excède 24 % mais ne dépasse pas 70 %	Oui	Oui	Oui	Non	Non	a) doivent être contenues dans des emballages de vente au détail ; b) 5 L au maximum par récipient ; c) quantité nette totale par personne de 5 L au maximum pour ces boissons. Note. – Les boissons alcoolisées dont le pourcentage d'alcool en volume ne dépasse pas 24 % ne sont soumises à aucune restriction.
13- Aérosols de la division 2.2 à usage domestique ou sportif qui ne présentent pas de risque subsidiaire	Oui	Non	Oui	Non	Non	a) quantité nette totale de 0,5 kg ou 0,5 L au maximum par article ; b) les valves de vaporisation des aérosols doivent être protégées par un capuchon ou un autre moyen approprié pour éviter la vaporisation accidentelle du contenu ;

						c) quantité nette totale par personne de 2 kg ou 2 L au maximum pour tous les articles mentionnés aux alinéas 3), 10) et 13) (par exemple 4 aérosols de 500 mL chacun).
14-Cartouches de la division 1.4S, solidement emballées (n° ONU 0012 ou 0014 seulement)	Oui	Non	Non	Oui	Non	a) masse brute de 5 kg au maximum par personne, pour usage personnel et doivent être solidement emballées ; b) ne doivent pas inclure de munitions contenant des projectiles explosifs ou incendiaires ; c) les franchises de plusieurs passagers ne doivent pas être combinées en un ou plusieurs colis.
15- Petite boîte d'allumettes de sûreté	Non	Non	Oui	Non	Non	a) au maximum une boîte par personne ; b) destinées à être utilisées par la personne qui les transporte
Allumettes sans frottoir	Non	Non	Non	S.O.	S.O.	Transport interdit
Petit briquet	Non	Non	Oui	Non	Non	a) un briquet au maximum par personne ; b) destiné à être utilisé par la personne qui le transporte ; c) ne contenant pas de combustible liquide non absorbé (autre qu'un gaz liquéfié).
Combustible pour briquet et cartouches de recharge	Non	Non	Non	Non	S.O.	Transport interdit
Briquets à brûleur à prémélange (Voir le Glossaire de l'Appendice 2) dotés d'un moyen empêchant leur allumage accidentel	Non	Non	Non	Non	Non	a) un briquet au maximum par personne ; b) destiné à être utilisé par la personne qui le transporte ; c) ne contenant pas de combustible liquide non absorbé (autre qu'un gaz liquéfié)
Briquets à brûleur à prémélange (Voir le Glossaire de l'Appendice 2) non dotés d'un moyen empêchant leur allumage accidentel	Non	Non	Non	S.O.	S.O.	Transport interdit
16- Appareils alimentés par pile ou batterie capables de produire une chaleur extrême pouvant provoquer un incendie s'ils sont mis en marche (par exemple, les lampes sous-marines à haute intensité)	Oui	Oui	Non	Oui	Non	a) l'élément produisant la chaleur et la batterie ou la pile sont isolés l'un de l'autre par le retrait de l'élément produisant la chaleur, de la pile ou de la batterie ou d'un autre élément (par exemple un fusible) ; b) toute pile ou batterie qui a été retirée doit être protégée contre les courts-circuits (par l'utilisation de l'emballage original de vente au détail

						ou par un autre moyen pour isoler les bornes, par exemple par la pose de ruban sur les bornes non protégées ou l'utilisation de pochettes de protection ou de sacs de plastique distincts pour chaque pile ou batterie).
17- Dispositif de sauvetage en avalanche contenant une bouteille de gaz comprimé de la division 2.2 sans risque subsidiaire	Oui	Oui	Non	Oui	Non	a) un dispositif au maximum par personne ; b) peut être équipé d'un mécanisme de déclenchement pyrotechnique, celui-ci ne devant pas contenir plus de 200 mg net de matières de la division 1.4S ; c) le dispositif doit être emballé de façon telle qu'il ne puisse être activé accidentellement ; d) les sacs gonflables du dispositif doivent être munis de soupapes de sécurité.
18- Petites cartouches intégrées à un équipement de protection individuel autogonflant tel qu'un gilet de sauvetage	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	a) un équipement de protection individuel au maximum par personne ; b) l'équipement de protection individuel doit être emballé de façon telle qu'il ne puisse être activé accidentellement ; c) uniquement du dioxyde de carbone ou un autre gaz approprié de la division 2.2 sans risque subsidiaire ; d) uniquement aux fins de gonflage ; e) l'équipement doit comporter au maximum deux petites cartouches ; f) deux cartouches de rechange au maximum.
Petites cartouches pour d'autres dispositifs	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	a) au maximum quatre petites cartouches de dioxyde de carbone ou d'un autre gaz approprié de la division 2.2 sans risque subsidiaire, par personne ; b) la capacité en eau de chaque cartouche ne doit pas dépasser 50 mL. Note. - Dans le cas du dioxyde de carbone, une cartouche dont la capacité en eau est de 50 mL est équivalente à une cartouche de 28 g.
19-Appareils électroniques portables pour fumer, alimentés par batteries (ex. cigarettes électroniques,	Non	Oui	Oui	Non	Non	a) transportés par des passagers ou des membres d'équipage pour un usage personnel ;

pipes électroniques, vaporisateurs personnels, inhalateurs électroniques de nicotine)						b) les batteries de recharge doivent être protégées individuellement contre les courts-circuits (par l'utilisation de l'emballage original de vente au détail ou par un autre moyen pour isoler les bornes, par exemple pose de ruban sur les bornes non protégées ou utilisation de pochettes de protection ou de sacs de plastique distincts pour chacune);
20-Appareils électroniques portables contenant des piles ou des batteries au lithium métal ou au lithium ionique (les objets contenant des piles ou des batteries au lithium métal ou au lithium ionique dont la fonction principale est d'alimenter un autre dispositif doivent être transportés comme batteries de recharge en conformité avec les dispositions ci-après)	Oui	Oui	Oui	Non	Non	a) transportés par des passagers ou des membres d'équipage pour un usage personnel ; b) pour chaque batterie, les valeurs ci-après ne doivent pas être dépassées : – pour les batteries au lithium métal, une quantité de lithium de 2 grammes ; ou – pour les batteries au lithium ionique, une énergie nominale en wattheures de 100 Wh ; d) si les appareils sont transportés dans les bagages enregistrés, des mesures doivent être prises pour empêcher leur mise en marche accidentelle ; e) les piles et les batteries doivent être d'un type qui satisfait aux prescriptions de chaque épreuve de la sous-section 38.3 de la Partie III du Manuel d'épreuves et de critères de l'ONU.
Batteries de recharge pour les appareils électroniques portables contenant des batteries au lithium ionique d'une énergie nominale en wattheures comprise entre 100 Wh et 160 Wh	Non	Oui	Oui	Oui	Non	a) transportées par des passagers ou des membres d'équipage pour un usage personnel ; b) un maximum de deux batteries de recharge protégées individuellement, par personne ; c) doivent être protégées individuellement contre les courts-circuits (par l'utilisation de l'emballage original de vente au détail ou par un autre moyen pour isoler les bornes, par exemple par la pose de ruban sur les bornes non protégées ou l'utilisation de pochettes de protection ou de sacs de plastique distincts pour chaque batterie) ; d) les piles et les batteries doivent être d'un type qui satisfait aux

						prescriptions de chaque épreuve de la sous-section 38.3 de la Partie III du Manuel d'épreuves et de critères de l'ONU.
21- Piles à combustible qui alimentent des appareils électroniques portables (par exemple, appareils photographiques, téléphones cellulaires, ordinateurs portables, enregistreurs vidéo)	Oui	Oui	Oui	Non	Non	a) seules sont autorisées les cartouches pour pile à combustible contenant des liquides inflammables, des matières corrosives, des gaz inflammables liquéfiés, des matières réagissant au contact de l'eau ou de l'hydrogène dans un hydrure métallique ; b) le ravitaillement des piles à combustible n'est pas autorisé à bord d'un aéronef, mais il est permis d'installer une cartouche de rechange ;
Cartouches de rechange pour pile à combustible	Oui	Oui	Oui	Non	Non	c) la quantité maximale de combustible dans une pile à combustible ou une cartouche pour pile à combustible ne doit pas dépasser : — 200 mL pour les liquides ; — 200 g pour les matières solides ; — pour les gaz liquéfiés, 120 mL dans des cartouches pour pile à combustible non métalliques ou 200 mL dans des piles à combustible ou des cartouches pour pile à combustible métalliques ; — pour l'hydrogène contenu dans un hydrure métallique, les piles à combustible ou les cartouches pour pile à combustible doivent avoir une capacité en eau de 120 mL ou moins ; d) chaque pile à combustible et chaque cartouche pour pile à combustible doit être conforme à la norme 62282-6-100 Ed. 1 de la CEI, Amendement 1 compris, et porter une marque du fabricant certifiant qu'elle est conforme à cette norme. De plus, chaque cartouche à pile à combustible doit porter une marque indiquant la quantité maximale et le type de combustible qu'elle peut contenir ; e) les cartouches pour pile à combustible contenant de l'hydrogène dans un hydrure métallique doivent

						<p>être conformes aux prescriptions de la disposition particulière A162 ;</p> <p>f) deux cartouches de recharge au maximum peuvent être transportées par un passager ;</p> <p>g) les piles à combustible contenant du combustible peuvent être transportées seulement dans les bagages de cabine ;</p>
22- Glace carbonique	Oui	Oui	Non	Oui	Non	<p>a) 2,5 kg au maximum par personne ;</p> <p>b) utilisée pour emballer des denrées périssables qui ne sont pas soumises aux présentes Instructions ;</p> <p>c) l'emballage doit permettre au dioxyde de carbone de s'échapper ;</p> <p>d) lorsque la glace carbonique est transportée dans des bagages enregistrés, chaque colis doit porter les marques suivantes :</p> <p>i) « GLACE CARBONIQUE » ou « DIOXYDE DE CARBONE SOLIDE » ;</p> <p>ii) le poids net de la glace carbonique ou une mention indiquant que le poids net est de 2,5 kg ou moins.</p>
23-Baromètre ou thermomètre à mercure	Non	Oui	Non	Oui	Oui	<p>a) doit être transporté par un représentant d'un office météorologique gouvernemental ou d'un organisme officiel analogue ;</p> <p>b) doit être emballé dans un emballage extérieur solide comportant une doublure intérieure ou un sac scellé faits d'un matériau solide, étanche et résistant à la perforation et imperméable au mercure qui empêchera le mercure de s'échapper quelle que soit la position du colis.</p>
24- Instruments contenant des matières radioactives [c'est-à-dire des détecteurs d'agent chimique (DAC) et/ou des détecteurs à alerte et identification rapides (RAID-M)]	Oui	Oui	Non	Oui	Non	<p>a) les instruments ne doivent pas dépasser les limites d'activité spécifiées dans le Tableau 2 des Instructions techniques ;</p> <p>b) doivent être solidement emballés et sans pile ou batterie au lithium ;</p> <p>c) doivent être transportés par des membres du personnel de l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques (OIAC) en déplacement officiel.</p>

25- Lampes à haut rendement énergétique	Oui	Oui	Oui	Non	Non	a) Dans l'emballage de vente au détail b) destinées à un usage personnel ou domestique.
26- Dispositifs à perméation (pénétration) pour l'étalonnage des dispositifs de contrôle de la qualité de l'air	Oui	Non	Non	Non	Non	Doivent répondre aux prescriptions de la disposition particulière A41
27- Appareils électroniques portables contenant un accumulateur inversable répondant aux prescriptions de la disposition particulière A67	Oui	Oui	Non	Non	Non	a) l'accumulateur ne doit pas avoir une tension supérieure à 12 volts ni une énergie nominale supérieure à 100 Wh ; b) l'équipement doit être protégé contre toute mise en marche accidentelle ou l'accumulateur doit être débranché et les bornes non protégées, isolées.
Accumulateurs inversables de rechange répondant aux prescriptions de la disposition particulière A67	Oui	Oui	Non	Non	Non	a) l'accumulateur ne doit pas avoir une tension supérieure à 12 volts ni une énergie nominale supérieure à 100 Wh ; b) l'équipement doit être protégé contre toute mise en marche accidentelle ou l'accumulateur doit être débranché et les bornes non protégées, isolées ; c) un maximum de deux accumulateurs de rechange protégés individuellement, par personne. d) si le matériel contient des gaz servant à propulser du colorant ou de l'encre : — seuls sont permis les cartouches et les récipients de gaz de faible capacité, de 50 mL au maximum, et qui ne contiennent pas de composants visés par les présentes Instructions autres qu'un gaz de la division 2.2 ; — le dégagement du gaz ne doit pas causer un désagrément ou un inconfort extrême qui empêcherait les membres de l'équipage de s'acquitter convenablement de leurs fonctions ; — en cas de déclenchement accidentel, tous les effets dangereux doivent rester contenus à l'intérieur de l'équipement et ne pas produire de bruits extrêmement forts ;

						e) il est interdit de transporter du matériel de sécurité défectueux ou endommagé.
28-Moteurs à combustion interne et moteurs piles à combustible	Oui	Non	Non	Non	Non	Doivent répondre aux prescriptions de la disposition particulière A70.
29-Spécimens non infectieux dans de solutions inflammables	Oui	Oui	Non	Non	Non	Doivent répondre aux prescriptions de la disposition particulière A180.
30-Azote liquide réfrigéré	Oui	Oui	Non	Non	Non	Doit être contenue dans des emballages isolés (p.ex. contenant cryogéniques secs) qui préviennent l'augmentation de la pression et être entièrement absorbée dans un matériau poreux de sorte qu'il n'y ait pas de liquide non absorbé qui pourrait s'échapper de l'emballage Se rapporter à la disposition particulière A152 pour de plus amples informations
Matériel de sécurité						
31- Matériel de sécurité tel que des malles, coffrets, sacoches, etc., destinés au transport des espèces et ayant des marchandises dangereuses comme partie intégrante, par exemple des piles ou des batteries au lithium ou des matières pyrotechniques	Oui	Non	Non	Oui	Oui	a) le matériel doit être pourvu d'un moyen efficace qui en empêche le déclenchement accidentel ; b) si le matériel contient une matière explosible ou pyrotechnique ou un objet explosible, cet objet ou cette matière doivent être exclus de la classe 1 par l'autorité nationale compétente de l'État de fabrication, en conformité avec les dispositions du § 1.5.2.1 de la Partie 2 ; c) si le matériel contient des piles ou des batteries au lithium, celles-ci doivent respecter les restrictions suivantes : — pour une pile au lithium métal, le contenu de lithium n'est pas supérieur à 1 g ; — pour une batterie au lithium métal, le contenu total de lithium n'est pas supérieur à 2 g ; — pour les piles au lithium ionique, l'énergie nominale en wattheures (voir le Glossaire de l'Appendice 2) ne dépasse pas 20 Wh ;

N.B. les dispositions particulières suivantes s'appliquent :

A 41- Les dispositifs à perméation qui contiennent des marchandises dangereuses et sont utilisés aux fins de l'étalonnage des dispositifs de contrôle de la qualité de l'air ne sont pas soumis aux présentes Instructions lorsqu'ils sont transportés comme fret, à condition que les prescriptions ci-après soient respectées :

a) chaque dispositif doit être construit en un matériau compatible avec les marchandises dangereuses qu'il contient ;

b) le contenu total de marchandises dangereuses de chaque dispositif est limité à 2mL et le dispositif ne doit pas être plein de liquide, à 55 °C ;

c) chaque dispositif à perméation doit être placé dans un emballage intérieur tubulaire scellé, hautement résistant aux chocs, en plastique ou en un matériau équivalent. L'emballage intérieur doit contenir suffisamment de matériau absorbant pour absorber complètement le contenu du dispositif. La fermeture de l'emballage intérieur doit être bien maintenue en place à l'aide de fil de métal, de papier adhésif ou de tout autre moyen efficace ;

d) chaque emballage intérieur doit être contenu dans un emballage secondaire en métal ou en plastique, ayant une épaisseur minimale de 1,5mm. L'emballage secondaire doit être hermétiquement fermé ;

e) l'emballage secondaire doit être bien emballé dans un emballage extérieur solide. Le colis complété doit être capable de résister, sans rupture ni déperdition d'aucun emballage intérieur et sans réduction significative de son efficacité :

1) aux chutes libres ci-après, sur une surface rigide, non élastique, plane et horizontale, d'une hauteur de 1,8 m : — une chute à plat sur le fond ; — une chute à plat sur le dessus ; — une chute à plat sur le côté le plus long ; — une chute à plat sur le côté le plus court ; — une chute sur un coin, à la jonction de trois arêtes ;

2) à une force appliquée sur la surface supérieure durant 24 heures, équivalente au poids total de colis identiques empilés jusqu'à une hauteur de 3 m, y compris l'échantillon éprouvé.

A67- Les accumulateurs inversables qui répondent aux prescriptions de l'instruction d'emballage 872 ne sont pas soumis aux présentes Instructions lorsqu'ils sont transportés comme fret si, à une température de 55 °C, l'électrolyte ne s'écoule pas en cas de rupture ou de fissure du bac. L'accumulateur ne doit contenir aucun liquide libre ou non absorbé. Les accumulateurs électriques ou les dispositifs, appareils ou véhicules alimentés par accumulateur qui risquent de produire un dégagement dangereux de chaleur doivent être préparés pour le transport de manière à éviter :

a) les courts-circuits (par exemple, dans le cas des accumulateurs, en isolant de manière efficace les bornes non protégées, ou, dans le cas de pièces d'équipement, en débranchant la batterie et en isolant les bornes non protégées) :

b) un actionnement accidentel.

La mention « pas de restriction » et le numéro de la disposition particulière A67 doivent être indiqués sur la lettre de transport aérien, quand un tel document existe.

A70- Les moteurs ou machines à combustion interne ou les moteurs pile à combustible expédiés séparément ou incorporés dans des véhicules, des machines ou d'autres appareils et qui ne comportent ni accumulateurs ni autre marchandise dangereuse, ne sont pas soumis aux présentes Instructions lorsqu'ils sont transportés comme fret, à condition :

a) pour les moteurs à liquide inflammable :

- 1) que le moteur soit alimenté par du carburant qui ne répond aux critères de classification d'aucune classe ni d'aucune division ; ou
- 2) que le réservoir du véhicule, de la machine ou de l'appareil n'ait jamais contenu de carburant ou que le réservoir ait été rincé et purgé de toute vapeur et que des mesures satisfaisantes aient été prises pour neutraliser les dangers ;
- 3) qu'il n'y ait pas d'excédent de liquide dans l'ensemble du circuit d'alimentation du moteur et que les conduits de carburant aient été fermés hermétiquement ou obturés ou solidement branchés au moteur et au véhicule, à la machine ou à l'appareil.

b) pour les moteurs à combustion interne à gaz inflammable ou les moteurs pile à combustible :

- 1) que le circuit d'alimentation en entier ait été rincé, purgé et rempli d'un gaz ou d'un fluide ininflammable pour neutraliser les dangers ;
- 2) que la pression finale du gaz ininflammable utilisé pour remplir le système ne dépasse pas 200 kPa à 20 °C ;
- 3) que l'expéditeur ait pris des arrangements préalables avec l'exploitant ;
- 4) que l'expéditeur ait fourni à l'exploitant un document sous forme imprimée ou électronique indiquant que la procédure de rinçage, purge et remplissage avec un gaz ou un fluide sûrs a été suivie et que le contenu final du ou des moteurs a fait l'objet d'essais et de vérifications qui ont montré qu'il était ininflammable.

Plusieurs moteurs peuvent être expédiés sur une unité de chargement, à condition que cet expéditeur ait pris des arrangements préalables avec l'exploitant ou les exploitants pour chaque envoi.

Lorsqu'on se sert de la présente disposition particulière, la mention « pas de restriction » et son numéro, A70, doivent être indiqués sur la lettre de transport aérien, quand un tel document existe.

A152- Les emballages isolés conformes aux prescriptions de l'instruction d'emballage 202 qui contiennent de l'azote liquide réfrigéré entièrement absorbé dans un matériau poreux ne sont pas soumis aux dispositions des présentes Instructions si leur conception prévient

l'augmentation de la pression à l'intérieur du contenant et toute déperdition d'azote liquide réfrigéré, quel que soit le sens dans lequel l'emballage isolé se trouve placé et si l'emballage extérieur ou le suremballage utilisé est fermé de manière à empêcher l'augmentation de la pression à l'intérieur de l'emballage ou du suremballage. Lorsqu'ils sont utilisés pour des marchandises non visées par les présentes Instructions, la mention « pas de restriction » et le numéro de la disposition particulière A152 doivent être indiqués sur la lettre de transport aérien, quand un tel document existe.

A162- Les cartouches pour pile à combustible contenant de l'hydrogène dans un hydrure métallique transportées au titre de la présente rubrique doivent avoir une capacité en eau inférieure ou égale à 120 mL.

La pression dans la cartouche ne doit pas dépasser 5 MPa à 55 °C. Le modèle de cartouche doit pouvoir résister, sans fuite ni éclatement, à une pression égale à deux fois la pression de calcul de la cartouche à 55 °C ou supérieure de 200 kPa à la pression de calcul de la cartouche à 55 °C, la valeur la plus élevée étant retenue. La pression à laquelle cette épreuve est exécutée et appelée « pression minimale de rupture » dans les dispositions concernant l'épreuve de chute et l'épreuve cyclique en pression à l'hydrogène.

Les cartouches pour pile à combustible doivent être remplies conformément aux procédures spécifiées par le fabricant. Ce dernier doit fournir des informations sur les points suivants avec chaque cartouche : a) procédures d'inspection à exécuter avant le remplissage initial et la recharge de la cartouche ;

b) consignes de sécurité et risques potentiels à prendre en compte ;

c) méthode pour déterminer le point où la capacité nominale est atteinte ;

d) plage de pression minimale et maximale ;

e) plage de température minimale et maximale ;

f) toutes autres prescriptions à observer pour le remplissage initial et la recharge, y compris le type d'équipement à utiliser pour ces opérations.

Les cartouches pour pile à combustible doivent être conçues et construites pour éviter toute fuite de combustible dans des conditions normales de transport. Chaque modèle de cartouche, y compris les cartouches faisant partie intégrante d'une pile à combustible, doit subir avec succès les épreuves suivantes :

Épreuve de chute

Épreuve de chute de 1,8 m de hauteur sur une surface rigide selon quatre orientations différentes :

a) verticalement, sur l'extrémité portant la vanne d'arrêt ;

b) verticalement, sur l'extrémité opposée à celle portant la vanne d'arrêt ;

c) horizontalement, sur une pointe en acier d'un diamètre de 38 mm, celle-ci étant orientée vers le haut ;

d) à un angle de 45° sur l'extrémité portant la vanne d'arrêt. Il ne doit pas être observé de fuite lors d'un contrôle effectué avec une solution savonneuse ou par une autre méthode équivalente en tous les points de fuite possibles, lorsque la cartouche est chargée à sa pression nominale de remplissage. La cartouche doit ensuite être soumise à un essai de pression hydrostatique jusqu'à destruction. La pression de rupture enregistrée doit dépasser 85 % de la pression minimale de rupture.

Épreuve du feu

Une cartouche pour pile à combustible remplie à sa capacité nominale d'hydrogène doit être soumise à une épreuve d'immersion dans les flammes. Le modèle, qui peut comporter un dispositif d'évent intégré, est considéré comme ayant subi l'épreuve avec succès :

a) si la pression interne chute jusqu'à zéro sans que la cartouche se rompe ; ou

b) si la cartouche résiste au feu pendant au moins 20 minutes sans se rompre.

Épreuve cyclique en pression à l'hydrogène

Cette épreuve vise à garantir que les limites de contrainte théorique de la cartouche ne sont pas dépassées en service. La cartouche doit être soumise à des cycles de pression allant d'une valeur d'au plus 5 % de la capacité nominale d'hydrogène jusqu'à au moins 95 % de cette capacité, avec retour à la valeur inférieure. La pression nominale de remplissage doit être utilisée pour le remplissage et les températures doivent être maintenues dans la fourchette des températures de service. Au moins 100 cycles de pression doivent être exécutés. Après l'épreuve cyclique en pression, la cartouche doit être chargée et le volume d'eau déplacé par la cartouche doit être mesuré. Le modèle de cartouche est considéré comme ayant subi avec succès l'épreuve cyclique si le volume d'eau déplacé par la cartouche après l'épreuve ne dépasse pas celui déplacé par une cartouche n'ayant pas subi l'épreuve, chargée à 95 % de sa capacité nominale et sous une pression égale à 75 % de sa pression minimale de rupture.

Épreuve d'étanchéité en production

Chaque cartouche pour pile à combustible doit être soumise à une épreuve de contrôle de l'étanchéité à $15\text{ °C} \pm 5\text{ °C}$, alors qu'elle est à sa pression nominale de remplissage. Il ne doit pas être observé de fuite lors d'un contrôle effectué avec une solution savonneuse ou par une autre méthode équivalente en tous les points de fuite possibles. Chaque cartouche pour pile à combustible doit porter une marque permanente indiquant :

a) la pression nominale de remplissage en mégapascals (MPa) ;

b) le numéro de série du fabricant ou le numéro d'identification unique de la cartouche ;

c) la date limite d'utilisation fondée sur la durée de service maximale (année en quatre chiffres ; mois en deux chiffres).

A180- Les spécimens de musée non infectieux, à savoir mammifères, oiseaux, amphibiens, reptiles, poissons, insectes et autres invertébrés, contenant de petites quantités de matière des n° ONU 1170, 1198, 1987 ou 1219, ne sont pas visés par les présentes Instructions si les prescriptions relatives à l'emballage et au marquage ci-après sont observées :

a) les spécimens sont :

1) enveloppés dans des serviettes en papier et/ou de la gaze humectées d'alcool ou d'une solution d'alcool et placés dans un sac en plastique thermoscellé. L'excédent de liquide à l'intérieur du sac ne doit pas dépasser 30 mL ; ou

2) placés dans des flacons ou d'autres contenants rigides avec un maximum de 30 mL d'alcool ou d'alcool en solution ;

b) les spécimens ainsi préparés sont placés dans un sac en plastique qui est alors thermoscellé ;

c) les spécimens ensachés sont ensuite placés avec un matériau absorbant dans un autre sac en plastique thermoscellé ;

d) ce dernier sac est placé à son tour dans un emballage extérieur solide avec des matériaux de rembourrage appropriés ;

e) la quantité totale de liquide inflammable par emballage extérieur ne doit pas dépasser 1 L ;

f) le colis complet doit porter la mention « Spécimens pour recherche scientifique, pas de restriction, la disposition particulière A180 s'applique. ».

La mention « pas de restriction » et le numéro de la disposition particulière A180 doivent être indiqués sur la lettre de transport aérien, quand un tel document existe.

Tableau 2- limites d'activité pour les colis exceptés

Etat physique du contenu	Appareil ou objet		Matières
	Limites par article*	Limites par colis*	Limites par article*
Solides			
Forme spéciale	$10^{-2} A_1$	A_1	$10^{-3} A_1$
Autres formes	$10^{-2} A_2$	A_2	$10^{-3} A_2$
Liquide	$10^{-3} A_2$	$10^{-1} A_2$	$10^{-4} A_2$
Gaz			
Tritium	$2 \times 10^{-2} A_2$	$2 \times 10^{-1} A_2$	$2 \times 10^{-2} A_2$
Forme spéciale	$10^{-3} A_1$	$10^{-2} A_1$	$10^{-3} A_1$
Autres formes	$10^{-3} A_2$	$10^{-2} A_2$	$10^{-3} A_2$

* Pour les mélanges de radionucléides, voir les § 7.2.2.4 à 7.2.2.6 des instructions techniques