

# République du Togo

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de l'Aviation Civile

---



## RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

### RANT 18

SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN  
DES MARCHANDISES DANGEREUSES

1<sup>ère</sup> édition / Révision 00 / Juillet 2015

APPROUVÉ PAR

*Arrêté N°032/MTPT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif  
sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (RANT 18)*



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 18**

### **Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses**

Page : 2 de 52

Révision : 00

Date : 01/07/2015

## **ADMINISTRATION DU DOCUMENT**



## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Titre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° Révision	Date de Révision
PG RANT 18	1	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
ADM	2	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LPE	3	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
ER	4	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LA	5	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TM	6-8	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
P.L.I.B	9	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 1	10-12	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 2	13-15	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 3	16	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 4	17-20	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE.5	21-22	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 6	23	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 7	24	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 8	25-27	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 9	28-29	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 10	30	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 11	31-32	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 12	33	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 13	34	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG APPENDICES	35	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 1	36-39	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 2	40-46	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 3	47-52	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015







## TABLE DES MATIÈRES

<b>LISTE DES PAGES EFFECTIVES .....</b>	<b>3</b>
<b>ENREGISTREMENT DES REVISIONS .....</b>	<b>4</b>
<b>LISTE DES AMENDEMENTS.....</b>	<b>5</b>
<b>TABLE DES MATIÈRES .....</b>	<b>6</b>
<b>CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS, ABREVIATIONS ET ACRONYMES .....</b>	<b>10</b>
1.1.    DEFINITIONS.....	10
1.2.    ABREVIATIONS ET ACRONYMES.....	12
<b>CHAPITRE 2 : CHAMP D'APPLICATION.....</b>	<b>13</b>
2.1    CHAMP D'APPLICATION GÉNÉRAL ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES .....	13
2.2    INSTRUCTIONS TECHNIQUES POUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES .....	14
2.3    VOLS INTÉRIEURS D'AÉRONEFS CIVILS .....	14
2.4    EXEMPTIONS.....	14
2.5    NOTIFICATION DES DIVERGENCES PAR RAPPORT AUX INSTRUCTIONS TECHNIQUES.....	15
2.6    TRANSPORT DE SURFACE.....	15
2.7    AUTORITÉ NATIONALE.....	15
<b>CHAPITRE 3 : CLASSIFICATION.....</b>	<b>16</b>
GÉNÉRALITÉS .....	16
<b>CHAPITRE 4 : RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES .....</b>	<b>17</b>
4.1    MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST AUTORISÉ .....	17
4.2    MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST INTERDIT, SAUF DÉROGATION .....	18
4.2.1 Transport des armes et des munitions de guerre.....	18
4.2.2 Transport des armes et munitions de sport .....	19
4.2.3 Transport d'animaux vivants infectés ou venimeux .....	19
4.2.4 Transport de dépouilles mortelles par voie aérienne.....	20
4.3 MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST RIGOREUSEMENT INTERDIT.....	20
<b>CHAPITRE 5 : EMBALLAGE .....</b>	<b>21</b>
5.1.    PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.....	21
5.2.    EMBALLAGES UTILISÉS.....	21
<b>CHAPITRE 6 : ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE.....</b>	<b>23</b>



6.1	ÉTIQUETTES.....	23
6.2	MARQUES .....	23
6.3	LANGUES À UTILISER .....	23
<b>CHAPITRE 7 : RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR .....</b>		<b>24</b>
7.1	DISPOSITIONS GÉNÉRALES.....	24
7.2	DOCUMENT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES .....	24
7.3	LANGUES À UTILISER .....	24
<b>CHAPITRE 8 : RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT .....</b>		<b>25</b>
8.1	ACCEPTATION DES MARCHANDISES AU TRANSPORT.....	25
8.2	LISTE DE VÉRIFICATION D'ACCEPTATION.....	25
8.3	CHARGEMENT ET ARRIMAGE.....	25
8.4	INSPECTIONS POUR DÉTERMINER S'IL Y A EU DES DOMMAGES OU DES DÉPERDITIONS ...	25
8.5	RESTRICTIONS AU CHARGEMENT DANS LA CABINE DES PASSAGERS OU DANS LE POSTE DE PILOTAGE .....	26
8.6	DÉCONTAMINATION.....	26
8.7	SÉPARATION ET ISOLEMENT.....	26
8.8	ARRIMAGE DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES.....	27
8.9	CHARGEMENT À BORD D'AÉRONEFS CARGOS.....	27
8.10	CONSERVATION DE DOCUMENTS D'EXPÉDITION DE MARCHANDISES DANGEREUSES....	27
<b>CHAPITRE 9 : RENSEIGNEMENTS À FOURNIR .....</b>		<b>28</b>
9.1	RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AU PILOTE COMMANDANT DE BORD .....	28
9.2	RENSEIGNEMENTS À FOURNIR ET INSTRUCTIONS À DONNER AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE .....	28
9.3	RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AUX PASSAGERS.....	28
9.4	RENSEIGNEMENTS À FOURNIR À D'AUTRES PERSONNES .....	28
9.5	RENSEIGNEMENTS QUE LE PILOTE COMMANDANT DE BORD DOIT FOURNIR AUX AUTORITÉS AÉROPORTUAIRES.....	29
9.6	RENSEIGNEMENTS À FOURNIR EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT D'AÉRONEF .....	29
<b>CHAPITRE 10 : ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION.....</b>		<b>30</b>
<b>CHAPITRE 11 : CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS .....</b>		<b>31</b>
11.1	SYSTÈMES D'INSPECTION .....	31
11.2	COOPÉRATION ENTRE ÉTATS.....	31
11.3	SANCTIONS .....	32
11.4	MARCHANDISES DANGEREUSES TRANSPORTÉES PAR LA POSTE.....	32
<b>CHAPITRE 12: COMPTES RENDUS D'ACCIDENTS ET INCIDENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES .....</b>		<b>33</b>



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 18

### Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Page : 8 de 52

Révision : 00

Date : 01/07/2015

GÉNÉRALITÉS .....	33
<b>CHAPITRE 13 : SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES.....</b>	<b>34</b>
GÉNÉRALITÉS .....	34
<b>APPENDICE 1 : NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD (NOTOC).....</b>	<b>36</b>
<b>APPENDICE 2 : PROGRAMME DE FORMATION.....</b>	<b>40</b>
<b>APPENDICE 3 : COMPTES RENDUS RELATIFS AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES .....</b>	<b>47</b>





Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 18**

**Sécurité du transport aérien  
des marchandises dangereuses**

Page : **9 de 52**

Révision 00

Date : 01/07/2015

**PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

## **CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS, ABREVIATIONS ET ACRONYMES**

### **1.1. DEFINITIONS**

Dans le présent règlement, les termes suivants ont les significations indiquées ci-après :

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

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

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

**Autorité de l'Aviation Civile** : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo.

**Approbation** : Autorisation accordée par une autorité nationale compétente pour :

- a) le transport de marchandises dangereuses interdites à bord d'aéronefs de passagers et/ou d'aéronefs cargos quand les Instructions techniques stipulent que ces marchandises peuvent être transportées au titre d'une approbation ; ou
- b) toute autre fin spécifiée dans les Instructions techniques.

*Note. — En l'absence d'une mention spécifique dans les Instructions techniques permettant d'accorder une approbation, une dérogation peut être demandée.*

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

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de quarante-huit (48) heures, cette hospitalisation commençant dans les sept (7) jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez); ou
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par toute brûlure affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.



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

**Dérogation** : Autorisation, autre qu'une approbation, accordée par l'Autorité de l'aviation civile, de ne pas appliquer les dispositions du présent règlement.

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

*Note : Pour les matières radioactives, voir le § 7.2 de la 2<sup>e</sup> Partie des Instructions Techniques du Doc 9284.*

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

**État d'origine** : État sur le territoire duquel l'envoi a été chargé à bord d'un aéronef pour la première fois.

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

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

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

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

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

**Marchandises dangereuses** : Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des



marchandises dangereuses des Instructions Techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

**Marchandises incompatibles** : Marchandises dangereuses qui, si elles sont mélangées, risquent de produire un dégagement dangereux de chaleur ou de gaz ou une matière corrosive.

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

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

**Numéro ONU** : Numéro à quatre chiffres assigné par le Comité d'Experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses pour identifier une matière ou un groupe donné de marchandises dangereuses.

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

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

*Note : Cette définition ne comprend pas les unités de chargement.*

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

*Note : Cette définition ne comprend pas les suremballages*

## 1.2. ABREVIATIONS ET ACRONYMES

Les abréviations et acronymes utilisés dans le présent règlement ont les significations indiquées ci-après :

**ANAC-TOGO** : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo

**OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

**ONU** : Organisation des Nations Unies

**IT** : Instructions Techniques (Doc 9284 OACI)

**mSv/h** : millisieverts par heure

**RANT** : Règlements Aéronautiques Nationaux du Togo

**μSv/h** : microsieverts par heure



## **CHAPITRE 2 : CHAMP D'APPLICATION**

### **2.1 CHAMP D'APPLICATION GÉNÉRAL ET DISPOSITIONS TRANSITOIRES**

2.1.1 Les exigences du présent règlement s'appliquent à tous les types d'exploitation aérienne civile nationale et internationale, à l'intérieur, à partir et à destination du Togo.

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

2.1.3 Dans les cas 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, le Togo peut permettre qu'il soit dérogé aux dispositions des Instructions Techniques (étant entendu que, dans ces cas, tous les efforts possibles seront déployés pour obtenir un niveau général de sécurité du transport équivalent à celui qui résulterait de l'application des Instructions Techniques).

2.1.4 En cas de survol du territoire Togolais, 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.

*Note 1. — Aux fins des approbations les « États intéressés » sont les États d'origine, et de l'exploitant, sauf indications contraires des Instructions Techniques.*

*Note 2. — Aux fins des dérogations, les « États intéressés » sont les États d'origine, de l'exploitant, de transit, de survol et de destination.*

*Note 3. — Les éléments relatifs au traitement des dérogations, y compris des exemples d'urgences extrêmes, se trouvent dans le Supplément aux Instructions techniques (Partie S-1, Chapitre 1, sections 1.2 et 1.3).*

*Note 4. — Voir au § 4.3 les marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit en toutes circonstances.*

*Note 5. — 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.*

#### **2.1.5 Dispositions transitoires**

Les nouvelles dispositions par rapport à l'Annexe à l'Arrêté N° 033 /MCITDZ /DAC du 20 novembre 2003 relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, sont applicables à compter du 31 décembre 2015.



## **2.2 INSTRUCTIONS TECHNIQUES POUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

### 2.2.1 Tout exploitant devra

- 1) appliquer les dispositions détaillées figurant dans les *Instructions Techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284), approuvées et publiées régulièrement conformément à la procédure établie par le Conseil de l'OACI.
- 2) prendre les mesures nécessaires pour appliquer tout amendement des Instructions techniques qui sera publié durant la période spécifiée d'applicabilité d'une édition des Instructions Techniques.

2.2.2 L'Autorité de l'aviation civile prendra les dispositions pour informer l'OACI des difficultés rencontrées dans l'application des Instructions Techniques et des amendements qu'il serait souhaitable d'y apporter.

2.2.3 Si un amendement des Instructions Techniques applicable immédiatement pour des raisons de sécurité peut ne pas avoir encore été mis en œuvre par le Togo, l'Autorité de l'aviation civile facilitera néanmoins l'acheminement sur le territoire de marchandises dangereuses expédiées depuis un autre État conformément à cet amendement, à condition que les marchandises en question répondent en tous points aux dispositions révisées.

## **2.3 VOLS INTÉRIEURS D'AÉRONEFS CIVILS**

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

## **2.4 EXEMPTIONS**

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

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



aux dispositions du présent règlement sauf autorisation contraire figurant dans les Instructions Techniques.

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

## **2.5 NOTIFICATION DES DIVERGENCES PAR RAPPORT AUX INSTRUCTIONS TECHNIQUES**

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

*Note. — Les États contractants sont censés notifier une différence par rapport aux dispositions du § 2.2.1, en application de l'article 38 de la Convention, uniquement dans le cas où ils ne peuvent accepter le caractère obligatoire des Instructions Techniques. Lorsque les États adoptent des dispositions différentes de celles qui figurent dans les Instructions techniques, ces divergences sont censées être communiquées uniquement en vertu des dispositions du § 2.5.*

2.5.2 Lorsqu'un exploitant immatriculé au Togo adopte des dispositions plus restrictives que celles qui sont spécifiées dans les Instructions Techniques, ces divergences seront notifiées à par l'Autorité de l'aviation civile en vue de leur publication dans les Instructions Techniques.

## **2.6 TRANSPORT DE SURFACE**

L'exploitant doit prendre des dispositions pour permettre que des marchandises dangereuses destinées au transport aérien et préparées conformément aux Instructions Techniques soient acceptées en vue d'un transport de surface à destination ou en provenance d'aérodromes.

## **2.7 AUTORITÉ NATIONALE**

Le Togo a désigné l'ANAC-TOGO comme Autorité compétente chargée de veiller au respect du présent règlement.



## **CHAPITRE 3 : CLASSIFICATION**

### **GÉNÉRALITÉS**

Tout objet ou matière devra être classé conformément aux dispositions des Instructions Techniques.

*Note. — Les définitions détaillées des classes de marchandises dangereuses figurent dans les Instructions Techniques. Ces classes indiquent les risques éventuels liés au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne et sont celles qui ont été recommandées par le Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses.*





## **CHAPITRE 4 : RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **4.1 MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST AUTORISÉ**

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.

Les marchandises dangereuses devant être à bord de l'avion conformément aux règlements pertinents ou pour des raisons opérationnelles sont celles nécessaires à :

- a) la navigabilité de l'avion ;
- b) l'exploitation en toute sécurité de l'avion ;
- c) la santé des passagers ou de l'équipage.

Ces marchandises dangereuses comprennent mais ne sont pas limitées à :

- a) des piles ;
- b) des extincteurs ;
- c) des trousse de première urgence ;
- d) des insecticides ou des rafraîchisseurs d'air ;
- e) des équipements de sauvetage ;
- f) des fournitures d'oxygène portable ;
- g) une aide vétérinaire ou un abatteur pour un animal ;
- h) des bouteilles de gaz, de la drogue, des médicaments ou autres objets médicaux.

Les marchandises dangereuses suivantes peuvent être transportées par des passagers ou des membres d'équipage :

- a) boissons alcoolisées n'excédant pas 70% d'alcool et moins de cinq (5) litres ;
- b) médicaments ou articles de toilette non radioactifs ;
- c) petits cylindres au dioxyde de carbone pour prothèses mécaniques et les recharges ;
- d) régulateurs cardiaques et dérivés ;
- e) petit thermomètre médical à mercure dans son boîtier de protection ;

- f) glace carbonique pour articles périssables en cabine moins de deux (2) kg ;
- g) avec l'accord de l'exploitant : petit cylindre de d'oxygène gazeux ou d'air à usage médical, petit cylindre de dioxyde de carbone pour gilet de sauvetage, fauteuils roulants ou autres aides au déplacement à batteries en observant les exigences applicables, cartouches d'armes sportives (en soute) division 1,4S emballées et n'excédant pas cinq(5) kg de masse brute, baromètre au mercure protégé, articles produisant de la chaleur sécurisés (en cabine) ,générateur d'oxygène à usage personnel (en soute).

## **4.2 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 où les États intéressés accordent une dérogation au titre des dispositions du § 2.1 ou si les dispositions des Instructions techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées au titre d'une approbation émanant de l'État d'origine :

- a) les marchandises dangereuses désignées dans les Instructions Techniques comme étant interdites au transport dans des circonstances normales, et
- b) les animaux vivants infectés.

### **4.2.1 Transport des armes et des munitions de guerre**

- a) Un exploitant ne doit transporter des armes de guerre et des munitions de guerre que s'il y a été autorisé par tous les États concernés.
- b) Un exploitant doit s'assurer que les armes et munitions de guerre sont :
  - 1) rangées dans l'avion en un endroit inaccessible aux passagers durant le vol ;
  - 2) et déchargées, dans le cas des armes à feu.

Sauf si, avant le début du vol, tous les États concernés ont donné leur approbation pour que lesdites armes de guerre et munitions de guerre puissent être transportées dans des circonstances totalement ou partiellement différentes de celles stipulées dans le présent sous-paragraphe.

- c) Un exploitant doit veiller à ce que soient signifiés au commandant de bord, avant le début du vol, le détail et l'emplacement à bord de l'avion, de toutes armes de guerre et munitions de guerre devant être transportées.

#### **4.2.2 Transport des armes et munitions de sport**

- a) Un exploitant doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que toute arme de sport destinée à être transportée par air lui soit signalée.
- b) Un exploitant acceptant de transporter des armes de sport doit s'assurer qu'elles sont :
  - 1) rangées dans l'avion en un endroit inaccessible aux passagers durant le vol ;
  - 2) et déchargées dans le cas des armes à feu ou de toute autre arme pouvant contenir des munitions.
- c) Les munitions pour les armes de sport peuvent être transportées dans les bagages passagers enregistrés, sous réserve de certaines limitations, en conformité avec les Instructions Techniques de l'OACI.

#### **4.2.3 Transport d'animaux vivants infectés ou venimeux**

- a) Le transport par voie aérienne d'animaux infectés et venimeux est soumis aux conditions suivantes :
  - 1) les animaux doivent être enfermés dans une première caisse métallique.
  - 2) les grillages fermant cette caisse doivent avoir des mailles dont les dimensions sont suffisamment petites pour ne laisser passer ni les animaux eux-mêmes, ni les petits auxquels ils peuvent donner naissance.
  - 3) cette première caisse doit être placée et calée au centre d'une caisse à claire voie de construction suffisamment solide pour pouvoir supporter une charge de 500 kg sur son couvercle sans présenter d'amorce d'écrasement.
  - 4) les dimensions intérieures de la seconde caisse doivent être telles qu'un espace vide de 10 cm sépare de tous côtés la première caisse de la seconde (sauf aux points de calage).
  - 5) la seconde caisse doit porter une étiquette spéciale noire pour les animaux venimeux et rouge pour les animaux infectés avec tête de mort à gauche et dans la partie droite l'indication :

**ANIMAUX VÉNIMEUX OU INFECTÉS À MANIPULER AVEC PRECAUTION.**

**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.



#### **4.2.4 Transport de dépouilles mortelles par voie aérienne**

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

#### **4.3 MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST RIGOREUSEMENT 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.



## **CHAPITRE 5 : EMBALLAGE**

### **5.1. 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.

Les colis, suremballages ou conteneurs de fret présentant de fuites ou endommagés ne devront pas être chargés à bord d'un avion.

L'exploitant doit s'assurer que toute contamination résultant d'une fuite ou d'un endommagement de marchandises dangereuses est éliminée sans délai et que les exigences relatives au transport d'animaux venimeux ou infectés sont respectées conformément aux dispositions des Instructions Techniques.

### **5.2. EMBALLAGES UTILISES**

5.1.1 Les emballages utilisés pour le transport aérien de marchandises dangereuses devront 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.

5.1.2 Les emballages doivent être appropriés au contenu. Les emballages en contact direct avec des marchandises dangereuses devront résister à toute action chimique ou autre, de celles-ci.

5.1.3 Les emballages doivent répondre aux spécifications des Instructions Techniques relatives aux matériaux et à la fabrication.

5.1.4 Les emballages doivent être soumis à des épreuves conformes aux dispositions des Instructions Techniques.

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

5.1.6 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.



5.1.7 Aucun emballage ne doit être réutilisé avant d'avoir été inspecté et reconnu exempt de corrosion et autres dommages. Lorsqu'un emballage est réutilisé, toutes les mesures nécessaires seront prises pour éviter une contamination des matières qui y seront placées par la suite.

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

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



## **CHAPITRE 6 : ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE**

### **6.1 ÉTIQUETTES**

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

### **6.2 MARQUES**

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

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

### **6.3 LANGUES À UTILISER**

L'anglais doit être utilisé en plus du français pour les marques associées aux marchandises dangereuses.



## **CHAPITRE 7 : RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR**

### **7.1 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.

### **7.2 DOCUMENT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

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

7.2.2 Le document de transport doit contenir une attestation signée par la personne qui propose les marchandises dangereuses au transport, indiquant que les marchandises dangereuses sont :

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

### **7.3 LANGUES À UTILISER**

L'anglais doit être utilisé en plus du français pour le document de transport des marchandises dangereuses.





## **CHAPITRE 8 : RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT**

### **8.1 ACCEPTATION DES MARCHANDISES AU TRANSPORT**

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

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

*Note 1. — Voir le Chapitre 12 relatif aux comptes rendus d'accidents et d'incidents concernant les marchandises dangereuses.*

*Note 2. — Les Instructions Techniques contiennent des dispositions spéciales relatives à l'acceptation des suremballages.*

### **8.2 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 §.8.1.

### **8.3 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.

### **8.4 INSPECTIONS POUR DÉTERMINER S'IL Y A EU DES DOMMAGES OU DES DÉPÉRDITIONS**

8.4.1 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.



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

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

8.4.4 Les colis ou les suremballages contenant des marchandises dangereuses ainsi que les conteneurs contenant des matières radioactives doivent être inspectés lorsqu'ils sont déchargés de l'aéronef ou de l'unité de chargement pour y relever toute trace de dommage, de déversement ou de déperdition. Si l'on découvre des traces de dommage ou de déperdition, l'emplacement de l'aéronef où les marchandises dangereuses ou l'unité de chargement étaient placées doit être inspecté pour repérer tout dommage ou contamination.

## **8.5 RESTRICTIONS AU CHARGEMENT DANS LA CABINE DES PASSAGERS OU DANS LE POSTE DE PILOTAGE**

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

## **8.6 DÉCONTAMINATION**

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

8.6.2 Un aéronef qui aura été contaminé par des matières radioactives doit être immédiatement retiré du service et ne doit 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.

## **8.7 SÉPARATION ET ISOLEMENT**

8.7.1 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.

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



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

## **8.8 ARRIMAGE DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

Lorsque des marchandises dangereuses régies par les dispositions du présent règlement sont chargées à bord d'un aéronef, l'exploitant doit les 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 devront être arrimés de manière à satisfaire à tout moment aux prescriptions de séparation du § 8.7.3.

## **8.9 CHARGEMENT À BORD D'AÉRONEFS CARGOS**

Les colis de marchandises dangereuses qui portent l'étiquette « **Aéronef cargo seulement** » doivent être chargés conformément aux dispositions des Instructions Techniques.

## **8.10 CONSERVATION DE DOCUMENTS D'EXPÉDITION DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

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

L'exploitant de l'aéronef dans lequel les marchandises dangereuses sont transportées doit archiver pendant trois (3) 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 exigences de 7.2.1;
- 2) la liste de vérification d'acceptation dûment remplie conformément aux dispositions de 8.1.1 et 8.2.1 ;
- 3) une copie des renseignements écrits fournis au Commandant de bord conformément aux exigences de 9.1.



## **CHAPITRE 9 : RENSEIGNEMENTS À FOURNIR**

### **9.1 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AU PILOTE COMMANDANT DE BORD**

L'exploitant d'un aéronef dans lequel des marchandises dangereuses doivent être transportées doit remettre au pilote Commandant de bord, le plus tôt possible avant le départ de l'aéronef, les renseignements écrits spécifiés dans les Instructions Techniques. (voir Appendice 1 NOTOC)

### **9.2 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR ET INSTRUCTIONS À DONNER AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE**

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

### **9.3 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AUX PASSAGERS**

L'exploitant d'aéronef ou d'aérodrome ou toute entreprise d'assistance en escale 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 assez visibles et en nombre suffisant :

- 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.

### **9.4 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR À D'AUTRES PERSONNES**

Les exploitants, expéditeurs et autres organismes qui interviennent dans le transport aérien de marchandises dangereuses, doivent fournir à 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.

## **9.5 RENSEIGNEMENTS QUE LE PILOTE COMMANDANT DE BORD DOIT FOURNIR AUX AUTORITÉS AÉROPORTUAIRES**

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

## **9.6 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT D'AÉRONEF**

9.6.1 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 :

- a) 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 ;
- b) communiquer aussitôt que possible, ces renseignements aux autorités compétentes de l'État de l'exploitant et de l'État dans lequel est survenu l'accident ou l'incident grave.

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

*Note. — Les expressions «accident», «incident grave» et «incident» sont celles qui sont définies dans le RANT 13.*



## **CHAPITRE 10 : ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION**

Des programmes de formation et de recyclage concernant les marchandises dangereuses doivent être établis et mis à jour par les exploitants ou toute autre entité qui accepte, stocke, charge et décharge les marchandises dangereuses ainsi qu'il est prescrit dans les Instructions Techniques.

*Note 1 : 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.*

*Note 2 : Des informations supplémentaires sont fournies dans l'Appendice 2 - Programmes de formation.*



## **CHAPITRE 11 : CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS**

### **11.1 SYSTÈMES D'INSPECTION**

En vue de l'application de ses règlements relatifs au transport aérien de marchandises dangereuses, le Togo a établi des procédures d'inspection, de surveillance et de contrôle de toutes les entités qui assurent des fonctions prévues par lesdits règlements..

*Note 1.— Ces procédures contiennent des dispositions concernant :*

- l'inspection des expéditions de marchandises dangereuses préparées, présentées au transport, acceptées ou transportées par les entités visées au § 11.1 ;*
- la vérification des pratiques des entités visées au § 11.1 ;*
- les enquêtes sur des violations présumées (voir le § 11.3).*

*Note 2.— Des orientations sur les inspections de marchandises dangereuses et la mise en application des règlements correspondants figurent dans le Supplément aux Instructions Techniques (Partie S-5, Chapitre 1 et Partie S-7, Chapitres 5 et 6).*

### **11.2 COOPÉRATION ENTRE ÉTATS**

Le Togo collaborera, autant que possible, avec les autres 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 :*

- 1) les alertes et bulletins de sécurité ; ou*
- 2) les avis sur les marchandises dangereuses ;*
- 3) les mesures de réglementation proposées ou prises ;*
- 4) les rapports d'incidents ;*
- 5) les documents ou autres éléments de preuve mis au jour lors d'enquêtes sur les incidents ;*



6) les mesures d'application prévues et adoptées ;

7) et les moyens d'information et de sensibilisation pouvant être rendus publics.

### **11.3 SANCTIONS**

11.3.1 Tout contrevenant au présent règlement encourt les sanctions prévues à cet effet.

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

### **11.4 MARCHANDISES DANGEREUSES TRANSPORTÉES PAR LA POSTE**

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

*Note. — 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 (Convention Postale Universelle - Deuxième partie, Règles applicables à la poste, aux lettres et aux colis postaux).*





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

### **GÉNÉRALITÉS**

12.1 Afin d'éviter la répétition d'accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses, le Togo a établi des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents qui se produisent sur le territoire et concernent des marchandises dangereuses transportées à destination ou en provenance d'un autre État. Les comptes rendus sur de tels accidents et incidents doivent être établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions Techniques.

12.2 Afin d'éviter la répétition d'accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses, le Togo a établi des procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents autres que ceux décrits au §12.1 Les comptes rendus sur de tels accidents et incidents doivent être établis conformément aux dispositions des Instructions Techniques.

12.3 Afin d'éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, le Togo a établi procédures pour enquêter et recueillir des renseignements sur les cas de ce type qui se produisent sur le territoire et concernent des marchandises dangereuses transportées à destination ou en provenance d'un autre État. Les comptes rendus sur de tels cas doivent être établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.

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

*Note : Des informations supplémentaires sont fournies dans l'Appendice 3 " Compte rendu relatif aux incidents ou accidents de marchandises dangereuses".*



## **CHAPITRE 13 : SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **GÉNÉRALITÉS**

La sûreté des marchandises dangereuses est prise en compte et traitée dans le Programme National de Sûreté de l'Aviation Civile.

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'Autorité de l'aviation civile à l'intention des expéditeurs, des exploitants et des autres personnes intervenant dans le transport aérien de marchandises dangereuses.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 18**

### **Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses**

Page : **35 de 52**

Révision 00

Date : 01/07/2015

## **APPENDICES**



## **APPENDICE 1 : NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD (NOTOC)**

### **1 OBJET**

1.1 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, des renseignements écrits ou imprimés précis et lisibles concernant les marchandises dangereuses à transporter comme fret.

*Note. — Ces renseignements comprennent les informations sur les marchandises dangereuses qui ont été chargées à un point de départ précédent et qui doivent être transportées sur le vol subséquent.*

1.2. Le présent appendice a pour objet la présentation des renseignements à fournir au pilote Commandant de bord (NOTOC) et des dispositions pour son utilisation.

### **2 DOMAINE D'APPLICATION**

2.1 Le présent appendice qui s'adresse aux exploitants d'aéronefs traite les exigences en matière de renseignements à fournir au pilote Commandant de bord, conformément au Chapitre 4 de la 7<sup>e</sup> Partie des Instructions Techniques de l'OACI.

### **3 DISPOSITIONS**

3.1 Il est toujours possible qu'une urgence survienne en vol et qu'un aéronef fasse un atterrissage d'urgence. S'il y a les marchandises dangereuses à bord, des détails de ces derniers devront être donnés aux services de la circulation aérienne au profit des services de secours. En outre, si un incident survient pendant le vol, le Commandant doit savoir quelles marchandises dangereuses sont à bord et leur localisation sur l'aéronef. À cet effet, il doit être fourni des renseignements écrits sur ce qui a été chargé à bord. Ces renseignements à fournir au pilote Commandant de bord sont désignés habituellement sous le nom « NOTOC » - l'avis au Commandant de bord.

3.2 Sauf indications contraires, ces renseignements doivent comprendre :

- a) le numéro de la lettre de transport aérien (s'il en est fourni) ;
- b) la désignation officielle de transport (complétée le cas échéant par la ou les désignations techniques, voir le Chapitre 1 de la Partie 3 des Instructions Techniques de l'OACI) et le numéro ONU ou le numéro ID indiqués dans les présentes Instructions. Lorsque des générateurs chimiques d'oxygène contenus dans des inhalateurs-protecteurs sont transportés en vertu de la disposition particulière A144, la mention « inhalateur-protecteur (cagoule antifumée) pour



équipage d'aéronef suivant la disposition particulière A144 » doit compléter la désignation officielle de transport ;

- c) la classe ou division, ainsi que les risques subsidiaires qui correspondent aux étiquettes de risque subsidiaire apposées ; ces classes ou divisions seront désignées par leur numéro, auquel s'ajoutera, pour la classe 1, le groupe de compatibilité ;
- d) le groupe d'emballage qui figure dans le document de transport des marchandises dangereuses ;
- e) le nombre de colis et l'emplacement précis où ils ont été chargés. Pour les matières radioactives, voir l'alinéa g) ci-dessous ;
- f) la quantité nette, ou la masse brute le cas échéant, de chaque colis, sauf dans le cas des matières radioactives ou des autres matières dangereuses pour lesquelles il n'est pas exigé d'indiquer la quantité nette ou la masse brute sur le document de transport ou, s'il y a lieu, sur un document écrit de remplacement. Dans le cas d'expéditions composées de colis multiples contenant des marchandises dangereuses qui portent la même désignation officielle de transport et le même numéro ONU ou le même numéro ID, il suffit d'indiquer la quantité totale et les quantités du plus gros et du plus petit colis à chaque lieu de chargement. Dans le cas d'une unité de chargement ou d'un autre type de palette contenant des produits de consommation accepté d'un même expéditeur, il suffit d'indiquer le nombre de colis et la masse brute moyenne ;
- g) pour les matières radioactives, le nombre de colis, de suremballages ou de conteneurs, leur catégorie, leur indice de transport, s'il y a lieu, et l'emplacement précis où ils ont été chargés ;
- h) l'obligation éventuelle de transporter le colis par aéronef cargo seulement ;
- i) l'aérodrome auquel le ou les colis doivent être déchargés ;
- j) le cas échéant, une note indiquant que les marchandises dangereuses transportées font l'objet d'une dérogation accordée par l'État ;
- k) le numéro de téléphone de l'endroit où, pendant le vol, on peut obtenir un exemplaire des renseignements fournis au pilote Commandant de bord, si l'exploitant entend permettre à ce dernier de donner un numéro de téléphone au lieu des indications détaillées sur les marchandises dangereuses qui se trouvent à bord.

3.3 Pour le dioxyde de carbone solide (neige carbonique), n° ONU 1845, seuls doivent être indiqués le numéro ONU, la désignation officielle de transport, la classe, la quantité totale dans chaque soute de l'aéronef et l'aérodrome où les colis seront déchargés.

3.4 Les renseignements fournis au pilote Commandant de bord doivent aussi contenir une confirmation signée, ou quelque autre indication, venant de la personne responsable du chargement, qu'il n'y avait pas de signe que les colis chargés à bord de l'aéronef étaient endommagés ou fuyaient.



3.5 Les renseignements fournis au pilote Commandant de bord doivent lui être facilement accessibles pendant le vol.

3.6 Ces renseignements doivent être fournis au pilote Commandant de bord sur un formulaire spécial et non au moyen de lettres de transport aérien, de documents de transport de marchandises dangereuses, de factures, etc.

3.7 Le pilote Commandant de bord doit indiquer sur une copie des renseignements qui lui sont fournis, ou de toute autre manière, que les renseignements ont été reçus.

3.8 Un exemplaire lisible des renseignements fournis au pilote Commandant de bord doit être conservé au sol. Une indication que le pilote Commandant de bord a reçu les renseignements doit figurer sur cet exemplaire ou l'accompagner. Cet exemplaire, ou les renseignements qu'il contient, doit être facile d'accès aux aérodromes du dernier départ et du point d'arrivée suivant prévu, jusqu'à la fin du vol auquel se rapportent les renseignements.

3.9 Outre les langues que peut exiger l'État de l'exploitant, l'anglais devrait être utilisé pour les renseignements fournis au pilote Commandant de bord.

3.10 Dans le cas où les renseignements fournis au pilote Commandant de bord sont d'un volume tel que, en situation d'urgence, il ne serait pas possible de les communiquer en vol par radiotéléphonie, l'exploitant devrait aussi fournir un résumé des renseignements indiquant au moins les quantités et la classe ou la division des marchandises dangereuses présentes dans chaque compartiment de fret.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 18

### Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Page: 39 de 52

Révision : 00

Date : 01/07/2015

#### NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD

BASE \_\_\_\_\_

DATE : \_\_\_\_\_

AÉRONEF \_\_\_\_\_

**AÉRONEF DE PASSAGERS / AVION CARGO SEULEMENT**

N° VOL \_\_\_\_\_

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

Numéro LTA	Destination aérodrome de déchargement	Nombre de colis	Désignation officielle	No ONU/Identification	Classe Ou Div.	Groupe d'emb	Risque Subsidaire.	Qté nette ou masse brute	Position de changement	Dérogation	Indice de transport

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

Signature de l'agent de fret :

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

Signature du pilote Commandant de bord

## **APPENDICE 2 : PROGRAMME DE FORMATION**

*Note liminaire — Pour que les règlements relatifs au transport de marchandises dangereuses soient appliqués correctement et pour que leurs objectifs soient atteints, il importe que tous les intéressés soient pleinement conscients des dangers qui risquent de se présenter et qu'ils comprennent parfaitement les règlements en vigueur. Cela ne sera possible que si des programmes de formation (formation initiale et recyclage) concernant le transport des marchandises dangereuses sont correctement organisés et appliqués.*

### **1. OBJET**

- (a) L'exploitant doit établir et maintenir un programme de formation de ses personnels et le faire approuver par l'Autorité de l'aviation civile conformément aux Instructions Techniques. Le présent appendice a pour objet la présentation de ces exigences en matière de programmes de formation du personnel.

### **2. ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION**

2.1. Les personnes et agences suivantes doivent établir ou faire établir en leur nom des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses :

- (a) les expéditeurs de marchandises dangereuses ainsi que les emballeurs et les personnes ou organisations qui assument les responsabilités des expéditeurs ;
- (b) les exploitants ;
- (c) les agences de service d'escale qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations d'acceptation, de manutention, de chargement, de déchargement, de transfert et d'autres opérations concernant le fret, la poste ou les provisions de bord ;
- (d) les agences de service d'escale situées à un aéroport qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations d'acheminement, débarquement ou transfert de passagers ;
- (e) les agences qui ne sont pas situées à un aéroport et qui effectuent, au nom de l'exploitant, des opérations de contrôle des passagers ;
- (f) les transitaires ;
- (g) les agences chargées du filtrage des passagers et de leurs bagages et/ou du fret, de la poste ou des provisions de bord ;
- (h) le personnel des opérateurs postaux désignés.





2.2. Les programmes de formation prescrits au § 2.1, alinéa b), doivent être soumis à l'Autorité de l'aviation civile pour examen et approbation. Les programmes de formation prescrits ailleurs qu'au § 2.1, alinéa b), doivent être soumis à l'Autorité de l'aviation civile pour examen et approbation, dans les conditions qu'elle aura fixées.

### **3. PROGRAMMES DES COURS**

3.1 Le personnel doit être formé, en ce qui a trait aux spécifications, d'une manière correspondant à ses responsabilités. Cette formation doit comprendre :

- (a) un cours général de familiarisation visant à assurer une connaissance des dispositions générales ;
- (b) un cours ciblé visant à fournir une formation détaillée en ce qui a trait aux spécifications relatives à la fonction de la personne considérée ;
- (c) un cours sur la sécurité visant à couvrir les risques que présentent les marchandises dangereuses, la sécurité de la manutention et les procédures d'intervention d'urgence.

3.2 Avant d'exercer des fonctions indiquées dans le Tableau 1 ou 2, le personnel décrit dans les catégories indiquées dans le Tableau 1 ou 2 doit être formé ou la formation de ce personnel doit être vérifiée.

3.3 Des cours de recyclage doivent être donnés dans les vingt-quatre (24) mois suivant la formation précédente pour garantir le maintien à jour des connaissances. Toutefois, si la formation de recyclage s'est terminée dans les trois derniers mois de la période de validité de la formation précédente, la période de validité court de la date à laquelle la formation de recyclage s'est terminée jusqu'à vingt quatre (24) mois après la date d'expiration de la formation précédente.

**Tableau 1. Contenu des cours de formation**

<i>Aspects du transport aérien de marchandises dangereuses avec lesquels ces catégories devraient être familiarisées</i>	<i>Expéditeurs et emballeurs</i>		<i>Transitaires</i>			<i>Exploitants et agents des services d'assistance en escale</i>					<i>Personnel de sûreté</i>	
	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 générales d'emballage	x	x	x			x						
Étiquetage et marquage	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Documents de transport des marchandises dangereuses et autres documents pertinents	x		x	x		x	x					
Procédures d'acceptation						x						
Reconnaissance des marchandises dangereuses non 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 de l'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

## LÉGENDE

- 1 — Expéditeurs et personnes assurant les tâches des expéditeurs
- 2 — Emballeurs
- 3 — Personnel des transitaires intervenant dans l'acheminement des marchandises dangereuses
- 4 — Personnel des transitaires intervenant dans l'acheminement du fret, de la poste ou des provisions de bord (autre que des marchandises dangereuses)
- 5 — Personnel des transitaires intervenant dans la manutention, l'entreposage et le chargement du fret, de la poste ou des provisions de bord
- 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, de la poste ou des provisions de bord (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, de la poste, des provisions de bord et des bagages
- 9 — Personnel des services passagers
- 10 — Membres d'équipage de conduite et répartiteurs de charge
- 11 — Membres d'équipage (autres que les membres d'équipage de conduite)
- 12 — Personnel de sûreté intervenant dans le filtrage du fret, de la poste et des provisions de bord, des passagers et de leurs bagages, par exemple les agents chargés du filtrage de sûreté, leurs superviseurs et le personnel participant à la mise en œuvre des procédures de sûreté

3.4 Une épreuve de vérification des connaissances doit être conduite après la formation. Il doit être confirmé que l'épreuve a été réussie.

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

- a) le nom de la personne ;
- b) la date la plus récente de formation reçue ;
- c) une description, une copie ou toute référence utile aux éléments de cours utilisés pour répondre aux dispositions en matière de formation ;
- d) le nom et l'adresse de l'organisme qui assure la formation ;
- e) une attestation qu'un examen a bien été réussi.

Le dossier de formation doit être conservé par l'employeur pendant une période minimale de trente-six (36) mois à compter de la date la plus récente de formation et être remis sur demande à l'employé ou à l'autorité nationale compétente.

3.6 Les sujets relatifs au transport des marchandises dangereuses avec lesquels les diverses catégories de personnel devraient être familiarisées sont indiqués dans le Tableau 1.

3.7 Le personnel des exploitants qui ne transportent pas de marchandises dangereuses à titre de fret, d'envoi postal ou de provisions de bord doit avoir une formation appropriée à ses responsabilités. Les sujets avec lesquels les diverses catégories de personnel devraient être familiarisées sont indiqués dans le Tableau 2.

**Tableau 2. Contenu des cours de formation à l'intention des exploitants  
qui ne transportent pas de marchandises dangereuses comme fret**

Contenu	7	8	9	10	11
Théorie générale	X	X	X	X	X
Limites	X	X	X	X	X
Étiquetage et marquage	X	X	X	X	X
Documents de transport des marchandises dangereuses et autres documents pertinents	X				
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées	X	X	X	X	X
Dispositions concernant les passagers et les membres de l'équipage	X	X	X	X	X
Procédures d'urgence	X	X	X	X	X

#### LÉGENDE

- 7 — Personnel des exploitants et des agents de services d'assistance en escale acceptant du fret, de la poste ou des provisions de bord (autres 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, de la poste, des provisions de bord (autres que des marchandises dangereuses) et des bagages
- 9 — Personnel des services passagers
- 10 — Membres d'équipage de conduite et répartiteurs de charge
- 11 — Membres d'équipage (autres que les membres d'équipage de conduite)

*Note 1. — Selon les responsabilités de la personne considérée, les aspects de la formation à assurer peuvent différer de ce qui est prévu dans les Tableaux 1 et 2. Par exemple, pour ce qui est de la classification, le personnel participant à la mise en œuvre des procédures de sûreté (par exemple les agents chargés du filtrage et leurs superviseurs) doit recevoir une formation seulement sur les propriétés générales des marchandises dangereuses.*

*Note 2. — Les catégories de personnel indiquées dans les Tableaux 1 et 2 ne sont pas exhaustives. Les personnes travaillant dans l'industrie de l'aviation ou qui interagissent avec cette industrie dans des domaines tels que les centres de réservations passagers et fret, l'ingénierie et la maintenance, devraient recevoir une formation sur les marchandises dangereuses conformément à la section 3, sauf lorsqu'elles remplissent l'une des fonctions identifiées dans le Tableau 1 ou 2.*

3.8 Le personnel des opérateurs postaux désignés doit avoir une formation appropriée à ses responsabilités. Les sujets avec lesquels les diverses catégories de personnel devraient être familiarisées sont indiqués dans le Tableau 3.

**Tableau 3**

**Contenu des cours de formation à l'intention du personnel des opérateurs postaux désignés**

<i>Aspects du transport aérien de marchandises dangereuses avec lesquels ces catégories devraient être familiarisées</i>	<i>Opérateurs postaux désignés</i>		
	A	B	C
<b>Théorie générale</b>	x	x	x
<b>Limites</b>	x	x	x
<b>Prescriptions générales pour les expéditeurs</b>	x		
<b>Classification</b>	x		
<b>Liste des marchandises dangereuses</b>	x		
<b>Prescriptions générales d'emballage</b>	x		
<b>Étiquetage et marquage</b>	x	x	x
<b>Documents de transport des marchandises dangereuses et autres documents pertinents</b>	x	x	
<b>Procédures d'acceptation des marchandises dangereuses indiquées au chap 18.2 section 18.2.4.1</b>	x		
<b>Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées</b>	x	x	x
<b>Procédures de stockage et de chargement</b>			x
<b>Dispositions concernant les passagers et les membres d'équipage</b>	x	x	x
<b>Procédures d'urgence</b>	x	x	x

**LÉGENDE**

- 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.



## **4 QUALIFICATIONS DES INSTRUCTEURS**

4.1 Sauf indication contraire de l'Autorité de l'aviation civile, les instructeurs des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses doivent posséder des capacités pédagogiques suffisantes et avoir suivi avec succès un programme de formation relatif aux marchandises dangereuses dans les catégories applicables ou dans la catégorie 6, avant d'exécuter eux-mêmes un tel programme de formation sur les marchandises dangereuses.

4.2 Les instructeurs qui exécutent des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses doivent assurer ce type de cours tous les vingt-quatre (24) mois au moins ou sinon suivre une formation de recyclage.



## **APPENDICE 3 : COMPTES RENDUS RELATIFS AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

### **1 OBJET**

- (a) Tout type d'incident ou d'accident de marchandises dangereuses doit être rapporté indépendamment du fait que les marchandises dangereuses se trouvaient dans le fret, la poste, les bagages des passagers ou les bagages des membres d'équipage.
- (b) La découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées dans le fret, le courrier ou les bagages doit également faire l'objet d'un compte rendu.
- (c) Le présent appendice a pour objet la présentation des comptes rendus initial et de suivi relatifs aux incidents et accidents de marchandises dangereuses ou en cas de découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées.

### **2 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent appendice s'adresse aux exploitants d'aéronefs et présente le formulaire de compte rendu relatif aux incidents ou accidents de marchandises dangereuses.

### **3 COMPTES RENDUS RELATIFS AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

#### **3.1 RENSEIGNEMENTS CONTENUS DANS UN COMPTE RENDU INITIAL**

- (a) Les comptes rendus initiaux peuvent se faire par tous les moyens, mais, dans tous les cas, un compte rendu écrit devrait être émis dans un délai de soixante douze (72) heures et adressé à l'Autorité de l'aviation civile, à l'employeur et à l'expéditeur des marchandises dangereuses.
- (b) Le compte rendu doit être aussi détaillé que possible et contenir toutes les données connues au moment de sa rédaction à savoir :
  - (1) la date de l'incident ou de l'accident, ou de la découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées ;
  - (2) le lieu, le numéro et la date du vol, le cas échéant ;
  - (3) la description des marchandises dangereuses, le numéro de référence de la lettre de transport aérien, du bagage, du billet, etc. ;
  - (4) la désignation correcte (y compris le nom technique), la nomenclature O.N.U. /le numéro d'identification etc. ;



- (5) la catégorie ou classe et tout risque subsidiaire ;
  - (6) le type de conditionnement, le cas échéant, et la spécification du marquage de l'emballage y figurant ;
  - (7) la quantité utilisée ;
  - (8) le nom et l'adresse de l'expéditeur, du passager, etc. ;
  - (9) tout autre détail important ;
  - (10) la cause possible de l'incident ou de l'accident ;
  - (11) l'action entreprise ;
  - (12) toute autre action entreprise ;
  - (13) nom, titre, adresse et coordonnées détaillées de l'auteur du compte rendu.
- (c) Des copies des documents appropriés et toutes photographies prises pourraient être jointes au compte rendu.

### 3.2 RENSEIGNEMENTS CONTENUS DANS UN COMPTE RENDU DE SUIVI DANS LES 30 JOURS

- (a) Si un compte rendu immédiat était exigé à l'égard d'un rejet accidentel, d'un accident concernant des marchandises dangereuses ou d'un incident concernant des marchandises dangereuses, un compte rendu de suivi doit être fait par l'employeur de la personne, ou par le travailleur autonome, qui était en possession des marchandises dangereuses au moment du rejet accidentel, de l'accident ou de l'incident concernant des marchandises dangereuses.
- (b) Le compte rendu de suivi est fait par écrit à l'Autorité de l'aviation civile dans les trente (30) jours qui suivent le rejet accidentel, l'accident ou l'incident concernant des marchandises dangereuses et comprend au minimum les renseignements suivants :
  - (1) les nom et adresse de l'établissement de la personne qui fournit les renseignements, ainsi que le numéro de téléphone ;
  - (2) les références de la lettre de transport, du billet d'avion du passager ou de l'étiquette du bagage ;
  - (3) les date, heure et lieu, le numéro de vol si applicable de l'accident ou l'incident concernant des marchandises dangereuses ;
  - (4) les causes suspectées de l'accident ou l'incident concernant des marchandises dangereuses ;
  - (5) les nom et adresse de l'établissement de l'expéditeur ;





- (6) l'appellation réglementaire (y compris le nom technique si applicable), le numéro ONU/Numéro d'identification, la classe ou la division ainsi que le type et les spécifications d'emballage des marchandises dangereuses ;
- (7) la quantité estimative de marchandises dangereuses rejetées et la quantité totale de celles-ci dans le contenant avant le rejet accidentel, l'accident ou l'incident concernant des marchandises dangereuses ;
- (8) une description du contenant en cause fondée sur les marques d'identification et une description de la défaillance ou de l'endommagement du contenant, y compris la manière dont la défaillance ou l'endommagement est survenu ;
- (9) dans le cas d'un rejet accidentel provenant d'une bouteille à gaz qui a subi une défaillance accidentelle, les indications de danger, conformité et une description de la défaillance, par exemple, une explosion, le bris par cisaillement d'une valve ou une fissure de la bouteille à gaz ;
- (10) le nombre de blessés et de morts par suite du rejet accidentel, de l'accident concernant des marchandises dangereuses ou de l'incident concernant des marchandises dangereuses ;
- (11) une estimation du nombre de personnes évacuées de résidences privées ou de lieux ou d'édifices publics ;
- (12) si un plan d'intervention d'urgence a été mis en œuvre, le nom de la personne qui est intervenue à la suite de l'urgence conformément au plan d'intervention d'urgence.



#### 4 FORMULAIRE DE COMPTE RENDU D'INCIDENT OU D'ACCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

##### *DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT*

##### COMPTE RENDU D'INCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

*Those boxes where the heading is in italics need only be completed if applicable*

DGOR No

**Les cases dont l'écriture est en italique ne seront remplies que si appropriées**

1. <i>Operator /Exploitant</i>		2. <i>Date of occurrence / Date de l'incident</i>		3. <i>Local time of occurrence</i> Heure locale	
4. <i>Flight date / Date du vol</i>		5. <i>Flight no / N° de vol</i>			
6. <i>Departure airport /: Aéroport de départ</i>		7. <i>Destination airport / Aéroport de destination</i>			
8. <i>Aircraft type /Type d'aéronef</i>		9. <i>Aircraft registration / Immatriculation de l'aéronef</i>			
10. <i>Location of occurrence / Lieu de l'incident</i>		11. <i>Origin of the goods / Origine des marchandises dangereuses</i>			
12. <i>Description of the occurrence, including details of injury, damage, etc. (If necessary continue on the reverse of this form)</i> Description de l'incident, y compris tous les détails de dommages (Continuez au besoin sur le verso de ce formulaire)					
13. <i>Proper shipping name (including the technical name) / Nom propre d'expédition (y compris le nom technique)</i>				14. <i>UN/ID no (when known) / N° UN/ID (Si connu)</i>	
15. <i>Class/division (when known)/ Classe et division (si connues)</i>		16. <i>Subsidiary risk(s) : Risque(s) subsidiaire(s)</i>		17. <i>Packing group/ Groupe d'emballage</i>	
18. <i>Category, (class 7 only)/Catégorie (Si classe 7)</i>					
19. <i>Type of packaging / Type d'emballage</i>		20. <i>Packaging specification marking / Marquage</i>		21. <i>No of packages / N° d'emballage</i>	
22. <i>Quantity (or transport index, if applicable) / Quantité (indice de transport si besoin)</i>					
23. <i>Reference no of Air Waybill / N° LTA</i>					
24. <i>Reference no of courier pouch, baggage tag, or passenger ticket / Référence d'étiquette de bagages, ou de billet de passager</i>					
25. <i>Name and address of shipper, agent, passenger, etc. / Nom et adresse d'expéditeur, d'agent agréé, de passager,</i>					



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 18

### Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Page : 51 de 52

Révision 00

Date : 01/07/2015

26. *Other relevant information (including suspected cause, any action taken) / Autre information appropriée (y compris les causes suspectées et mesures prises)*

27. *Name and title of person making report / Nom et titre de la personne rédigeant le compte rendu*

28. *Telephone no / N° téléphone*

29. *Company / Compagnie*

30. *Reporter's ref / Référence du rédacteur*

31. *Adress / Adresse*

32. *Signature / Signature*

33. *Date / Date*

Page of



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 18**

**Sécurité du transport aérien  
des marchandises dangereuses**

Page : **52 de 52**

Révision 00

Date : 01/07/2015

**DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT**

DGOR No

**COMPTE RENDU D'INCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

*Description of the occurrence (continuation) / Description de l'incident (suite)*

Page of