REPUBLIQUE DU BURUNDI

MINISTERE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

REGLEMENT AERONAUTIQUE DU BURUNDI N° 18 (RAB 18)

SECURITE DU TRANSPORT AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Edition N° 1
Octobre 2019

B.P. 1860 Bujumbura
Tél.: +257 22 22 7772 ; +257 22 22 6841 Fax : +257 22 22 6840 ; Courriel : mttpe@cbinf.com

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS

Amendement N°	Applicable le	Inscrit le	Par
1 à 12	**Incorporés dans la présente édition**		

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS

Amendements du RAB 18				
Amendement OACI	**Origine**	**Objet**	**Date d'adoption**	**Date d'entrée en application**
N°12 Quatrième édition, Juillet 2011 Amendement n°12 à l'annexe 18	Vingt-quatrième réunion du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses (DGP/24)	Amendement concernant : a) les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ; b) les marchandises dangereuses dans la poste ; c) les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses.	**13/07/2015**	**12/11/2015**

LISTE DES REFERENCES

Annexe 18, 4ème édition–Juillet 2011

Instructions techniques (Doc 9284), Edition 2017/2018

REPUBLIQUE DU BURUNDI

MINISTERE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX PUBLICS, DE L'EQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

CABINET DU MINISTRE

ORDONNANCE MINISTÉRIELLE N° 720/1989 DU 17.../10.../2019 PORTANT MISE EN APPLICATION DU CODE DE L'AVIATION CIVILE DU BURUNDI EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics, de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire;

Vu la Constitution de la République du Burundi ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par la République du Burundi le 19 janvier 1968 ;

Vu le Traité pour l'établissement de la Communauté Est Africaine tel que modifié en date du 20 août 2007, spécialement en son article 92 ;

Vu le Protocole de création de l'Agence de Supervision de la Sûreté et de la Sécurité de l'aviation civile au sein de la Communauté Est Africaine (EAC- CASSOA) signé le 18 avril 2007 ;

Vu la Loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant Code de l'Aviation Civile du Burundi, spécialement

Vu le Décret n°100/086 du 26 juillet 2018 portant révision du décret n°100/196 du 29 juillet 2013 portant réorganisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics, de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire ;

Vu le décret n°100/117 du 02 mai 2013 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi ;

Revu l'ordonnance n° 720 / 65 du 12 /1/2017 portant mise en application du Code de l'Aviation Civile du Burundi en matière de certification et d'administration d'exploitants d'aéronefs ;

ORDONNE :

CHAPITRE I : DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

Article 1. Dénomination

Le présent règlement est appelé *Règlement aéronautique du Burundi en matière de sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses, en abrégé* ***RAB 18***.

Article 2. Définitions et abréviations

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

(1) ***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 (voir Appendice 1 - paragraphe (a)(1).

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

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

Dans ce contexte, ne sont pas considérés comme faisant partie des passagers :

(a) un membre d'équipage ;

(b) un employé de l'exploitant, autorisé et transporté en accord avec les instructions contenues dans le Manuel d'exploitation ;

(c) un représentant autorisé de l'administration de l'aviation civile ;

(d) ni une personne dont les fonctions sont en rapport direct avec les marchandises particulières à bord.

(4)***Agent de manutention.*** Agent chargé pour le compte d'un exploitant de partie ou totalité de la réception du chargement, du déchargement, du transfert ou autre prise en charge des passagers ou du fret ;

(5) ***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.

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

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

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

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

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

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

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

(f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

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

(8) ***Conteneur de fret.*** *(*voir unité de chargement).

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

(10) ***Désignation officielle de document de transport.*** désignation, devant être utilisée pour décrire une substance ou un article particulier, donnée dans tout document ou notification de transport et, le cas échéant, sur l'emballage.

(11) ***Document de transport de marchandises dangereuses.*** document spécifié dans les Instructions Techniques. Il est rempli par la personne désirant faire transporter des marchandises dangereuses et contient des informations relatives aux dites marchandises. Ce document comporte une déclaration signée attestant que les marchandises dangereuses sont entièrement et précisément décrites par leur désignation correcte et leur nomenclature O.N.U. / numéro d'identité, et attestant qu'elles sont correctement classifiées, emballées, marquées, étiquetées et en état d'être transportées ;

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

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

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

(15) ***État d'origine.*** État sur le territoire duquel la marchandise a été chargée à bord d'un aéronef pour la première fois.

(16) ***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.

(17) ***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.

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

(19) ***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.

(20) ***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.

(21) ***Liste de vérification en vue de l'acception.*** document utilisé pour effectuer le contrôle de l'aspect extérieur des colis contenant des marchandises dangereuses et le contrôle des documents associés afin de déterminer le respect de toutes les exigences appropriées ;

(22) ***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.

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

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

(25) ***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.

(26) ***Numéro ID.*** Numéro d'identification temporaire attribué à un article de marchandise dangereuse qui n'a pas reçu de numéro O.N.U.

(27) ***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.

(28) ***Opérateur postal désigné.(DPO)*** Toute entité gouvernementale ou non gouvernementale désignée officiellement par un pays membre de l'Union

Postale Universelle (UPU) pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations correspondantes découlant des Actes de l'UPU sur son territoire.

(29) ***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.

(30) ***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.

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

(32) ***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.

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

Les abréviations et acronymes suivants sont utilisés dans la présente annexe :

(1) **AACB** Autorité de l'Aviation Civile du Burundi;

(2) **DPO** Opérateur postal désigné (Designated Postal Operator) ;

(3) **IT** Instructions Techniques (Doc 9284 OACI) ;

(4) **mSv/h** Millisieverts par heure;

(5) **OACI** Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

(6) **ONU** Organisation des Nations Unies ;

(7) **□Sv/h** microsieverts par heure

CHAPITRE 2 : CHAMP D'APPLICATION

Article 3. Champ d'application général

(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 Burundi.

(2) L'administration 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.

(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 Burundi 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).

(4) En cas de survol du territoire du Burundi, 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.

Article 4. Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

(1) Tout exploitant doit :

(a) 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.

(b) 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) L'exploitant doit se conformer aux dispositions applicables figurant dans les Instructions Techniques :

(a) que le vol se déroule totalement ou partiellement à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire d'un État ; ou

(b) qu'il soit titulaire d'une autorisation pour le transport de marchandises dangereuses conformément à l'article 10 du présent règlement.

(3) **Recommandation.—** Il est recommandé que le Burundi, en tant qu'État contractant informe l'OACI des difficultés rencontrées dans l'application des Instructions techniques et des amendements qu'il serait souhaitable d'y apporter.

(4) **Recommandation.—** Il est recommandé que, même si un amendement des Instructions techniques applicable immédiatement pour des raisons de sécurité peut ne pas avoir encore été mis en œuvre, le Burundi facilite néanmoins l'acheminement sur son territoire de marchandises dangereuses expédiées depuis un autre État contractant

conformément à cet amendement, à condition que les marchandises en question répondent en tous points aux dispositions révisées.

Article 5. Vols intérieurs d'aéronefs civils

Recommandation.— Il est recommandé que, dans l'intérêt de la sécurité et pour réduire au minimum les interruptions dans le transport international de marchandises dangereuses, les Burundi prenne également les mesures nécessaires à l'application des dispositions du présent règlement et des Instructions techniques à l'égard des vols intérieurs d'aéronefs civils.

Article 6. Exemptions

(1) Les objets et matières qui sont 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) Les rechanges des objets et matières décrits au paragraphe (1) ci-dessus ou les objets et matières retirés aux fins de remplacement qui sont transportés dans un aéronef doivent l'être conformément aux dispositions du présent règlement sauf autorisation contraire figurant dans les Instructions techniques.

(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.

(4) Transport de marchandises dangereuses par la poste aérienne :

(a) 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 en (2) ci-dessous.

(b) le Chapitre 2.3 Partie 1 du Doc 9284 Instructions Techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses indiquent les marchandises dangereuses qui peuvent être acceptées en vue de leur transport par la poste aérienne sous réserve des prescriptions des autorités nationales compétentes et des dispositions contenues dans ce Doc 9284.

Article 7. Notification des divergences par rapport aux instructions techniques

(1) Lorsque le Burundi adopte des dispositions plus restrictives que celles qui sont spécifiées dans les Instructions Techniques, ces divergences seront notifiées à l'OACI en vue de leur publication dans les Instructions Techniques.

(2) **Recommandation.**— Il est recommandé que lorsqu'un exploitant adopte des dispositions plus restrictives que celles qui sont spécifiées dans les Instructions techniques, le Burundi prenne les mesures nécessaires pour que ces divergences soient notifiées à l'OACI en vue de leur publication dans les Instructions techniques.

Article 8. Transport de surface

Recommandation.— Il est recommandé que le Burundi prenne des dispositions de nature à 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

Article 9. Autorité nationale

L'Autorité de l'aviation civile du Burundi (AACB) est l'Autorité désignée par le Burundi comme autorité compétente chargée de veiller au respect du présent règlement.

Article 10. Autorisation de transport de marchandises dangereuses

(1) Un exploitant aérien ne peut transporter des marchandises dangereuses qu'avec l'autorisation préalable de l'administration de l'aviation civile.

(2) Les marchandises dangereuses doivent être transportées ou chargées conformément à:

(a) toutes conditions auxquelles l'autorisation peut être sujet ; et

(b) aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) de l'OACI.

(3) un opérateur d'assistance en escale, un expéditeur ou transitaire, ne peut manipuler des marchandises dangereuses destinées au transport par voie
aérienne que sur autorisation préalable de l'administration de l'aviation civile.

(4) Une autorisation de transport aérien de marchandises dangereuses :

(a) est accordée par l'Administration de l'aviation civile lorsqu'elle est convaincue que l'exploitant est compétent pour assurer en toute sécurité le transport des marchandises dangereuses ;
(b) doit être sous forme écrite ; et
(c) peut être sujet à des conditions que l'Administration de l'aviation civile juge adaptées.

(5) Avant de se voir délivrer une autorisation de transport ou de manipulation de marchandises dangereuses, l'exploitant doit :

(a) fournir à l'administration de l'aviation civile les éléments attestant qu'une formation suffisante a été assurée,

(b) démontrer que l'ensemble des documents nécessaires contiennent les informations et instructions relatives aux marchandises dangereuses,

(c) démontrer que des procédures ont été mises en place pour garantir la sécurité de manipulation des marchandises dangereuses à toutes les étapes du transport aérien, et

(d) démontrer que les entrepôts servant au stockage des marchandises dangereuses sont conçus et seront utilisés conformément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) de l'OACI.

CHAPITRE 3 : CLASSIFICATION

Article 11. Classification

(1) Un exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances sont classifiés comme marchandises dangereuses conformément aux Instructions Techniques.

(2) Tout objet ou matière doit être classé conformément aux dispositions des Instructions Techniques.

(3) 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 AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Article 12. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé

(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.

(2) Les articles ou substances qui seraient par ailleurs classés comme marchandises dangereuses mais qui ne sont pas soumis aux Instructions Techniques conformément aux Parties 1 et 8 de ces instructions sont exclus des dispositions du présent chapitre, à condition que, lorsqu'ils sont placés à bord avec l'approbation de l'exploitant pour assurer une aide médicale aux patients en vol:

(a) ils soient transportés à des fins d'aide en vol, ou fassent partie de l'équipement permanent de l'avion adapté à l'usage spécialisé de l'évacuation médicale, ou soient transportés à bord d'un vol assuré par le même avion pour aller chercher un patient ou, une fois que ce patient a été conduit à destination, soient pratiquement impossibles à charger ou à décharger au moment du vol au cours duquel le patient a été transporté, l'intention étant de les décharger dès que possible (voir Appendice 1); et

(b) ils se limitent aux éléments suivants, conservés dans leur position d'utilisation ou rangés en toute sécurité s'ils ne sont pas utilisés, et soient fixés lors du décollage, de l'atterrissage et à tout autre moment du vol si le Commandant de bord le juge nécessaire pour garantir la sécurité :

(i) les bouteilles de gaz fabriquées spécialement dans le but de contenir et de transporter le gaz concerné;

(ii) les médicaments et autres articles médicaux sous le contrôle de personnel formé pendant leur durée d'utilisation à bord de l'avion;

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

(c) que leur présence à bord de l'aéronef soit nécessaire conformément à la réglementation pertinente ou pour des raisons opérationnelles, bien que les articles et substances destinés à en remplacer d'autres ou retirés pour être remplacés doivent être transportés à bord d'un avion conformément aux Instructions Techniques (voir Appendice 1);

(d) qu'ils se trouvent dans des bagages (voir Appendice 1):

(i) transportés par des passagers ou des membres d'équipage conformément aux Instructions Techniques, ou

(ii) ayant été séparés de leur propriétaire lors d'un transit (par exemple, bagages perdus ou mal acheminés), mais transportés par l'exploitant,

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

(iv) 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 (voir Appendice 1).

Article 13. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit, sauf dérogation

(1) Un exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances spécifiquement identifiés par leur nom ou leur description générique dans les Instructions Techniques comme interdits de transport ne sont pas transportés à bord d'un quelconque avion, quelles que soient les circonstances.

(2) Un exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les articles et substances ou toutes autres marchandises identifiées dans les Instructions Techniques comme interdites de transport en circonstances normales sont uniquement transportées lorsque :

(a) elles font l'objet d'une dérogation émanant des États concernés (Etat d'origine, de transit, de survol ou de destination des marchandises dangereuses) conformément aux termes des Instructions Techniques (voir Appendice 2) ;

(b) ou que les dispositions des Instructions Techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées sous réserve d'une autorisation délivrée par 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.

Article 14. Transport d'armes et munitions de guerre

Tout demandeur d'autorisation de transport d'armes et munitions de guerre au départ, en transit et à destination de l'Etat du Burundi, doit en faire la demande à l'administration de l'aviation civile conformément à l'appendice 8 du présent règlement.

Article 15. Transport d'armes de sport

(1) 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 :

(a) celles qui sont conçues pour les jeux de tir ;

(b) celles qui sont utilisées pour viser des cibles, à condition que ces armes ne soient pas celles utilisées par les forces militaires ;

(c) le pistolet pour déclencher les départs de course, etc.

(2) 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.

(3) 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.

(4) Aucune autorisation de l'administration de l'aviation civile n'est nécessaire pour le transport des armes de sport, à condition que :

(a) l'exploitant soit informé de l'intention de transporter de telles armes ;

(b) les armes soient placées dans un endroit inaccessible aux passagers pendant le vol ;

(c) les armes à feu soient vidées de leurs munitions.

(5) 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 :

(a) le Commandant de bord tiendra 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.

(b) les armes de sport transportées devront être 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.

Article 16. 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 VÉNIMEUX OU INFECTÉS Á 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.

Article 17. 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 :

a) 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 ;

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

c) 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.)

Article 18. 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.

CHAPITRE 5 : EMBALLAGE

Article 19. 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.

Article 20. Emballages utilises

(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.

(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.

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

(4) Les emballages doivent être soumis à des épreuves conformes aux dispositions des Instructions Techniques.

(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) 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.

(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.

(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.

(9) Aucune quantité nuisible d'une marchandise dangereuse ne doit adhérer à la surface extérieure des colis.

CHAPITRE 6 : ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE

Article 21. Étiquette

Sauf indications contraires des Instructions Techniques, un exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les étiquettes appropriées sont apposées sur chaque colis, suremballages et conteneurs de fret de marchandises dangereuses conformément aux dispositions de ces Instructions.

Article 22. Marques

(1) Sauf indications contraires des Instructions Techniques, un exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que chaque colis de marchandises dangereuses porte 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.

(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 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.

Article 23. Langues à utiliser

Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales du Burundi, l'étiquetage et le marquage doivent se faire en anglais, en plus de toute autre langue requise.

Note.

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

(a) le transport aérien de ces marchandises dangereuses n'est pas interdit ; et que

(b) celles-ci sont classifiées, emballées, marquées et étiquetées comme il convient ;

(c) 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.

CHAPITRE 7 : RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR

Article 24. Document de transport de marchandises dangereuses

(1) **Dispositions générales.**

Avant qu'une personne propose un colis ou un suremballage de marchandises dangereuses au transport aérien, elle doit s'assurer que le transport aérien de ces marchandises dangereuses n'est pas interdit et que celles-ci sont classifiées, emballées, marquées et étiquetées comme il convient et accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses dûment établi, ainsi qu'il est spécifié dans la présente Annexe et dans les Instructions techniques.

(2) **Document de transport de marchandises dangereuses.**

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

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

Article 25. Langues à utiliser

Lorsque les marchandises dangereuses sont transportées sur un vol sortant totalement ou partiellement des limites territoriales du Burundi, le document de transport de marchandises dangereuses devra être complété en anglais, en plus du français.

CHAPITRE 8 : RESPONSABILITES DE L'EXPLOITANT

Article 26. Généralités

(1) Le Règlement de l'aviation civile en matière de gestion de la sécurité contient des dispositions relatives à la gestion de la sécurité concernant les exploitants de transport aérien.

(2) Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient de plus amples orientations.

(3) Le transport des marchandises dangereuses est inclus dans le champ d'application du système de gestion de la sécurité (SGS) de l'exploitant.

Article 27. Acceptation des marchandises dangereuses au transport

L'exploitant n'accepte de transporter des marchandises dangereuses que si:

(1) l'emballage, le suremballage ou le conteneur de fret a été inspecté conformément aux procédures d'acceptation décrites dans les Instructions Techniques;

(2) sauf mention contraire dans les Instructions Techniques, elles sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses en deux exemplaires;

(3) la langue anglaise est utilisée pour:

(a) le marquage et l'étiquetage des colis, et

(b) le document de transport de marchandises dangereuses, en plus du français.

Article 28. Liste de vérification d'acceptation

L'exploitant doit établir et utiliser une liste de vérification pour l'acceptation de marchandises dangereuses, qui doit permettre le contrôle de tous les éléments pertinents et l'enregistrement manuel, mécanique ou informatique des résultats de ce contrôle pour être à même de respecter plus aisément les dispositions de l'article 27 du présent règlement .

Article 29. 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.

Article 30. Inspections pour déterminer s'il y a eu des dommages ou des déperditions

(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.

(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.

(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.

(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.

Article 31. 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.

Article 32. Décontamination

(1) Un exploitant doit s'assurer que :

(a) toute contamination résultant d'une fuite ou d'un endommagement de marchandises dangereuses est éliminée sans délai ;

(b) un aéronef contaminé par des marchandises radioactives est immédiatement retiré du service et n'est pas remis en service tant que le niveau de radiation sur toute surface accessible et que la contamination volatile n'est pas redescendu sous les valeurs spécifiées par les Instructions Techniques.

(2) En cas de non-respect de l'une quelconque des limites prévues par les instructions techniques applicables à l'intensité de rayonnement ou à la contamination,

(a) l'exploitant doit:

(i) s'assurer que l'expéditeur en est informé si le non-respect est constaté au cours du transport;

(ii) prendre des mesures immédiates pour atténuer les conséquences du non-respect;

(iii) porter dès que possible, et immédiatement quand une situation d'urgence s'est produite ou est en train de se produire, le non-respect à la connaissance de l'expéditeur et de l'administration de l'aviation civile ou des autorités compétentes, respectivement;

(b) l'exploitant doit également, dans les limites de ses compétences:

(i) enquêter sur le non-respect et sur ses causes, ses circonstances et ses conséquences;

(ii) prendre des mesures appropriées pour remédier aux causes et aux circonstances à l'origine du non-respect et pour empêcher la réapparition de circonstances analogues à celles qui sont à l'origine du non-respect; et

(iii) faire connaître à l'administration de l'aviation civile ou aux autorités compétentes les causes du non-respect et les mesures correctives ou préventives qui ont été prises ou qui doivent l'être.

Article 33. Séparation et isolement

Un exploitant doit s'assurer que :

(1) les colis contenant des marchandises dangereuses qui risquent d'avoir une réaction dangereuse au contact les unes des autres ne sont pas 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.

(2) les colis de matières toxiques et de matières infectieuses sont chargés à bord d'un aéronef conformément aux dispositions des Instructions Techniques.

(3) les colis de matières radioactives sont 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.

(4) les marchandises dangereuses ne se trouvent pas dans la cabine occupée par des passagers, ni dans le poste de pilotage, sauf indication contraire des Instructions Techniques.

Article 34. Arrimage des colis de marchandises dangereuses

(1) Lorsque des marchandises dangereuses régies par les dispositions de la présente annexe sont chargées à bord d'un aéronef, l'exploitant doit s'assurer qu'elles sont :

(a) protégées contre tout dommage.

(b) arrimées à bord afin d'éliminer tout risque de déplacement en cours de vol qui pourrait changer l'orientation des colis.

(2) Lorsque des marchandises dangereuses régies par les dispositions de la présente annexe sont chargées à bord d'un aéronef, l'exploitant doit s'assurer que les colis contenant des matières radioactives sont arrimés de manière à satisfaire à tout moment aux prescriptions de séparation de l'article 32 (3).

Article 35. Chargement à bord d'aéronefs cargos

(1) Un exploitant doit s'assurer que les colis de marchandises dangereuses portant l'étiquette «par cargo uniquement» sont transportés par avion-cargo et chargés conformément aux Instructions Techniques.

(2) A 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 :

(a) voir, manipuler et,

(b) lorsque leur volume et leur poids le permettent, séparer ces colis des autres marchandises.

Article 36. Conservation de documents d'expédition de marchandises dangereuses

(1) L'exploitant d'aéronef transportant les marchandises dangereuses doit s'assurer qu'une copie des documents d'expédition des marchandises dangereuses exigés à de l'article 25 du présent règlement et les renseignements écrits fournis au commandant de bord exigés à de l'article 37 du présent règlement sont rangés en un lieu facilement accessible

jusqu'au terme du temps de vol sur lequel les marchandises dangereuses ont été transportées.

(2) L'exploitant d'aéronef dans lequel les marchandises dangereuses sont transportées doit archiver pendant trois (03) mois au moins :

(a) tout document de transport de marchandises dangereuses ou tout autre document de marchandises dangereuses qui lui a été fourni par l'expéditeur conformément aux dispositions de l'article 25 du présent règlement;

(b) la liste de vérification d'acceptation dûment remplie conformément aux dispositions des articles 27 et 28 du présent règlement;

(c) une copie des renseignements écrits fournis au Commandant de bord conformément aux dispositions de l'article 38 du présent règlement.

CHAPITRE 9 : RESPONSABILITÉS DU COMMANDANT DE BORD

Article 37. Responsabilités du commandant de bord

L'exploitant d'aéronef qui transporte les marchandises dangereuses doit veiller à ce que :

(1) le commandant de bord d'un aéronef, autre qu'un hélicoptère, qui transporte des marchandises dangereuses :

(a) donne à l'équipage de bord, s'il y en a, un exposé concernant la nature et l'emplacement des marchandises dangereuses qui se trouvent dans les compartiments auxquels ils ont accès, le cas échéant ;

(b) remplisse et signe un manifeste, un carnet de route, ou un dossier de vol, ou tout autre genre de document désigné à cette fin dans le Manuel de l'exploitant, dans lequel sont consignés l'appellation réglementaire, la classe, le numéro UN et la quantité de marchandises dangereuses transportées ce jour-là;

(2) le commandant de bord d'un hélicoptère qui transporte des marchandises dangereuses remplisse et signe, chaque jour, un manifeste, un carnet de route, ou un dossier de vol, ou tout autre genre de document désigné à cette fin dans le Manuel de l'exploitant, dans lequel est portée la mention " Marchandises dangereuses transportées " ou " Dangerous Goods Transported ";

(3) en cas d'urgence en vol et si les circonstances le permettent, le commandant de bord, selon le cas :

(a) informe 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 ;

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

CHAPITRE 10 : RENSEIGNEMENTS A FOURNIR

Article 38. Renseignements à fournir au pilote commandant de bord

(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, les renseignements écrits spécifiés dans les Instructions techniques de l'OACI.

(2) Ces renseignements doivent être communiqués au commandant de bord sur un formulaire spécial et non au moyen notamment de lettres de transport aérien, de documents de transport de marchandises dangereuses, de factures.

Article 39. 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.

Article 40. Renseignements à fournir aux passagers

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

(a) à chaque point de vente de billets d'avion ;
(b) à chaque zone d'embarquement des passagers ;
(c) à chaque point d'enregistrement ;

(2) 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 fournissant à cette fin des notices d'informations accompagnant le titre de transport du passager et suffisamment mises en évidence ou en les communicant aux passagers par tout autre moyen adéquat, en plus des dispositions du paragraphe (1).

Article 41. Renseignements à fournir à d'autres personnes

(1) Les exploitants, expéditeurs et autres organismes qui interviennent dans le transport aérien de marchandises dangereuses, doivent fournir à leur personnel et le cas échéant à la société chargée de la manutention, 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.

(2) Un exploitant et, le cas échéant, la société chargée de la manutention doivent s'assurer que des notes d'information sont fournies aux points d'acceptation du fret, qui renseignent les personnels concernés sur le transport des marchandises dangereuses.

Article 42. Renseignements que le pilote commandant de bord doit fournir aux autorités aéroportuaires

(1) Un exploitant doit s'assurer que l'information est fournie dans le Manuel d'exploitation aux membres d'équipage, afin que ces derniers assument leurs responsabilités eu égard au transport des marchandises dangereuses, y compris les actions à entreprendre dans l'éventualité d'urgences mettant en cause des marchandises dangereuses.

(2) *Information au Commandant de bord.*

(a) Un exploitant doit s'assurer :

(i) que le Commandant de bord reçoit une information écrite, conformément aux Instructions Techniques ;

(ii) que les informations nécessaires pour réagir aux situations d'urgences en vol sont fournies, conformément aux Instructions Techniques;

(iii) qu'une copie lisible des informations écrites destinées au commandant de bord est conservée au sol dans un lieu aisément accessible jusqu'à la fin du vol auquel se rapportent les informations écrites. Cette copie ou les informations qu'elle contient doivent être aisément accessibles aux aérodromes du dernier point de départ et du prochain point d'arrivée prévu jusqu'à la fin du vol auquel les informations se rapportent;

(iv) que, lorsque des marchandises dangereuses sont transportées sur un vol réalisé totalement ou partiellement en dehors des limites territoriales du Burundi, les informations écrites destinées au Commandant de bord sont en anglais, en plus du français.

(3) *Informations en cas d'incident ou d'accident d'avion.*

(a) l'exploitant d'un avion mis en cause dans un incident aérien doit, sur demande, fournir toute information requise conformément aux Instructions Techniques.

(b) l'exploitant d'un avion mis en cause dans un accident aérien ou un incident aérien grave doit fournir sans délai toute information requise conformément aux Instructions Techniques.

(c) l'exploitant d'un avion mentionne dans les manuels applicables et les plans d'urgence en cas d'accident les procédures permettant d'assurer la communication de ces informations.

(4) *Informations en cas d'urgence en vol.*

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.

Article 43. Renseignements à fournir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef

(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 à l'administration de l'aviation civile et à l'Etat dans lequel est survenu l'accident ou l'incident grave.

(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 à l'administration de l'aviation civile et à l'autorité compétente de l'Etat dans lequel s'est produit l'incident, les renseignements sur ces marchandises qui figurent dans les renseignements écrits remis au pilote Commandant de bord *(voir Appendice 5).*

(3) L'exploitant d'un avion doit mentionner dans les manuels applicables et les plans d'urgence en cas d'accident les procédures permettant d'assurer la communication de ces informations.

CHAPITRE 11 : PROGRAMMES DE FORMATION

Article 44. Établissement de programmes de formation

(1) Des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses doivent être établis et tenus à jour par les exploitants en conformité avec les Instructions Techniques. Les programmes de formation doivent concerner les expéditeurs, les emballeurs, les agences et toute personne morale ou physique 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.;

(2) Le personnel doit recevoir une formation correspondant à ses tâches ; elle doit comprendre :

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

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

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

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

(4) Un exploitant doit s'assurer que :

(a) le programme de formation de ses personnels est proportionné aux responsabilités du personnel de l'exploitant ;

(b) tout le personnel qui reçoit une formation, subit un test pour vérifier la compréhension de ses responsabilités ;

(c) la périodicité de la formation visée au point (1) n'excède pas deux (2) ans ;

(d) des dossiers de formation sur les marchandises dangereuses sont conservés pour tout le personnel tel que précisé dans les Instructions Techniques (Doc 9284-AN/905 de l'OACI).

Article 45. Approbation des programmes de formation

(1) Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses à l'intention des exploitants doivent être approuvés par l'Autorité.

(2) Tout exploitant agréé ou non pour le transport des marchandises dangereuses doit établir un programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses.

(3) Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses à l'intention des opérateurs postaux désignés doivent être approuvés par l'Autorité.

(4) Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses prescrits pour des entités autres que des exploitants de transporteurs aérien, d'opérateurs d'assistance en escale et des opérateurs postaux désignés doivent être approuvés par l'Aitorité dans les conditions qu'elle aura fixées.

CHAPITRE 12 : CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS

Article 46. Système d'inspection

(1) Les procédures d'inspection, de surveillance et de contrôle de toutes les entités qui assurent des fonctions prévues par les règlements relatifs au transport aérien de marchandises dangereuses figurent dans le guide d'inspection applicable de l'administration de l'aviation civile.

(2) Les procédures indiquées ci-dessus doivent contenir des dispositions concernant :

(a) l'inspection des expéditions de marchandises dangereuses préparées, présentées au transport, acceptées ou transportées par les entités visées à l'alinéa (1) ci-dessus ;

(b) la vérification des pratiques des entités visées à l'alinéa (1) ci-dessus ;

(c) les enquêtes sur des violations présumées définies à l'article 48 ci-dessous.

Article 47. Coopération entre États

(1) Tous les services et organismes intervenant dans le traitement, la gestion et le transport des marchandises dangereuses doivent collaborer, autant que possible, 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 :

(a) coordonner les enquêtes, et les mesures d'application ;

(b) échanger des renseignements sur le dossier de conformité d'intervenants soumis à la réglementation ;

(c) conduire en commun des inspections , et d'autres procédures techniques ;

(d) échanger des spécialistes ; et

(e) tenir des réunions et des conférences conjointes.

(2) Les échanges d'information appropriée peuvent inclure :

(a) les alertes et bulletins de sécurité ; ou

(b) les avis sur les marchandises dangereuses ;

(c) les mesures de réglementation proposées ou prises ;

(d) les rapports d'incidents ;

(e) les documents ou autres éléments de preuve mis au jour lors d'enquêtes sur les incidents ;

(f) les mesures d'application prévues et adoptées ;

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

Article 48. Sanctions

(1) Tout exploitant aérien ou prestataire de service en violation avec les dispositions prescrites dans le présent règlement est soumis à des sanctions conformément aux textes en vigueur.

(2) Les cas de violation fréquemment cités se trouvent le manuel des procédures générales (MAN-AACB-GEN000).

(3) Le Burundi doit prendre 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, en informe le Burundi.

Article 49. Marchandises dangereuses transportées par la poste

(1) Les procédures des opérateurs postaux désignés relatives au contrôle de l'introduction de marchandises dangereuses dans le transport aérien par la poste aérienne doivent être approuvées par l'administration de l'aviation civile.

(2) En conformité avec la Convention de l'Union Postale Universelle (UPU), les marchandises dangereuses ne sont pas autorisées dans la poste, sous réserve des dispositions des Instructions Techniques.

(3) L'Union Postale Universelle (UPU) a établi des procédures pour le contrôle de l'introduction des marchandises dangereuses dans le transport aérien par la voie des services postaux (voir le Règlement concernant les colis postaux et le Règlement de la poste aux lettres de l'UPU).

(4) Le Supplément aux Instructions Techniques (Partie S-1, Chapitre 3) contient des orientations sur l'approbation des procédures des opérateurs postaux désignés relatives au contrôle de l'introduction de marchandises dangereuses dans le transport aérien.

CHAPITRE 13 : COMPTES RENDUS D'ACCIDENTS ET INCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Article 50. GÉNÉRALITÉS

(1) Afin d'éviter la répétition d'accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses, des procédures sont établies pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents qui se produisent sur le territoire du Burundi 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.

(2) Afin d'éviter la répétition d'accidents et d'incidents concernant des marchandises dangereuses, des procédures seront établies pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents autres que ceux décrits au § (1) ci-dessus. Les comptes rendus sur de tels accidents et incidents devront être établis conformément aux dispositions des Instructions Techniques.

(3) Afin d'éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, des procédures sont établies pour enquêter et recueillir des renseignements sur les cas de ce type qui se produisent sur le territoire du Burundi 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.

(4) Pour éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, des procédures seront établies pour enquêter et recueillir des renseignements sur les cas de ce type qui se produisent sur le territoire du Burundi, autres que ceux qui sont décrits au § (3) ci-dessus. Les comptes rendus sur de tels cas devront être établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions Techniques.

Article 51. Rapport immédiat dans les 72 heures

(1) Un exploitant doit rapporter chaque incident et accident lié au transport de marchandises dangereuses à l'administration de l'aviation civile. Un rapport initial devra être diffusé dans les 72 heures suivant l'événement à moins que des circonstances exceptionnelles ne l'en empêche.

(2) Le premier rapport est transmis dans les 72 heures qui suivent l'événement, sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent. Il peut être envoyé par n'importe quel moyen, notamment par courrier électronique, par téléphone ou par télécopie. Ce rapport contient toutes les informations connues à ce moment, rangées sous les rubriques énumérées à l'Appendice 7. Au besoin, un rapport ultérieur est établi dans les meilleurs délais comprenant toutes les informations qui n'étaient pas connues au moment de la transmission du premier rapport. Si un rapport a été fait oralement, une confirmation écrite est envoyée dès que possible.

(3) Un exploitant doit aussi rendre compte à l'administration de l'aviation civile, des marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, et découvertes dans le fret ou les bagages des passagers. Un compte-rendu initial doit être effectué dans les 72 heures qui suivent la découverte sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

(4) Toute personne qui est en possession de marchandises dangereuses au moment où se produit un accident ou incident concernant des marchandises dangereuses, ou découvre de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées tels que définis dans les Instructions techniques de l'OACI, à bord d'un aéronef, dans les limites d'un aérodrome ou dans une installation de fret aérien en fait immédiatement rapport aux personnes énumérées au paragraphe (8) ci-dessous dans un délai de 72 heures.

(5) En cas de rejet accidentel imminent de marchandises dangereuses, la personne qui est en possession des marchandises dangereuses fait immédiatement rapport aux personnes énumérées au paragraphe (8) ci-dessous.

(6) Le rapport immédiat d'un rejet accidentel imminent tient lieu de rapport immédiat en cas de rejet accidentel ultérieur.

(7) Bien que chaque personne qui est en possession des marchandises dangereuses au moment où se produit un rejet accidentel, un accident concernant des marchandises dangereuses ou un incident concernant des marchandises dangereuses doive immédiatement faire un rapport, lorsqu'une personne en fait, les autres personnes ne sont pas tenues de le faire.

(8) La personne mentionnée aux paragraphes (1) et (2) ci-dessus, fait immédiatement un rapport adressé à :

a. l'Administration de l'aviation civile;
b. son employeur;
c. l'expéditeur des marchandises dangereuses;

Article 52. Renseignements contenus dans un rapport immédiat

Le rapport immédiat comprend tous les renseignements suivants alors connus :

(1) l'appellation réglementaire (y compris le nom technique si applicable) ou le numéro UN des marchandises dangereuses;

(2) la quantité de marchandises dangereuses qui :

(a) d'une part, était dans le contenant avant le rejet accidentel, l'accident concernant des marchandises dangereuses ou l'incident concernant des marchandises dangereuses,

(b) d'autre part, a été rejetée ou est susceptible d'avoir été rejetée;

(3) une description de l'état du contenant duquel les marchandises dangereuses ont été rejetées, notamment des renseignements à savoir si les conditions de transport étaient normales au moment de la défaillance ainsi que les références de la lettre de transport, du billet d'avion ou de l'étiquette du bagage;

(4) dans le cas d'un rejet accidentel provenant d'une bouteille à gaz qui a subi une défaillance, une description de la défaillance; par exemple, une explosion, le bris par cisaillement d'une valve ou une fissure de la bouteille.

(5) le lieu, le numéro de vol s'il y a lieu du rejet accidentel, de l'accident ou de l'incident concernant des marchandises dangereuses;

(6) le nombre de blessés et de morts par suite du rejet accidentel, de l'accident ou de l'incident concernant des marchandises dangereuses;

(7) une estimation du nombre de personnes évacuées, de résidences privées ou de lieux ou d'édifices publics par suite du rejet accidentel, de l'accident ou de l'incident concernant des marchandises dangereuses.

Article 53. Rapport de suivi dans les 30 jours

(1) Si un rapport immédiat était exigé à l'égard d'un rejet accidentel, d'un accident ou d'un incident concernant des marchandises dangereuses, un rapport 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.

(2) Le rapport de suivi est fait par écrit à l'Autorité dans les 30 jours qui suivent le rejet accidentel, l'accident ou l'incident concernant des marchandises dangereuses et comprend au minimum les renseignements suivants :

(a) les nom et adresse de l'établissement de la personne qui fournit les renseignements, ainsi que le numéro de téléphone, par lequel il est possible de la joindre;

(b) les références de la lettre de transport, du billet d'avion du passager ou de l'étiquette du bagage.

(c) les date, heure et lieu, le numéro de vol si applicable, du rejet accidentel, de l'accident concernant ou de l'incident concernant des marchandises dangereuses;

(d) les causes suspectées de l'accident ou l'incident concernant des marchandises dangereuses;

(e) les nom et adresse de l'établissement de l'expéditeur;

(f) l'appellation réglementaire (y compris le nom technique si applicable), le numéro NU/Numéro d'identification, la classe ou la division ainsi que le type et les spécifications d'emballage des marchandises dangereuses;

(g) 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;

(h) 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;

(i) dans le cas d'un rejet accidentel provenant d'une bouteille à gaz qui a subi une défaillance accidentelle, les indications de danger 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.

(j) le nombre de blessés et de morts par suite du rejet accidentel, de l'accident ou de l'incident concernant des marchandises dangereuses;

(k) une estimation du nombre de personnes évacuées, de résidences privées ou de lieux ou d'édifices publics;

(l) le nom de la personne qui est intervenue à la suite de l'urgence conformément au plan d'intervention d'urgence, si un plan d'intervention d'urgence a été mis en œuvre.

CHAPITRE 14 : TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES À DES FINS NON COMMERCIALES

Article 54. Aéronef privé

Il est permis de manutentionner ou de transporter au Burundi des marchandises dangereuses par petit aéronef ou hélicoptère immatriculés comme aéronef privé si les conditions suivantes sont réunies :

(a) elles sont destinées à un usage récréatif non commercial;
(b) leur transport n'est pas interdit par la présente annexe ou par les Instructions techniques de l'OACI.

Article 55. Travail aérien

(1) Il est permis de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter par aéronef au Burundi des marchandises dangereuses, qui sont en train d'être utilisées à l'endroit où l'une des opérations suivantes de travail aérien est effectuée :

(a) l'extinction des incendies;

(b) l'ensemencement de nuages;

(c) l'agriculture;

(d) le travail d'hydrographie ou de sismographie;

(e) la lutte contre la pollution et la lutte anti-acridienne.

(2) Les marchandises dangereuses doivent être placées dans un contenant, une citerne, un conteneur ou un dispositif qui fait partie intégrante de l'aéronef ou qui y est fixé conformément au certificat de navigabilité.

(3) Le transporteur aérien doit veiller :

(a) à ce que la personne qui charge et arrime les marchandises dangereuses à bord de l'aéronef ait reçu la formation, ou travaille sous la surveillance directe d'une personne qui a reçu la formation, conformément aux dispositions des Instructions techniques de l'OACI;

(b) si une personne autre qu'un employé du transporteur aérien manutentionne ou transporte les marchandises dangereuses, à ce que cette personne ait reçu la formation conformément aux dispositions des Instructions techniques de l'OACI;

(c) à ce que le transporteur aérien se conforme aux dispositions du chapitre 13 du présent règlement, relatif aux rapports d'accidents et incidents de marchandises dangereuses;

(d) si le commandant de bord de l'aéronef ne charge pas les marchandises dangereuses ou n'en surveille pas directement le chargement, à ce que la personne qui charge et arrime les marchandises dangereuses remette au commandant de bord, par écrit, les renseignements suivants pour chacune des marchandises dangereuses :

(i) l'appellation réglementaire, le numéro ONU et la classe,

(ii) la masse brute des marchandises dangereuses et, dans le cas d'explosifs, la quantité nette d'explosifs;

(e) à ce qu'il soit interdit de fumer à bord de l'aéronef et que chaque compartiment ou zone de l'aéronef où sont placées des marchandises dangereuses soit ventilé de façon à empêcher l'accumulation de vapeurs;

(f) en cas d'urgence en vol et si les circonstances le permettent, à ce que le commandant de bord se conforme aux dispositions du chapitre 9 du présent règlement, relatif aux responsabilités du commandant de bord;

(g) à ce que la personne qui charge et arrime des marchandises dangereuses à bord de l'aéronef ou qui en surveille directement le chargement et l'arrimage, se conforme aux dispositions du chapitre 8 du présent règlement, relatif à la responsabilité de l'exploitant.

Article 56. Instruments de mesure

Il est permis à toute personne de manutentionner ou de transporter par aéronef au Burundi un instrument de mesure qui contient des marchandises dangereuses si les conditions suivantes sont réunies :

(1) la personne responsable de l'instrument de mesure, à la fois :

(a) veille à ce que l'instrument de mesure ou son contenant porte les étiquettes conformément aux dispositions des Instructions techniques de l'OACI,

(b) avant le transport de l'instrument de mesure à bord de l'aéronef, obtient l'accord écrit du transporteur aérien d'utiliser ou de transporter l'instrument de mesure à bord de l'aéronef,

(c) a reçu de la formation conformément aux dispositions du chapitre 11, "Formation", du présent règlement et au chapitre 4, "Formation", de la 1re Partie, "Généralités", des Instructions techniques de l'OACI et se conforme aux lois applicables à l'instrument de mesure;

(2) l'instrument de mesure est placé ou utilisé à un endroit à bord de l'aéronef qui est connu du commandant de bord et de l'équipage de conduite;

(3) lorsque l'instrument de mesure contient une matière radioactive :

(a) d'une part, le niveau de radiation à 100 mm de tout point de la surface extérieure de l'instrument est inférieur ou égal à 100 µSv/h (10 millisieverts par heure),

(b) d'autre part, l'activité de l'instrument de mesure ne dépasse pas la limite d'exception applicable indiquée à la colonne intitulée " Limites par article " du tableau 2-11 intitulé "Limites d'activité pour les colis exceptés", du chapitre 7, Classe 7-"Matières radioactives", de la 2e Partie, "Classification des marchandises dangereuses", des Instructions techniques de l'OACI.

Article 57. Soins médicaux

(1) La présente section s'applique aux marchandises dangereuses transportées à bord d'un aéronef pour l'administration de soins médicaux à un patient en cours de vol.

(2) Il est permis à toute personne de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses, autres que celles qui sont incluses dans la classe 2, Gaz, à bord d'un aéronef au Burundi, si les conditions suivantes sont réunies :

(a) elles seront utilisées, ou une partie d'entre elles a été utilisée, pour une personne qui aura recours ou a eu recours à des soins médicaux en cours de vol;

(b) leur transport n'est pas interdit par les dispositions de la présente a ou par les Instructions techniques de l'OACI;

(c) avant leur chargement, la personne qui en demande le transport obtient l'accord du transporteur aérien de les transporter à bord de l'aéronef;

(d) le transporteur aérien, à la fois :

(i) surveille directement le chargement et l'arrimage des marchandises dangereuses à bord de l'aéronef de façon à ce que celles-ci ne se déplacent pas pendant le transport;

(ii) inspecte pour déceler des dommages ou des déperditions, conformément au chapitre 3, "Inspection et décontamination", de la 7e Partie, " Responsabilités de l'exploitant" des Instructions techniques de l'OACI;

(iii) remet au commandant de bord, par écrit, l'appellation réglementaire, le numéro ONU et la classe des marchandises dangereuses ainsi que leur emplacement à bord de l'aéronef;

(e) en cas de changement d'aéronef ou d'équipage de conduite, le commandant de bord remet les renseignements exigés au paragraphe (d) (iii) ci-dessus, au commandant de bord de relève;

(f) les employés du transporteur aérien ont reçu la formation, ou travaillent sous la surveillance directe d'une personne qui a reçu la formation conformément aux dispositions de la présente annexe et au chapitre 4, Formation, de la 1re Partie, Généralités, des Instructions techniques de l'OACI;

(g) le transporteur aérien se conforme au chapitre 13 du présent règlement, relatif aux rapports d'accidents et incidents de marchandises dangereuses;

(3) Le transporteur aérien et la personne qui demande le transport des marchandises dangereuses doivent veiller à ce que :

(4) les marchandises dangereuses soient placées dans un contenant conçu, construit, rempli, obturé, arrimé et entretenu de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet accidentel de marchandises dangereuses qui pourrait présenter un danger pour la sécurité publique;

(5) le contenant porte les marques à apposer sur les colis et les étiquettes exigées par le chapitre 2, "Marquage des colis", et au chapitre 3, "Etiquetage", de la 5e Partie, "Responsabilités de l'expéditeur", des Instructions techniques de l'OACI.

Article 58. Ambulance aérienne

Il est permis de manutentionner ou de transporter des marchandises dangereuses au Burundi à bord d'une ambulance aérienne qui est réservée au transport de patients, de personnes qui accompagnent ou ont accompagné un patient, ou de personnel médical, et qui est configurée à cette fin, si les conditions suivantes sont réunies :

(1) leur transport n'est pas interdit par les dispositions de la présente annexe ou par les Instructions techniques de l'OACI;

(2) les marchandises dangereuses sont placées dans un contenant qui, à la fois :

(a) porte les marques à apposer sur les colis et les étiquettes exigées par le chapitre 2, "Marquage des colis", et par le chapitre 3, "Etiquetage", de la 5e Partie, Responsabilités de l'expéditeur, des Instructions techniques de l'OACI;

(b) est conforme aux exigences du chapitre 2, de la partie 2, "Gaz" , des Instructions techniques s'il s'agit d'une bouteille à gaz;

(c) est arrimé de façon à éviter tout mouvement pendant le transport;

(3) les employés du transporteur aérien ont reçu la formation, ou travaillent sous la surveillance directe d'une personne qui a reçu la formation, conformément au chapitre 11, "Formation", de la présente annexe et au chapitre 4, "Formation", de la 1re Partie, Généralités, des Instructions techniques de l'OACI;

(4) le commandant de bord se conforme aux dispositions du chapitre 10 du présent règlement "Renseignements à fournir" et à l'article 4.3, "Renseignements que le pilote commandant de bord doit fournir en cas d'urgence en vol", du chapitre 4, "Renseignements à fournir", de la 7e Partie, "Responsabilités de l'exploitant", des Instructions techniques de l'OACI;

(5) un document dans lequel figurent l'appellation réglementaire, le numéro ONU et la classe des marchandises dangereuses qui sont susceptibles d'être transportées à bord de l'ambulance aérienne à un moment donné est placé dans un protège-document en plastique transparent ou plastifié et est conservé dans le poste de pilotage, auprès du commandant de bord;

(6) le transporteur aérien se conforme au chapitre 13 du présent règlement, relatif aux rapports d'accidents et incidents de marchandises dangereuses;

Article 59. Intervention d'urgence

Il est permis de manutentionner ou de transporter au Burundi des marchandises dangereuses à bord d'un aéronef utilisé exclusivement pour apporter des secours dans le cadre d'opérations de recherche et de sauvetage ou d'autres opérations relatives aux interventions d'urgence qui sont autorisées par l'Etat du Burundi si les conditions suivantes sont réunies :

(1) les marchandises dangereuses sont placées dans un contenant qui, à la fois :

(a) porte les marques à apposer sur les colis et les étiquettes exigées par le chapitre 2, "Marquage des colis", et par le chapitre 3, "Etiquetage", de la 5e Partie, Responsabilités de l'expéditeur, des Instructions techniques de l'OACI;

(b) est conforme aux exigences du chapitre 2, de la partie 2, "Gaz" , des Instructions techniques, s'il s'agit d'une bouteille à gaz;

(c) est arrimé de façon à éviter tout mouvement pendant le transport;

(2) les employés du transporteur aérien ont reçu la formation, ou travaillent sous la surveillance directe d'une personne qui a reçu la formation, conformément au chapitre 11, "Formation", du présent règlement et au chapitre 4, "Formation", de la 1re Partie, Généralités, des Instructions techniques de l'OACI;

(3) le commandant de bord se conforme à l'article 4.3, "Renseignements que le pilote commandant de bord doit fournir en cas d'urgence en vol", du chapitre 4, "Renseignements à fournir", de la 7e Partie, "Responsabilités de l'exploitant", des Instructions techniques de l'OACI;

(4) un document dans lequel figurent l'appellation réglementaire, le numéro ONU et la classe des marchandises dangereuses qui sont susceptibles d'être transportées à bord de l'aéronef à un moment donné est placé dans un protège-document en plastique transparent ou plastifié et est conservé dans le poste de pilotage, auprès du commandant de bord.

Article 60. Restrictions relatives au chargement dans le poste de pilotage

Il est permis à toute personne de manutentionner ou de transporter au Burundi, à bord d'un aéronef qui n'a pas de soutes de classes B, C ou D, des marchandises dangereuses, sauf celles qui sont incluses dans la classe 4.3, Matières hydroréactives, si les conditions suivantes sont réunies :

(1) la personne satisfait à la fois aux Instructions techniques de l'OACI, sauf à l'article 2.1, "Restrictions au chargement dans le poste de pilotage et à bord des aéronefs de passagers", du chapitre 2, "Entreposage et chargement", de la 7e Partie, "Responsabilités de l'exploitant";

(2) le transport des marchandises dangereuses n'est pas interdit par les dispositions de la présente annexe ou par les Instructions techniques de l'OACI;

(3) le transport des marchandises dangereuses n'est pas limité par les Instructions techniques de l'OACI au transport par aéronef cargo uniquement;

(4) les marchandises dangereuses sont chargées et transportées dans un compartiment accessible pendant le vol de sorte qu'un membre de l'équipage puisse avoir facilement accès aux marchandises dangereuses et à toute autre expédition en utilisant, le cas échéant, un extincteur portatif.

CHAPITRE 15 : MESURES DE PRÉCAUTION

Article 61. Généralités

(1) Des mesures de précaution peuvent être nécessaires, par exemple, si on soupçonne un problème touchant un contenant normalisé. Des mesures de précaution peuvent exiger l'inspection d'un échantillon statistique dans un délai donné.

(2) Les résultats de cette inspection déterminent la ligne de conduite à suivre, notamment le retrait de ce type de contenant, la mise en œuvre d'un programme obligatoire d'inspection des autres contenants ou encore la décision de ne prendre aucune autre mesure particulière.

Article 62. Entrée en vigueur et expiration des mesures de précaution

(1) Les mesures de précaution entrent en vigueur à la date à laquelle elles sont signées par l'Administration de l'aviation civile ou à la date ultérieure qui y est indiquée.

(2) Après l'entrée en vigueur des mesures de précaution, toute inobservation de celles-ci peut donner lieu à une infraction à moins que la personne visée n'ait pas reçu les mesures originales signées ou une copie électronique de celles-ci ou que des démarches n'aient pas été entreprises pour les porter à sa connaissance.

(3) Les mesures de précaution cessent d'avoir effet à la date d'expiration qui y est indiquée ou, si aucune date n'y est indiquée, 12 mois après la date à laquelle elles sont signées.

Article 63. Demande de révision des mesures de précaution

(1) Toute personne peut demander la révision des mesures de précaution à tout moment après la date à laquelle elles sont signées.

(2) La demande de révision est faite par écrit à l'Autorité et comprend les renseignements suivants :

(a) les nom et adresse de l'établissement de la personne qui demande la révision;

(b) le résultat escompté de la révision;

(c) tous les renseignements nécessaires à l'appui de la demande de révision.

Article 64. Notification de la décision

L'Autorité de l'aviation civile avise par écrit la personne qui a fait la demande de révision de la décision prise et donne les motifs à l'appui.

CHAPITRE 16 : SÛRETÉ

Article 65. Sûreté des marchandises dangereuses

(1) 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 le PNSAC ainsi que dans les Instructions Techniques.

(2) Ces mesures sont adoptées par l'Autorité à l'intention des expéditeurs, des exploitants et des autres personnes intervenant dans le transport aérien de marchandises dangereuses.

CHAPITRE 17. DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 66. Durée de validité

Tous les certificats ou autorisations valides délivrés ou accordées par l'Autorité avant la mise en application du présent règlement restent valables jusqu'à leur expiration, leur révocation, leur annulation ou leur remplacement.

Article 67 : Infractions et sanctions

(1) Toute personne qui contrevient à ce règlement encourt les peines et sanctions prévues par le Code pénal et le Code de l'aviation civile du Burundi ainsi que toutes autres lois ou règlementation en vigueur au Burundi.

(2) Toute personne qui omet de se conformer au présent règlement dans les délais prescrits, commet une infraction et est passible, sur déclaration de culpabilité, d'une sanction telle que prévue par le Code de l'aviation civile du Burundi ainsi que d'autres textes règlementaires qui en découlent.

Article 68. Entrée en vigueur

(1) Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa signature et abroge à partir de cette date toutes les dispositions antérieures ayant le même objet.

(2) Le Directeur Générale de l'Autorité de l'aviation civile est chargé de mettre en application le présent règlement.

Fait à Bujumbura, le 17 / 10 / 2019

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics,
de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire



Ir Jean Bosco NTUNZWENIMANA,

APPENDICES

APPENDICE 1 :MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST AUTORISÉ

1. AIDE MÉDICALE Á UN PATIENT

Voir le paragraphe 4.1 (b) (1).

(1) Les bouteilles de gaz, les drogues, les médicaments et autres objets médicaux (tels que les mouchoirs stérilisés) et les piles à liquide ou au lithium sont les marchandises dangereuses qui sont normalement fournies pour l'utilisation en vol comme aide médicale aux malades. Cependant, ce qui est embarqué peut dépendre des besoins du malade. Ces marchandises dangereuses ne sont pas comprises dans l'équipement normal de l'aéronef.

(2) Les marchandises dangereuses indiquées ci-dessus peuvent être transportées sur un vol réalisé avec le même aéronef pour récupérer le patient ou après que le patient ait été débarqué lorsqu'il est impossible de charger ou décharger les marchandises dangereuses au moment où le patient se trouve à bord.

2. MARCHANDISES DANGEREUSES DANS UN AÉRONEF CONFORMEMENT AUX RÉGLEMENTATIONS APPROPRIÉES OU POUR RAISON D'EXPLOITATION

Voir l'article 11 (2) (c).

(1) Les marchandises dangereuses devant être à bord de l'aéronef 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'aéronef ;

(c) ou la santé des passagers ou de l'équipage.

(2) Ces marchandises dangereuses comprennent, mais ne sont pas limitées à :

(a) des piles ;

(b) des extincteurs ;

(c) des trousses de première urgence ;

(d) des insecticides ou des rafraîchisseurs d'air ;

(e) des équipements de sauvetage ;

(f) et des fournitures d'oxygène portable.

3. MARCHANDISES DANGEREUSES TRANSPORTÉES PAR DES PASSAGERS OU L'ÉQUIPAGE

Voir l'article 11 (2) (d).

(1) Les Instructions Techniques excluent certaines marchandises dangereuses des exigences normalement applicables quand elles sont transportées par des passagers ou des membres d'équipage, sous certaines conditions.

Pour plus de commodité pour les exploitants qui ne sont pas familiers avec les Instructions Techniques, ces exigences sont répétées ci-dessous.

(2) Les marchandises dangereuses que peut transporter chaque passager ou chaque membre d'équipage sont :

(a) des boissons alcoolisées contenant plus de 24% mais n'excédant pas 70% d'alcool en volume, quand elles sont contenues dans des récipients individuels d'une capacité de moins de 5 litres et avec un total ne dépassant pas 5 litres par personne ;

(b) des médicaments ou des articles de toilette non radioactifs (comprenant des aérosols, des bombes pour les cheveux, parfums, médicaments contenant de l'alcool) ; et, en enregistrant les bagages seuls, des aérosols qui sont ininflammables, non toxiques et sans risque auxiliaire, pour des utilisations sportives ou domestiques. La quantité nette de chaque article pris séparément ne devra pas dépasser 0,5 litre ou 0,5 kg et la quantité globale de tous ces articles ne devra pas excéder 2 litres ou 2 kg ;

(c) des allumettes de sûreté ou un briquet à usage personnel quand il est transporté sur la personne. Des allumettes "non de sûreté", des briquets contenant des réservoirs à combustible liquide (autre que des gaz liquides), un briquet à essence et une recharge de briquet ne sont pas autorisés ;

(d) des fers à friser chauffés par hydrocarbones à condition que la couverture de sécurité soit placée d'une manière sûre au-dessus de l'élément chauffant. Les recharges de gaz ne sont pas autorisées ;

(e) des petits cylindres au dioxyde de carbone portés pour le fonctionnement de prothèses mécaniques et leurs rechanges de tailles similaires si nécessaire afin d'assurer une aide suffisante pendant la durée du voyage ;

(f) des régulateurs cardiaques ou autres dérivés radio isotopiques (incluant ceux marchant aux piles au lithium) implantés dans une personne ou des produits pharmaceutiques radioactifs contenus dans le corps d'une personne et résultant d'un traitement médical ;

(g) un petit thermomètre médical à mercure à usage personnel quand il se trouve dans son boîtier de protection ;

(h) de la glace carbonique quand elle est utilisée pour préserver des articles périssables, à condition que la quantité de glace carbonique n'excède pas 2 kg et que l'emballage permette l'évacuation du gaz. Le transport peut être effectué à l'intérieur (cabine) ou dans des bagages enregistrés ; cependant, quand elle est transportée dans des bagages enregistrés, l'accord de l'exploitant est exigé ;

(i) quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des petits cylindres d'oxygène gazeux ou d'air à usage médical ;

(j) quand le transport en est autorisé par l'exploitant, pas plus de deux petits cylindres de dioxyde de carbone incorporé dans un gilet de sauvetage auto gonflable et pas plus de deux cylindres de rechange ;

(k) quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des fauteuils roulants ou autres aides au déplacement à batteries avec des batteries non culbutables, à condition que l'équipement soit transporté comme bagage en soute. La batterie devra être attachée d'une manière sûre à l'équipement, être déconnectée et les bornes isolées afin de prévenir tous courts-circuits accidentels ;

(l) quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des fauteuils roulants ou autres aides au déplacement à batteries alimentés par des batteries culbutables, à condition que l'équipement soit transporté comme bagage en soute.

(m) Quand l'équipement peut être chargé, stocké, mis à l'abri et déchargé toujours en position verticale, la batterie devra être attachée d'une manière sûre à l'équipement, être déconnectée et les bornes isolées afin de prévenir tous courts-circuits accidentels. Quand l'équipement ne peut être conservé en position verticale, la batterie devra être retirée et transportée dans un emballage robuste et rigide, qui devra être étanche et imperméable au fluide de la batterie. La batterie devra être protégée contre les courts-circuits accidentels, être maintenue verticale et être entourée de matériau absorbant en quantité suffisante pour absorber tout le liquide qu'elle contient. L'emballage contenant la batterie devra porter l'inscription «Accumulateur de fauteuil roulant à électrolyte liquide» ou «Accumulateur de moyen de déplacement à électrolyte liquide», porter un label «Corrosifs» et être marquée afin d'indiquer son orientation correcte. On devra empêcher l'emballage de se renverser en le fixant dans le compartiment cargo de l'aéronef. Le Commandant de bord devra être informé de l'emplacement du fauteuil roulant ou de l'aide à la mobilité avec une batterie fixée ou d'une batterie emballée ;

(n) quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des cartouches d'armes sportives, à condition qu'elles soient dans la division 1.4S, qu'elles soient à usage personnel, qu'elles soient emballées de manière sûre et en quantité n'excédant pas 5kg de masse brute et qu'elles soient dans un bagage en soute. Les cartouches avec des projectiles explosifs ou incendiaires ne sont pas autorisées ;

(o) La Division 1.4S est une classification affectée à un explosif. Elle se réfère aux cartouches qui sont emballées ou désignées de telle manière que tout effet dangereux d'un déclenchement accidentel d'une ou plusieurs cartouches dans le paquet est limité à l'intérieur de l'emballage, hormis s'il a été endommagé par le feu, si les effets dangereux sont limités à une étendue telle qu'ils ne constituent pas une gêne pour le combat du feu ou d'autres efforts en réponse à une urgence dans le voisinage immédiat de l'emballage. Les cartouches à usages sportifs sont également incluses dans la Division 1.4S.

(p) quand le transport en est autorisé par l'exploitant, un baromètre au mercure ou un thermomètre au mercure transporté en bagage cabine s'il est possédé par un représentant d'un bureau météorologique gouvernemental ou d'un organisme officiel analogue. Le baromètre ou thermomètre devra être emballé dans un emballage robuste et contenu dans un fourreau scellé ou dans un sac formé d'un matériau solide à l'épreuve des fuites et increvable, imperméable au mercure, fermé de telle sorte à empêcher toute fuite de mercure de l'emballage quelle que soit sa

position. Le Commandant de bord devra être informé du transport d'un tel baromètre ou thermomètre ;

(q) quand le transport en est autorisé par l'exploitant, des articles produisant de la chaleur (par exemple, des équipements fonctionnant par piles, telles que des torches sous-marines et des équipements de soudure, qui pourraient générer, s'ils étaient activés, une chaleur extrême pouvant donner naissance à un feu), à condition que ces articles soient transportés comme bagage cabine. Les composants produisant la chaleur ou les sources d'énergie devront être enlevés afin d'empêcher tout déclenchement accidentel.

(3) La liste des articles autorisés dans les Instructions Techniques de l'OACI pouvant être transportés par les passagers ou les membres d'équipage peut être révisée périodiquement. Cette instruction peut ne pas refléter la liste actuelle. En conséquence, la dernière version des Instructions Techniques de l'OACI doit être également consultée.

4. AIDE VÉTÉRINAIRE OU ABATTEUR POUR UN ANIMAL

Voir l'article 11 (2) (d).

Les marchandises dangereuses auxquelles il est fait référence dans le présent règlement peuvent également être transportées sur un vol effectué avec le même aéronef précédant le vol sur lequel l'animal est transporté et/ou sur un vol effectué par le même aéronef après que cet animal a été transporté, lorsqu'il n'est pas possible de charger, ou décharger, ces marchandises lors du vol sur lequel l'animal est transporté.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°720/1989 du 17/10/2019 portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics,
de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire

Ir Jean Bosco NTUNZWENIMANA, -

APPENDICE 2 : MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST INTERDIT, SAUF DÉROGATION

ÉTATS CONCERNÉS PAR LES AUTORISATIONS

(1) Les Instructions Techniques prévoient que, dans certaines circonstances, des marchandises dangereuses qui sont normalement interdites dans un aéronef puissent être transportées. Ces circonstances incluent des cas d'extrême urgence ou lorsque d'autres formes de transport sont inappropriées ou lorsque la conformité pleine et entière avec les exigences prescrites est contraire à l'intérêt public. Dans ces circonstances, tous les États concernés peuvent délivrer des dérogations aux dispositions des Instructions techniques à condition que tout effort soit fait pour parvenir à un niveau de sécurité global qui soit équivalent à celui demandé par les Instructions Techniques.

(2) Les États concernés sont ceux d'origine, de transit, de survol ou de destination de la marchandise expédiée et celui de l'exploitant.

(3) Quand les Instructions Techniques indiquent que des marchandises dangereuses, qui sont normalement interdites, peuvent être transportées après approbation, la procédure de dérogation ne s'applique pas.

(4) La dérogation exigée par l'article 12 (2) (a) vient en supplément de l'approbation exigée par l'article 9.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°720/1989 du 17/10/2019 portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics,
de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire



Ir Jean Bosco NTUNZWENIMANA, -

APPENDICE 3 :NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD (NOTOC)

1. OBJET

(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.

(2) Le présent Appendice a pour objet la présentation des renseignements à fournir au pilote Commandant de bord (NOTOC) et des dispositions pour leurs utilisations.

2. DOMAINE D'APPLICATION

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 7e Partie des Instructions Techniques de l'OACI.

3. DISPOSITIONS

(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.

(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 anti-fumée) 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) 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.

(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.

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

(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.

(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.

(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.

(9) Outre les langues que peut exiger l'Autorité, l'anglais devra être utilisé pour les renseignements fournis au pilote Commandant de bord.

(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 doit 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.

FORMULAIRE DE NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD (NOTOC)

(Voir page suivante)

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 Subsidiaire.**	**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

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°720/1989 du 17/10/2019 portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics,
de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire

Ir Jean Bosco NTUNZWENIMANA, -



APPENDICE 4 : DISPOSITIONS CONCERNANT L'INFORMATION

(1) *Information aux passagers*

(a) L'information aux passagers devra être communiquée de façon à ce que ces derniers soient avertis du type de marchandises dangereuses qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef.

(b) Au minimum, cette information devra consister en :

(i) des notes et affiches d'avertissements suffisamment nombreuses et visibles, situées à chaque emplacement d'un aéroport où les billets sont émis, aux points d'enregistrement des passagers, aux aires d'embarquement et en tout autre endroit où les passagers effectuent leurs enregistrements ;

(ii) et un avertissement figurant sur les billets des passagers. Cet avertissement peut être imprimé sur le billet, sur la pochette contenant le billet ou sur une feuille volante jointe au billet.

(c) L'information des passagers peut faire référence aux marchandises dangereuses pouvant être transportées.

(2) *Information aux autres personnes*

(a) L'information des personnes demandant le transport aérien de leurs marchandises devra être communiquée de sorte qu'elles soient averties de la nécessité d'identifier et de déclarer clairement toute marchandise dangereuse.

(b) Au minimum, cette information devra faire l'objet de notes et affiches d'avertissements suffisamment nombreuses et visibles situées à tous les points d'admission du fret.

(3) *Généralités*

(a) L'information devra être facilement compréhensible et identifier les différentes catégories de marchandises dangereuses.

(b) Des dessins peuvent être utilisés en remplacement ou en complément des informations écrites.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°720/1989 du 17/10/2019 portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics,
de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire

Ir Jean Bosco NTUNZWENIMANA

APPENDICE 5 : INFORMATION EN CAS D'INCIDENT OU ACCIDENT D'AÉRONEF

L'information à fournir devra inclure la désignation exacte des marchandises, leur nomenclature O.N.U. ou le numéro d'identité, la classe, les risques subsidiaires devant faire l'objet d'une étiquette particulière, le groupe de compatibilité de la classe 1 et la quantité et l'emplacement à bord de l'aéronef.

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°720/1989 du 17/10/2019 portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics, de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire

Ir Jean Bosco NTUNZWENIMANA, -

APPENDICE 6 : PROGRAMME DE FORMATION

Note.— 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

L'exploitant doit établir et maintenir un programme de formation de ses personnels et le faire approuver par l'administration de l'aviation civile conformément aux Instructions Techniques. Les présents appendices ont 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 aérodrome 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 aérodrome 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 à la présente section, doivent être soumis à l'administration de l'aviation civile pour examen et approbation.

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 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 24 mois après la date d'expiration de la formation précédente.

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 36 mois à compter de la date la plus récente de formation et être remis sur demande à l'employé ou à *l'administration de l'aviation civile*

3.6 Les sujets relatifs au transport des marchandises dangereuses avec lesquels les diverses catégories de personnel devront 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 devront être familiarisées sont indiqués dans le Tableau 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 devront être familiarisées sont indiqués dans le Tableau 3.

4 DEMANDE D'APPROBATION DES PROGRAMMES DE FORMATION

Les demandes d'approbation des programmes de formation devront indiquer comment la formation sera réalisée. La formation destinée à donner une information et des indications générales peut être dispensée sous forme de livrets, circulaires, notes, diapositives, vidéo, etc., et peut prendre place pendant ou en dehors du travail. La

formation destinée à donner des conseils approfondis et une appréciation détaillée des domaines à couvrir ou des aspects particuliers devra être dispensée sous forme de stages de formation formels, qui devront inclure un examen écrit, la réussite de ces épreuves conditionnant en final la délivrance d'une preuve de qualification. Les demandes d'approbation devront inclure les objectifs des stages, le détail du programme de formation et des exemples de l'examen écrit envisagé.

5 QUALIFICATION ET MAINTIEN DE COMPETENCE DES INSTRUCTEURS

5.1 Sauf indication contraire de l'administration de l'aviation civile, les instructeurs des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses doivent avoir

a) 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, et

b) suivi avec succès une formation d'instructeur en marchandises dangereuses ou une formation des formateurs et posséder des capacités pédagogiques suffisantes et une connaissance des techniques d'enseignement.

5.2 Les instructeurs qui exécutent des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses doivent assurer ce type de cours tous les 24 mois au moins ou suivre une formation de recyclage.

6 DOMAINES DE FORMATION

(a) Les domaines de formation décrits dans le présent Appendice s'appliquent lorsque la formation est destinée à délivrer une information et des indications générales ou une appréciation détaillée et approfondie. La manière dont doit être couvert chacun des domaines de la formation dépend du type de formation (information générale ou appréciation détaillée). Des domaines supplémentaires non identifiés au tableau 1 peuvent être nécessaires en fonction des responsabilités de chaque individu.

(b) L'étendue de la formation, les domaines non identifiés dans le présent Appendice qui devront être ajoutés ou les domaines identifiés qui devront être changés, dépendent des responsabilités de la personne formée. De même, si l'exploitant ne transporte que du fret, les domaines relatifs aux passagers et à leurs bagages peuvent être omis de la formation.

7 NIVEAUX DE FORMATION

(a) Il y a deux niveaux de formation :

(1) celui où il est prévu de donner des conseils approfondis et une appréciation détaillée des domaines à couvrir, de telle manière que la personne formée ait un gain de connaissances du sujet jusqu'à ce qu'elle puisse mettre en application les exigences détaillées des Instructions Techniques.

Cette formation devra permettre d'établir, grâce à un test écrit couvrant tous les domaines du programme de formation, qu'un niveau minimum requis de connaissance a été acquis ; et

(2) celui où il est prévu de donner une information et des indications générales dans les domaines à couvrir, de telle manière que la personne formée soit sensibilisée globalement sur le sujet. Cette formation devra permettre d'établir, grâce à un test écrit ou oral couvrant tous les domaines du programme de formation, qu'un niveau minimum requis de connaissance a été acquis.

(b) Le personnel référencé dans le présent règlement devra recevoir au minimum une formation telle qu'identifiée au paragraphe (a)(1) ci-dessus ; tout autre personnel devra recevoir une formation telle qu'identifiée au paragraphe (a)(2) ci-dessus. Cependant, si des membres de l'équipage de conduite ou d'autres membres d'équipage sont responsables de l'enregistrement des marchandises dangereuses qui doivent être chargées à bord de l'aéronef, leur formation devra aussi être telle qu'identifiée au paragraphe (a)(1) ci-dessus.

8 FORMATION AUX PROCÉDURES D'URGENCE

(a) La formation aux procédures d'urgence devra inclure au minimum :

(1) *pour les personnes référencées* au Tableau 1, hormis les membres d'équipage de conduite dont la formation aux procédures d'urgence est couverte par les paragraphes (2) ou (3) ci-dessous :

(i) le traitement des emballages endommagés ou présentant des fuites ;

(ii) et les autres actions dans l'éventualité d'évacuations au sol provenant de marchandises dangereuses.

(2) *pour les membres d'équipage de conduite :*

(i) les actions dans l'éventualité d'urgences en vol se produisant dans la cabine passager ou dans les compartiments cargo ;

(ii) et la notification aux services de la circulation aérienne dans le cas d'une urgence en vol.

(3) *pour les membres d'équipage autres que les membres d'équipage de conduite* :

(i) le traitement des incidents provenant de marchandises dangereuses transportées par des passagers ;

(ii) ou le traitement des emballages endommagés ou présentant des fuites pendant le vol.

9 TEST DE VÉRIFICATION DE LA COMPRÉHENSION

Il est nécessaire d'avoir des moyens d'établir qu'une personne a assimilé correctement la formation ; pour ce faire, la personne doit passer un test. La complexité du test, la manière de le conduire et les questions posées devront être fonction des tâches de la personne formée; et le test devra démontrer que la formation a été adéquate. Si le résultat du test est satisfaisant, un certificat confirmant cette réussite devra être délivré.

10 COMMENT ASSURER LA FORMATION

(a) Une formation fournissant des informations et des conseils généraux est prévue afin de donner une appréciation générale aux exigences dans le transport aérien des marchandises dangereuses. Elle peut être réalisée au moyen de polycopiés, notes d'information, circulaires, présentations sous forme de diaporama, vidéos, etc. ou d'une

combinaison de plusieurs de ces moyens. Il n'est pas nécessaire que cette formation soit dispensée sous forme de stage de formation formel, et elle peut prendre place pendant ou en dehors du travail.

(b) Une formation fournissant des conseils approfondis et une appréciation détaillée de l'ensemble du sujet ou de domaines particuliers est prévue afin de donner un niveau de connaissance nécessaire pour l'application des exigences en matière de transport aérien des marchandises dangereuses. Elle devra être donnée sous forme de stage de formation formel qui prendrait place à un moment où la personne n'a pas à accomplir ses tâches habituelles.

Le stage peut être dispensé sous forme de cours ou de programme d'auto formation ou d'une combinaison des deux. Cette formation devra couvrir tous les domaines des marchandises dangereuses pertinents pour la personne qui reçoit la formation, bien que des domaines qui ne seraient vraisemblablement pas utiles peuvent être omis (par exemple, la formation pour le transport de matières radioactives peut être exclue si elles ne seront pas transportées par l'exploitant).

Tableau 1. Contenu des cours de formation

Aspects du transport aérien de marchandises dangereuses avec lesquels ces catégories devraient être familiarisées	*Expéditeurs et emballeurs*		*Transitaires*			*Exploitants et agents des services d'assistance en escale*						*Personnel de sûreté*
	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.

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).

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

Aspects du transport aérien de marchandises dangereuses avec lesquels ces catégories devraient être familiarisées	*Opérateurs postaux désignés*		
	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 générales d'emballage	x		
Étiquetage et marquage	x	x	x
Documents de transport des marchandises dangereuses et autres documents pertinents	x	x	
Procédures d'acceptation des marchandises dangereuses indiquées au chap 18.2 section 18.2.4.1	x		
Reconnaissance des marchandises dangereuses non déclarées	x	x	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

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.

APPENDICE 7 : 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

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 7e Partie des Instructions Techniques de l'OACI.

3. COMPTES RENDUS RELATIFS AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

3.1 Renseignements contenus dans un compte rendu initial

(a) L'exploitant s'assure que, quelle qu'en soit la nature, les incidents et accidents impliquant des marchandises dangereuses sont rapportés, que les marchandises dangereuses fassent partie du fret, du courrier ou des bagages des passagers ou de l'équipage. La découverte de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées dans le fret, le courrier ou les bagages est également rapportée.

(b) Le premier rapport est transmis dans les 72 heures qui suivent l'événement, sauf si des circonstances exceptionnelles l'empêchent. Il peut être envoyé par n'importe quel moyen, notamment par courrier électronique, par téléphone ou par télécopie mais, dans tous les cas, un compte rendu écrit devra être émis dans un délai de 72 heures et adressé à *l'administration de l'aviation civile*, à l'employeur et à l'expéditeur des marchandises dangereuses.

Ce rapport contient toutes les informations connues à ce moment, rangées sous les rubriques énumérées au point 3. Au besoin, un rapport ultérieur est établi dans les meilleurs délais comprenant toutes les informations qui n'étaient pas connues au moment de la transmission du premier rapport. Si un rapport a été fait oralement, une confirmation écrite est envoyée dès que possible.

(c) Le premier rapport et tout rapport ultérieur sont aussi précis que possible et présentent les informations pertinentes selon les rubriques suivantes :

(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.

(d) 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'administration de l'aviation civile dans les 30 jours qui suivent le rejet accidentel, l'accident ou l'incident concernant des marchandises dangereuses et comprend au minimum les renseignements suivants :

(13) les nom et adresse de l'établissement de la personne qui fournit les renseignements, ainsi que le numéro de téléphone;

(14) les références de la lettre de transport, du billet d'avion du passager ou de l'étiquette du bagage;

(15) les date, heure et lieu, le numéro de vol si applicable de l'accident ou l'incident concernant des marchandises dangereuses;

(16) les causes suspectées de l'accident ou l'incident concernant des marchandises dangereuses.

(17) les nom et adresse de l'établissement de l'expéditeur;

(18) 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;

(19) 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;

(20) 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;

(21) 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;

(22) 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;

(23) une estimation du nombre de personnes évacuées de résidences privées ou de lieux ou d'édifices publics;

(24) 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
Les cases dont l'écriture est en italique ne seront remplies que si appropriées

DGOR No

1. *Operator* /Exploitant	2. *Date of occurrence* / Date de l'incident	3. *Local time of occurrence* Heure locale de l'incident

4. *Flight date* / Date du vol	5. *Flight no* / N° de vol
6. *Departure airport* /:Aéroport de départ	7. *Destination airport* / Aéroport de destination
8. *Aircraft type* /Type d'aéronef	9. *Aircraft registration* / Immatriculation de l'aéronef
10. *Location of occurrence* / Lieu de l'incident	11. *Origin of the goods* / Origine des marchandises dangereuses

12. *Description of the occurrence, including details of injury, damage, etc. (If necessary continue on the reverse of this form)*
Description de l'incident, y compris tous les détails de dommages (Continuez au besoin sur le verso de ce formulaire)

13. Proper shipping name *(including the technical name)* / Nom propre d'expédition (y compris le nom technique)			14 *UN/ID no (when known)* / N° UN/ID (Si connu)
15. *Class/division (when known)*/ Classe et division (si connues)	16. *Subsidiary risk(s)* : Risque(s) subsidiaire(s)	17. *Packing group*/ Groupe d'emballage	*Category, (class 7 only)*/Catégory (Si classe 7)
19. *Type of packaging* / Type d'emballage	20. *Packaging specification marking* / Marquage de *Specification d* 'emballage	21. *No of packages* / N° d'emballage	22. *Quantity (or transport index, if applicable)* / Quantité (indice de transport si besoin)

23. Reference no of Air Waybill / N° LTA	
24. Reference N° of courier pouch, baggage tag, or passenger ticket / Référence d'étiquette de bagages, ou de billet de passager	
25. Name and address of shipper, agent, passenger, etc / Nom et adresse d'expéditeur, d'agent agrée, de passager,	
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
	32. *Signature* / Signature
	33. *Date* / Date
DGs N°	

DANGEROUS GOODS OCCURRENCE REPORT
COMPTE RENDU D'INCIDENT DE MARCHANDISES DANGEREUSES
Description of the occurrence (continuation) / Description de l'incident (suite)

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n°120/1989 du 17/10/2019 portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics,
de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire

Ir Jean Bosco NTUNZWENIMANA, -

APPENDICE 8 : FORMULAIRES DE DEMANDE D'AUTORISATION DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.

1. OBJET

Tout demandeur d'autorisation de transport d'armes et munitions de guerre au départ, en transit et à destination de l'Etat du Burundi, doit en faire la demande à l'Autorité, selon le formulaire et la manière prescrite. La présente procédure d'application a pour objet de présenter les formulaires de demande d'autorisation des marchandises dangereuses.

2. DOMAINE D'APPLICATION

La présente procédure d'application s'adresse aux exploitants d'aéronefs et propose deux (2) formulaires pour les demandes d'autorisation (Y compris une permission ou une exemption) pour le transport sur aéronef :

(1) des marchandises dangereuses de classe 1 conformes aux dispositions des Instructions Techniques.(FORMULAIRE 2.1)

(2) des marchandises dangereuses autres que celles de la classe 1, non conformes aux dispositions des Instructions Techniques et non couvertes par une autorisation existante (FORMULAIRE 2.2)

2.1 FORMULAIRE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE MARCHANDISES DANGEREUSES DE CLASSE 1

APPLICATION TO CARRY CLASS 1 DANGEROUS GOODS

Note:

(1) Ce formulaire s'applique aux cas de demandes de transport de marchandises dangereuses de la classe 1 lorsqu'elles sont conformes aux dispositions des Instructions Techniques de l'OACI.

(2) Les rubriques 1 et 2 doivent être remplies quelles que soient les circonstances.

(3) La rubrique 3 doit être remplie dans le cas de marchandises dangereuses de classe 1 qui exigent une exemption ou une autorisation additionnelle pour leur transport.

(4) Si l'espace est insuffisant pour énumérer tous les items, utiliser une feuille séparée.

(5) La demande d'autorisation doit être faite au moins 10 jours ouvrables avant la date du vol sur lequel les marchandises dangereuses doivent être transportées

---

1. POSTULANT

Nom : Telephone :

Société: Télécopie :

Email :

2. DETAILS DU VOL

Exploitant: Date du vol : No de vol:

Aéroport de départ : Aéroport de destination :

Autres aéroports (Escales techniques) : LTA No :

Expéditeur : Destinataire :

3. MARCHANDISES DANGEREUSES

Nom propre d'expédition	No ONU	Classe	Qté Nette in Kg	Autorisation N°
	Total Qté Nette			

- Lieu spécifique de chargement à l'aéroport de départ :
- Lieu spécifique de déchargement à l'aéroport de destination :
- Noms commerciaux et quantité des articles :

Note : Veuillez *utiliser une feuille additionnelle au besoin*

2.2 FORMULAIRE DE DEMANDE D'AUTORISATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES AUTRES QUE CELLES DE LA CLASSE 1
(Voir page suivante)

DEMANDE D'AUTORISATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES (AUTRES QUE CELLE DE CLASSE 1)

Notes :

(1) Ce formulaire s'applique seulement aux cas de demandes de transport de marchandises dangereuses lorsqu'elles ne sont pas conformes aux dispositions des Instructions Techniques.

(2) Toutes les rubriques doivent être remplies. Si l'espace est insuffisant pour énumérer tous les items, utiliser une feuille séparée.

(3) La demande d'autorisation doit être faite au moins 10 jours ouvrables avant la date du vol sur lequel les marchandises dangereuses doivent être transportées.

1. POSTULANT

NOM : Telephone :

Société : Télécopie :

Email :

2. DETAILS DU VOL

Exploitant : Date du vol :

Aéroport de depart : N° du vol:

Aéroport de destination : AWB No :

Expéditeur : Destinataire :

3. MARCHANDISES DANGEREUSES

Nom proper d'expédition :

No ONU Classe/Division Emballage

Instruction No :

Quantité nette par colis (total) :	Quantité nette (total) :	Poids brut (total) :
Nombre de colis :	Spécification complète du colis Marquage :	

4. MOTIF DE LA REQUETE

DEMANDE D'AUTORISATION DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES (AUTRES QUE CELLE DE CLASSE 1)

APPLICATION TO CARRY CLASS 1 DANGEROUS GOODS

Note:

(6) Ce formulaire s'applique aux cas de demandes de transport de marchandises dangereuses de la classe 1 lorsqu'elles sont conformes aux dispositions des Instructions Techniques de l'OACI.

(7) Les rubriques 1 et 2 doivent être remplies quelles que soient les circonstances.

(8) La rubrique 3 doit être remplie dans le cas de marchandises dangereuses de classe 1 qui exigent une exemption ou une autorisation additionnelle pour leur transport.

(9) Si l'espace est insuffisant pour énumérer tous les items, utiliser une feuille séparée.

(10) La demande d'autorisation doit être faite au moins 10 jours ouvrables avant la date du vol sur lequel les marchandises dangereuses doivent être transportées

---

4. POSTULANT

Nom : Telephone :

Société: Télécopie :

Email :

5. DETAILS DU VOL

Exploitant: Date du vol : No de vol:

Aéroport de départ : Aéroport de destination :

Autres aéroports (Escales techniques) : LTA No :

Expéditeur : Destinataire :

6. MARCHANDISES DANGEREUSES

Nom propre d'expédition	No ONU	Classe	Qté Nette in Kg	Autorisation N°
	Total Qté Nette			

- Lieu spécifique de chargement à l'aéroport de départ :
- Lieu spécifique de déchargement à l'aéroport de destination :
- Noms commerciaux et quantité des articles :

Note : Veuillez *utiliser une feuille additionnelle au besoin*

Notes :

(4) Ce formulaire s'applique seulement aux cas de demandes de transport de marchandises dangereuses lorsqu'elles ne sont pas conformes aux dispositions des Instructions Techniques.

(5) Toutes les rubriques doivent être remplies. Si l'espace est insuffisant pour énumérer tous les items, utiliser une feuille séparée.

(6) La demande d'autorisation doit être faite au moins 10 jours ouvrables avant la date du vol sur lequel les marchandises dangereuses doivent être transportées.

5. POSTULANT

NOM : Téléphone :

Société : Télécopie :

Email :

6. DETAILS DU VOL

Exploitant : Date du vol :

Aéroport de départ : N° du vol:

Aéroport de destination : AWB No :

Expéditeur : Destinataire :

7. MARCHANDISES DANGEREUSES

Nom proper d'expédition :

No ONU Classe/Division Emballage
Instruction No :

Quantité nette par colis (total) : Quantité nette (total) : Poids brut (total) :

Nombre de Spécification complète du colis colis : Marquage :

8. MOTIF DE LA REQUÊTE

Vu pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n° 720/1989 du 17/10/2019 portant mise en application du code de l'aviation civile du Burundi en matière de sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics, de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire

Ir Jean Bosco NTUNZWENIMANA, -

TABLE DES MATIÈRES

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS 2
HISTORIQUE DES AMENDEMENTS 3
LISTE DES REFERENCES 4
CHAPITRE I : DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES 6
Article 1. Dénomination 6
Article 2. Définitions et abréviations 6
CHAPITRE 2 : CHAMP D'APPLICATION 10
Article 3. Champ d'application général 10
Article 4. Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses 10
Article 5. Vols intérieurs d'aéronefs civils 11
Article 6. Exemptions 11
Article 7. Notification des divergences par rapport aux instructions techniques 11
Article 8. Transport de surface 11
Article 9. Autorité nationale 12
Article 10. Autorisation de transport de marchandises dangereuses 12
Article 11. Classification 14
CHAPITRE 4 : RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AERIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES 15
Article 12. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé 15
Article 13. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit, sauf dérogation 16
Article 14. Transport d'armes et munitions de guerre 16
Article 15. Transport d'armes de sport 16
Article 16. Transport d'animaux vivants infectés ou venimeux 17
Article 17. Transport de dépouilles mortelles par voie aérienne 17
Article 18. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est rigoureusement interdit 18
Article 19. Prescriptions générales 19
Article 20. Emballages utilises 19
Article 21. Étiquette 20
Article 22. Marques 20

Article 23. Langues à utiliser 20
CHAPITRE 7 : RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR 21
Article 24. Document de transport de marchandises dangereuses 21
Article 25. Langues à utiliser 21
Article 26. Généralités 22
Article 27. Acceptation des marchandises dangereuses au transport 22
Article 28. Liste de vérification d'acceptation 22
Article 29. Chargement et arrimage 22
Article 30. Inspections pour déterminer s'il y a eu des dommages ou des déperditions 22
Article 31. Restrictions au chargement dans la cabine des passagers ou dans le poste de pilotage 23
Article 32. Décontamination 23
Article 33. Séparation et isolement 24
Article 34. Arrimage des colis de marchandises dangereuses 24
Article 35. Chargement à bord d'aéronefs cargos 24
Article 36. Conservation de documents d'expédition de marchandises dangereuses 24
CHAPITRE 9 : RESPONSABILITÉS DU COMMANDANT DE BORD 26
Article 37. Responsabilités du commandant de bord 26
CHAPITRE 10 : RENSEIGNEMENTS A FOURNIR 27
Article 38. Renseignements à fournir au pilote commandant de bord 27
Article 39. Renseignements à fournir et instructions à donner aux membres d'équipage de conduite 27
Article 40. Renseignements à fournir aux passagers 27
Article 41. Renseignements à fournir à d'autres personnes 27
Article 42. Renseignements que le pilote commandant de bord doit fournir aux autorités aéroportuaires 28
Article 43. Renseignements à fournir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef 29
Article 44. Établissement de programmes de formation 30
Article 45. Approbation des programmes de formation 30
Article 46. Système d'inspection 31
Article 47. Coopération entre États 31
Article 48. Sanctions 31

Article 49. Marchandises dangereuses transportées par la poste 32
CHAPITRE 13 : COMPTES RENDUS D'ACCIDENTS ET INCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES 33
Article 50. GÉNÉRALITÉS 33
Article 51. Rapport immédiat dans les 72 heures 33
Article 52. Renseignements contenus dans un rapport immédiat 34
Article 53. Rapport de suivi dans les 30 jours 35
Article 54. Aéronef privé 36
Article 55. Travail aérien 36
Article 56. Instruments de mesure 37
Article 57. Soins médicaux 37
Article 58. Ambulance aérienne 38
Article 59. Intervention d'urgence 39
Article 60. Restrictions relatives au chargement dans le poste de pilotage 40
CHAPITRE 15 : MESURES DE PRÉCAUTION 41
Article 61. Généralités 41
Article 62. Entrée en vigueur et expiration des mesures de précaution 41
Article 63. Demande de révision des mesures de précaution 41
Article 64. Notification de la décision 41
CHAPITRE 16 : SÛRETÉ 42
Article 65. Sûreté des marchandises dangereuses 42
CHAPITRE 17. DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES 43
Article 66. Durée de validité 43
Article 67 : Infractions et sanctions 43
Article 68. Entrée en vigueur 43
APPENDICE 1 :MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST AUTORISÉ 44
APPENDICE 2 : MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST INTERDIT, SAUF DÉROGATION 48
APPENDICE 3 :NOTIFICATION AU PILOTE COMMANDANT DE BORD (NOTOC) .. 49
APPENDICE 4 : DISPOSITIONS CONCERNANT L'INFORMATION 54
APPENDICE 5 : INFORMATION EN CAS D'INCIDENT OU ACCIDENT D'AÉRONEF56
APPENDICE 6 : PROGRAMME DE FORMATION 57

APPENDICE 7 : COMPTES RENDUS RELATIFS AUX INCIDENTS OU ACCIDENTS DE MARCHANDISES DANGEREUSES 64

APPENDICE 8 : FORMULAIRES DE DEMANDE D'AUTORISATION DE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES 69