



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

A35-WP/334  
EX/121  
6/10/04

**ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

**PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT  
SUR  
LES POINTS 17 ET 19 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur les points 17 et 19 de l'ordre du jour sont présentés à l'examen du Comité exécutif.

---

**Point 17 :      Renforcement des normes de l'OACI**

17:1            À sa dixième séance, le Comité exécutif examine la question du renforcement des normes de l'OACI en se fondant sur un rapport du Conseil (A35-WP/36) ainsi que sur des notes de travail présentées par l'Afrique du Sud, concernant l'examen des routes de circulation aérienne (A35-WP/206), par l'Association du transport aérien international (IATA), concernant l'harmonisation et l'efficacité dans le processus d'élaboration des normes (A35-WP/74) et par le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), concernant l'exploitation internationale en propriété partagée (A35-WP/40). De plus, des notes d'information sont présentées par la Chine, concernant la mise en œuvre de l'Annexe 13 par ce pays (A35-WP/263), et par les États-Unis, concernant les défis futurs de l'exploitation des aéronefs de catégorie moteur de sustentation/de classe à rotor basculant dans la navigation aérienne internationale (A35-WP/103).

17:2            Le Comité fait bon accueil aux mesures présentées dans la note WP/36, qui ont été prises pour améliorer le processus d'élaboration et d'adoption des SARP, et il appuie les nouvelles mesures prévues par le Conseil et la Commission de navigation aérienne pour améliorer encore ce processus et mettre au point un mécanisme plus efficace de collecte et de publication des différences. Le Comité appuie les mesures proposées dans la note A35-WP/74 et il propose que le Conseil et la Commission de navigation aérienne les prennent en compte dans leurs travaux futurs.

17:3            Le Comité appuie la nécessité d'une politique et de critères pour prendre des décisions en ce qui concerne le caractère des vols internationaux (transport aérien commercial ou aviation générale non commerciale), qui sont préconisées dans la note A35-WP/40. Il note toutefois que plusieurs études sur la question sont conduites par des États contractants et qu'il serait plus efficace pour l'OACI d'attendre que ces études soient publiées afin d'éviter des efforts en double. Il est entendu que l'étude de l'OACI sera conditionnelle à la disponibilité de ressources et aux priorités établies par le Conseil.

17:4            Le Comité appuie aussi les mesures proposées dans la note A35-WP/206 concernant l'amélioration de l'efficacité des routes structurées, notant les économies financières et environnementales que cette mesure rendrait possibles.

-----

**Point 19 : Santé et bien-être des passagers et des équipages**

19:1 À sa dixième séance, le Comité examine la question de la santé et du bien-être des passagers en se fondant sur un rapport du Conseil sur les questions de santé liées au transport aérien (A35-WP/34) et sur des notes présentées par la Chine (A35-WP/264), par le Canada, les États-Unis d'Amérique et la République tchèque (A35-WP/209), par 41 États contractants membres de la Conférence européenne de l'aviation civile — CEAC (A35-WP/122) et par la Fédération internationale des ouvriers du transport — ITF (A35-WP/176). Des notes présentées par Singapour (A35-WP/148) et par les États-Unis (A35-WP/210) sont distribuées pour information seulement.

19:2 Lors de sa présentation de la note A35-WP/34, le Directeur de la navigation aérienne insiste sur le fait que ces dernières années les médias se sont vivement intéressés aux questions touchant la santé des passagers, qui préoccupent fortement le public. L'épidémie de SRAS en 2003 a provoqué de graves perturbations du trafic aérien dans les zones touchées. En coopération avec l'OMS, l'OACI a lancé des initiatives et, établissant une série de mesures de protection, a aidé à enrayer la propagation du SRAS par les voyages aériens et à restaurer la confiance des voyageurs dans la sécurité du transport aérien. En 2003 encore, l'OACI a institué un groupe de travail multidisciplinaire sur les questions de santé des passagers, en le chargeant d'examiner les aspects médicaux, juridiques et opérationnels de la protection de la santé des passagers et des équipages et de la prévention de la propagation des maladies contagieuses. L'OACI a aussi participé aux travaux lancés par la CEAC sur les questions de santé des passagers aériens et a contribué au programme de recherches de l'Organisation mondiale de la santé sur la thrombose veineuse. Un projet de résolution pour adoption par l'Assemblée est joint à la note WP/34.

19:3 Dans la note WP/264, présentée par la Chine, on insiste sur la nécessité de règles nouvelles ou améliorées pour le traitement des maladies transmissibles dans le transport aérien. Une approche « préventive », comprenant la planification efficace de mesures d'urgence aux aéroports, est préconisée. La note de travail propose l'élaboration de SARP concernant un plan d'urgence aux aéroports et la santé et le bien-être des passagers et des équipages. Le Comité prend acte de la note de travail et formule des remerciements.

19:4 Présentée par le Canada, les États-Unis et la République tchèque, la note WP/209 rend compte du fait que les préoccupations devant la possibilité que la désinsectisation des aéronefs au moyen de pyréthroïdes cause de l'inconfort à certains membres d'équipage et à certains passagers ont suscité la mise au point d'une méthode non chimique de désinsectisation faisant appel à un système de courants d'air canalisés autour des portes des aéronefs stationnés. Un projet de résolution pour adoption par l'Assemblée est joint à la note en vue d'encourager les recherches sur cette méthode. Le Comité convient que la méthode proposée mérite d'être évaluée plus avant par des moyens scientifiques et que tous les États contractants qui sont en mesure de le faire devraient conduire de nouvelles recherches sur des méthodes non chimiques de désinsectisation, et en communiquer les résultats à l'OACI. Cependant, plusieurs délégués estiment qu'il serait prématuré de demander aux États d'accepter une désinsectisation non chimique sans prouver l'efficacité de la méthode. Compte tenu de ces vues, le Comité convient de ne pas conserver ce paragraphe du dispositif.

19:5 Dans la note WP/122, la CEAC fournit une vue d'ensemble des travaux effectués sur les questions de santé du passager au sein de la Conférence européenne de l'aviation civile depuis la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. Le Comité note les progrès réalisés par la CEAC, en particulier en

ce qui concerne le Manuel relatif aux questions de santé des passagers aériens, et convient avec vigueur que les États devraient s'assurer que des mesures appropriées sont prises pour protéger la santé des passagers durant les voyages aériens.

19:6 Présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport, la note WP/176 retrace l'historique de la réglementation de sécurité et de santé dans la cabine des aéronefs civils. L'opinion de l'ITF est qu'une réglementation internationale cohérente relative aux problèmes de sécurité et de santé auxquels l'équipage de cabine et les passagers sont confrontés a toujours fait défaut. Pour remédier à cette situation, l'ITF recommande que les États contractants considèrent la cabine comme un lieu de travail et, par conséquent, confient les pleins pouvoirs pour sa réglementation aux autorités compétentes en matière de sécurité et de santé au travail plutôt qu'aux traditionnelles autorités de sécurité aérienne. Le Comité prend acte de la note de travail et estime utile que l'ITF participe aux initiatives futures en matière de sécurité et de santé.

19:7 Ayant pris acte de la note WP/34 présentée par le Conseil, le Comité note les travaux du Groupe de travail multidisciplinaire OACI sur la santé des passagers aériens, les résultats positifs du projet de lutte contre le SRAS et l'importance d'une meilleure communication entre l'OACI et l'OMS. Le Comité convient que des SARP relatives à la santé des passagers et des équipages devraient être élaborées, et demande au Conseil d'examiner la section sur la santé dans la « Déclaration générale » de l'aéronef (Annexe 9 — *Facilitation*). Le Comité demande au Conseil d'élaborer en priorité, pour les Annexes pertinentes à la Convention, des SARP sur les plans d'urgence, pour empêcher que les maladies transmissibles ne se propagent par le transport aérien et pour tenir compte des besoins d'installations et services médicaux qui pourraient se présenter dans les aéroports. Le Comité recommande aussi que des éléments indicatifs correspondants soient finalisés et publiés. Il recommande enfin que les États contractants adoptent un plan d'urgence pour une intervention graduelle harmonisée afin de faire face à une future réapparition du SRAS ou à une flambée d'une nouvelle maladie transmissible d'importance similaire pour les services de santé publics.

19:8 Le Comité convient de recommander que l'Assemblée adopte la résolution ci-après, qui est présentée dans la note WP/34, avec les amendements dont il est convenu :

**RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF  
ET RECOMMANDÉE À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

**Résolution 19/1**

**Protection de la santé des passagers et des équipages  
et prévention de la propagation des maladies transmissibles  
par les voyages internationaux**

*L'Assemblée*

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que «L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien

international de manière à : ... répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique»,

*Considérant* que l'article 14 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que «Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs»,

*Considérant* que la transmission et la menace de transmission des maladies transmissibles, à l'échelle mondiale, par le transport aérien ont augmenté au cours des dernières années,

*Considérant* que la Résolution A29-15 de l'Assemblée prie instamment tous les États contractants de prendre les mesures nécessaires pour limiter progressivement le droit de fumer à bord de tous les vols internationaux de passagers, avec l'objectif d'arriver à des interdictions complètes au 1<sup>er</sup> juillet 1996,

*Considérant* que l'augmentation du nombre de personnes âgées et de personnes handicapées voyageant par avion et l'augmentation de la durée des vols internationaux peuvent présenter des risques supplémentaires pour la santé des passagers et donner lieu à un plus grand nombre d'urgences médicales à bord,

*Considérant* que l'OACI prévoit une augmentation annuelle de 5 % du nombre de passagers dans l'avenir prévisible, augmentant ainsi l'éventualité d'urgences médicales pendant les voyages aériens,

*Considérant* que les technologies de communication rendent possible le diagnostic et le traitement en vol des passagers par des médecins au sol,

*Considérant* que les questions de santé influent sur la décision de certaines personnes de voyager ou non par avion et qu'elles peuvent donc avoir des effets extrêmement préjudiciables sur la santé financière des compagnies aériennes et des aéroports,

*Considérant* qu'il est nécessaire de coordonner, en vue d'une application mondiale, les activités et les progrès considérables sur les questions de santé réalisés par l'OACI, certains États contractants, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), l'Organisation mondiale de la santé (OMS) l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et des organisations internationales telles que l'Association de médecine aéronautique et spatiale (AMAS), l'Académie Internationale de médecine aéronautique et spatiale (AIMAS), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI),

1. *Déclare* que la protection de la santé des passagers et des équipages des vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens et qu'il convient de mettre en place des conditions permettant de préserver cette sécurité en temps utile et de façon économiquement avantageuse ;

2. *Demande* au Conseil d'examiner les SARP actuelles relatives à la santé des passagers et des équipages et, s'il y a lieu, d'élaborer de nouvelles SARP en tenant dûment compte des questions de santé mondiales et des faits récents survenus dans le transport aérien ;

3. *Demande* au Conseil d'élaborer en priorité, pour les Annexes pertinentes à la Convention, des SARP concernant les plans d'urgence pour empêcher que les maladies transmissibles ne soient propagées par le transport aérien ;

4. *Demande* au Conseil d'appuyer la poursuite des recherches sur les effets du transport aérien sur la santé des passagers et des équipages ;

5. *Demande* au Conseil de mettre en place des arrangements institutionnels appropriés pour coordonner les efforts déployés par les États contractants et d'autres membres de la communauté de l'aviation civile internationale pour protéger la santé des passagers et des équipages ;

6. *Prie instamment* tous les États contractants de veiller à ce que, dans l'intervalle, les SARP actuelles sur la santé des passagers et des équipages soient mises en application ;

7. *Demande* au Conseil de faire rapport sur tous les aspects de l'application de cette résolution à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

19:9 Le Comité convient de plus de recommander que l'Assemblée adopte la Résolution ci-après, qui est présentée dans la note WP/209, avec les amendements dont il est convenu :

**RÉSOLUTION FORMULÉE PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF  
ET RECOMMANDÉ À L'ASSEMBLÉE POUR ADOPTION**

**Résolution 19/2**

**Désinsectisation des cabines et des postes de pilotage  
d'aéronefs effectuant des vols internationaux de passagers**

*Considérant* que toutes les nations bénéficient de la sécurité, de la sûreté, de l'efficacité et de l'efficience de l'exploitation du système d'aviation civile internationale,

*Considérant* qu'à ses diverses sessions, l'Assemblée a démontré sa préoccupation et sa contribution au bien-être des êtres humains dans leur qualité de vie ainsi que dans le milieu dans lequel ils travaillent et évoluent, notamment dans les domaines suivants : émission de moteurs d'aviation, couche d'ozone, bruit des aéronefs, usage du tabac et espèces exotiques envahissantes,

*Considérant* que les Assemblées ont reconnu qu'il y a une responsabilité d'assurer la compatibilité maximale entre l'exploitation de l'aviation civile et la qualité de l'environnement humain,

*Considérant* les préoccupations exprimées sur le fait que la pratique actuelle de certains États d'exiger l'usage d'insecticides pour désinsectiser les aéronefs peut créer des malaises et soulève la question des risques possibles pour la santé des équipages et des passagers,

*Considérant* que des études récentes ont montré que des méthodes de désinsectisation non chimiques sont efficaces pour empêcher l'entrée de moustiques et autres insectes volants dans les aéronefs,

*L'Assemblée,*

1. *Demande* au Conseil d'encourager l'étude de solutions non chimiques pour la désinsectisation des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs ;
2. *Demande* au Conseil de coopérer avec l'Organisation mondiale de la santé dans l'évaluation des méthodes non chimiques de désinsectisation d'aéronefs ;
3. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session ordinaire, de la mise en œuvre de la présente résolution.

— FIN —