



## ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 35 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

#### MISE À JOUR DE L'IATA SUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DU RAVITAILLEMENT EN CARBURANT : IMPACT DU DOCUMENT 9977 DE L'OACI

(Note présentée par l'IATA)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le document 9977 de l'OACI, *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile*, a été rédigé par un groupe de travail du Groupe technique sur le carburant de l'IATA, en coordination avec l'OACI, l'organisme Airlines for America (A4A), le Groupe conjoint d'inspection (JIG) de l'industrie des fournisseurs et le Conseil international des aéroports (ACI), après une série d'incidents sérieux de contamination du carburant. La présente note de travail contient une mise à jour portant sur les éléments déclencheurs, les actions conjointes de l'industrie, les réalisations et le travail continu visant à préserver la qualité du carburant, et elle propose des actions supplémentaires.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à prendre note que l'industrie soumettra des recommandations concernant de nouvelles SARP dans l'Annexe 14 et d'autres annexes portant sur la surveillance et le contrôle de la qualité aux aéroports ;
- à recommander aux États de promouvoir l'utilisation par les aéroports et les autorités nationales de l'aviation civile du Portail mondial de l'IATA sur le carburant, pour assurer la diffusion précoce de l'information sur les cas de problème de qualité du carburant.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Le coût de développement des SARP. L'IATA contribuera au travail à effectuer.
<i>Références :</i>	Doc 9977, <i>Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile</i>

<sup>1</sup> Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Un avion de ligne a dû atterrir d'urgence après avoir éprouvé en vol de graves problèmes de contrôle du carburant, et des passagers ont subi des blessures. L'aéronef avait embarqué du carburant au moyen d'un oléoréseau sur lequel des travaux avaient récemment été effectués pour étendre les installations, mais le système d'oléoréseau n'avait pas subi un processus approprié de mise en service après les travaux d'entretien et d'extension.

1.2 À la suite de l'accident, l'État d'occurrence a émis des bulletins d'accident contenant les recommandations de sécurité suivantes :

1.2.1 Il est recommandé de publier le Document 9977, *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile*, et de faire la promotion de l'utilisation à l'échelle mondiale de normes et pratiques reconnues de l'industrie dans tout le système de fourniture et de distribution de carburants.

1.2.2 Il est recommandé que l'OACI envisage l'ajout de **nouvelles SARP** à l'Annexe 14 et à d'autres annexes traitant de surveillance et de contrôle de la qualité aux aéroports.

1.2.3 Il est recommandé de promouvoir et d'améliorer les programmes de surveillance de la qualité des carburants des compagnies aériennes, au moyen des listes de contrôle et des normes d'inspection et d'audit du pool sur la qualité du carburant de l'IATA (IFQP).

1.2.4 Il est recommandé de préciser les exigences relatives à l'installation, dans les équipements d'avitaillement, de dispositifs électroniques qui alerteront automatiquement l'opérateur et interrompront le processus d'avitaillement en cas de dépassement des tolérances de fabrication.

## 2. ACTION CONJOINTE DE L'OACI ET DE L'INDUSTRIE

2.1 Le document 9977 de l'OACI, *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile*, a été publié en novembre 2012 et il a été largement distribué. Le manuel est un document repère qui énumère toutes les normes et pratiques pertinentes de l'industrie, et couvre tous les sujets liés au contrôle de la qualité du carburant d'aviation, aux opérations et à la formation pour l'ensemble du système de fourniture et de distribution du carburant, depuis la raffinerie jusqu'à l'aéronef.

2.2 L'Energy Institute a publié en janvier 2010 la 6<sup>e</sup> édition du document EI 1583, *Tests de laboratoire et niveaux minimaux de performance des systèmes de surveillance des filtres à carburant*, ainsi qu'un addenda en avril 2012. La spécification renforcée est obligatoire à l'échelle mondiale.

2.3 L'IATA et A4A ont créé le Portail mondial de l'IATA sur le carburant, un portail web qui permet la collecte et la diffusion 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 des informations et alertes sur le carburant d'aviation. Lancée en janvier 2014, cette base de données opérationnelles mondiale agit comme un système d'alerte en cas de perturbation liée au carburant. Plus de 100 alertes concernant le carburant d'aviation, ainsi que les commentaires de suivi et toutes les notifications résolues, ont été mis en ligne depuis 2014. Certains aéroports et autorités nationales de l'aviation utilisent aussi le système pour publier des NOTAM, signaler des travaux de construction importants prévus ou à venir sur des systèmes d'avitaillement existants ou nouveaux, mais une utilisation plus généralisée du portail à cette fin devrait être encouragée.

### 3. TRAVAIL EN COURS

3.1 L'IATA et ses partenaires de l'industrie font la promotion active de l'utilisation à l'échelle mondiale du Doc 9977 de l'OACI, pour assurer l'amélioration continue des normes de qualité du carburant et des programmes et listes de contrôle d'audit afférents. Le pool sur la qualité du carburant de l'IATA (IFQP) est membre actif du comité de développement des normes du Groupe conjoint d'inspection (JIG).

3.2 En mai 2016, l'IATA et le JIG ont signé un accord concernant l'utilisation d'une norme harmonisée de procédé de contrôle de la qualité du carburant pour les audits des compagnies aériennes et des fournisseurs. De plus, en juillet 2016, l'IATA et le JIG ont convenu de se réunir avec Airlines for America (A4A) pour déterminer la pertinence d'une harmonisation avec la norme nord-américaine ATA-103 pour le contrôle de la qualité du carburant d'aviation.

3.3 Le Groupe commercial sur le carburant et le Groupe technique sur le carburant de l'IATA ont mis au point un modèle de contrat entre les compagnies aériennes et les fournisseurs et manutentionnaires de carburant, comprenant plusieurs des exigences énumérées dans le Doc 9977 de l'OACI. Avec ces activités permanentes, il y a maintenant une lancée vers l'harmonisation des normes de qualité du carburant et l'utilisation d'outils mondiaux pour mieux diffuser l'information. Alors que ces travaux se poursuivent, l'industrie s'apprête à faire des recommandations à l'OACI concernant l'élaboration de SARP pour faciliter le contrôle de la qualité du carburant et les inspections aux aéroports. Les recommandations de l'industrie devraient être disponibles dans la seconde moitié de 2017.