



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

MAÎTRISE DES RISQUES AU REGARD DES RAPIDES AVANCÉES RÉALISÉES DANS LE DOMAINE DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES : ÉLABORATION DE MESURES NORMALISÉES À L'ÉCHELLE MONDIALE POUR LA GESTION DE LA QUALITÉ DES CARBURANTS D'AVIATION

(Note présentée par la Chine, avec le parrainage de l'Égypte)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Afin de promouvoir le développement durable du secteur aéronautique mondial et de favoriser la transition écologique, les autorités de l'aviation civile des États membres sont déterminées à rechercher des moyens susceptibles de réduire, de manière plus économique et plus respectueuse de l'environnement, les émissions de carbone dans l'aviation civile. Les carburants d'aviation durable (SAF) – solution la plus efficace à cet effet – sont ainsi devenus un important outil pour les États désireux de réaliser des économies d'énergie, de réduire leurs émissions de carbone et d'œuvrer au développement vert de l'aviation civile. La rapidité avec laquelle les SAF ont été mis au point et le fait qu'ils soient de plus en plus utilisés dans le monde expliquent qu'il n'ait guère fallu de temps pour voir apparaître, sur le marché des carburants d'aviation civile, des SAF produits à partir de diverses matières premières et par divers procédés technologiques. Les exigences de navigabilité qui peuvent être posées pour ces carburants varient cependant selon les États. L'absence d'un système commun de gestion de la qualité et de spécifications normalisées accroît les risques opérationnels auxquels s'expose ainsi l'aviation civile. Afin d'assurer la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale et d'harmoniser les normes de navigabilité entre les États, il est souhaitable que l'OACI s'inspire des pratiques des États membres en matière de gestion de la qualité, examine les risques liés à l'utilisation des SAF et élabore un ensemble commun de normes et pratiques recommandées (SARP) appropriées concernant la gestion des carburants d'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) recommander à l'OACI de s'inspirer de l'expérience des États membres en matière de gestion de la qualité des SAF pour améliorer le système d'assurance-qualité de ces carburants. Il conviendrait notamment de revoir le *Manuel sur la fourniture des carburants pour réacteurs en aviation civile* (Doc 9977) afin d'intégrer dans les éléments indicatifs les prescriptions relatives au contrôle de la qualité des SAF ;
- b) recommander l'ajout au programme des travaux de la Commission de navigation aérienne d'un point consacré à l'élaboration des SARP. Ces dernières devront s'inspirer du *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile* (Doc 9977) et renfermer des prescriptions visant à garantir la qualité des carburéacteurs qui couvrent l'ensemble du système de production, de fourniture et de distribution des carburants d'aviation.

¹ Les versions anglaise et chinoise ont été fournies par la Chine.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs <i>Chaque vol est sûr et sécurisé</i> et <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget ordinaire de 2026-2028 et/ou de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 9977, <i>Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les carburants d'aviation constituent le fluide vital des moteurs d'aéronef, et leur qualité est primordiale pour la sécurité des vols. Ces dernières années, les événements dangereux dus à des problèmes de qualité des carburants se sont multipliés partout dans le monde. La chaîne d'approvisionnement que suivent ces carburants comporte plusieurs étapes, qui vont de la production en raffineries au ravitaillement des aéronefs, en passant par le transport, le stockage et les aéroports. Étant donné que les exigences en matière de gestion de la qualité diffèrent selon les États, il est essentiel, si l'on veut garantir la sécurité de l'aviation mondiale, de définir des processus et procédures normalisés pour l'ensemble de la chaîne.

1.2 En 2012, l'OACI a publié le *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile* (Doc 9977), rédigé par le Technical Fuel Group de l'Association du transport aérien international (IATA), en coordination avec l'OACI, Airlines for America (A4A), le Joint Inspection Group (JIG), les fournisseurs et le Conseil international des aéroports (ACI). Ce manuel décrit les exigences liées au contrôle de la qualité des carburants, aux opérations et à la formation dans tout le système de fourniture et de distribution des carburateurs. Étant donné qu'il s'agit d'un document d'orientation, ses dispositions n'ont toutefois pas été incorporées dans les Annexes de l'OACI.

1.3 Compte tenu de l'attention grandissante portée à la réduction des émissions de carbone au niveau international, les SAF sont devenus un outil d'une importance déterminante pour réaliser cet objectif. Néanmoins, dans la mesure où les SAF diffèrent considérablement des carburateurs classiques pour ce qui concerne les matières premières et les procédés utilisés pour leur fabrication ainsi qu'en termes de propriétés chimiques, les normes de contrôle de la qualité et les méthodes suivies pour les tests doivent être sans cesse affinées. Le manuel précité ne suffit plus à intégrer toutes les prescriptions relatives au contrôle de la qualité des SAF.

1.4 Afin d'améliorer la sécurité des carburants d'aviation au niveau mondial et d'harmoniser les normes de navigabilité, il conviendrait de tirer parti de l'expérience des divers États en matière de gestion de la qualité des carburants et d'établir de nouvelles SARP, en s'appuyant sur les principes fondamentaux du manuel. Une proposition en ce sens a été formellement présentée par l'Association du transport aérien international (voir la note A39-WP/167-TE/61), le Bangladesh (voir la note A40-WP/504-TE/206) et la Fédération de Russie (voir la note A41-WP/319-TE/127).

2. ANALYSE

2.1 L'OACI a prévu, dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, une procédure structurée concernant l'élaboration et la modification des SARP qui prévoit généralement un délai d'un à cinq ans entre le dépôt de la proposition et le moment où la SARP est publiée. Aussi les dispositions existantes du *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile* (Doc 9977) pourraient-elles servir de base de travail pour élaborer les prescriptions nécessaires dans un délai

optimal. Le fait d'étoffer le manuel et les SARP permettrait de mettre en place un cadre juridique international qui assurerait un contrôle de la qualité cohérent tout au long de la chaîne d'approvisionnement en carburéacteurs destinés à l'aviation civile.

2.2 Les SAF connaissent un essor rapide sur le plan mondial, comme en témoignent les avancées significatives obtenues par les autorités de l'aviation civile et les organisations professionnelles de plusieurs pays et régions en ce qui concerne la certification de navigabilité de ces carburants. ASTM International a ainsi publié la norme ASTM D7566, qui énonce les exigences auxquelles doivent satisfaire les SAF en fonction des différents modes de production. Au Royaume-Uni, l'Energy Institute a publié la norme EI 1533, qui donne des directives pour le contrôle de qualité de la production, du stockage, du transport et du ravitaillement des SAF. L'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC) participe activement à l'homologation des SAF et a mis en place à cet effet un système couvrant la réglementation, les procédures, les manuels et les normes techniques en la matière.

2.3 Pour faire face aux risques de sécurité de l'aviation et améliorer les capacités de supervision de la sécurité, il est essentiel d'harmoniser les règles d'homologation des carburéacteurs, en particulier pour les SAF.

2.4 L'étude de ces règles d'homologation et l'incorporation, dans l'Annexe à la Convention, de normes de gestion de la qualité uniformes et coordonnées sous forme d'éléments indicatifs permettront de mieux guider les États membres dans l'établissement des exigences imposées aux carburéacteurs sur le plan de la navigabilité, d'améliorer les capacités de supervision de la qualité et de la sécurité de ces carburants, et de limiter les risques opérationnels suscités par leur qualité inégale.

— FIN —