



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 31 : Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne

HARMONIZATION À L'ÉCHELLE MONDIALE DES POLITIQUES RELATIVES AU RECYCLAGE DES PIÈCES D'AÉRONEF DÉMONTÉES

(Note présentée par la Chine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail s'appuie sur l'évolution de l'industrie de démontage des aéronefs à l'échelle mondiale ainsi que sur l'Annexe 8 et le *Manuel de navigabilité* (Doc 9760), pour proposer l'harmonisation des politiques de gestion des activités de démontage des aéronefs, qui ont pour objectif le recyclage des pièces d'aéronef, de manière à faciliter la circulation mondiale efficace de ces dernières, tout en garantissant la sécurité des vols.

Tous les États membres sont invités à harmoniser leur approche en matière d'agrément d'organisme de maintenance pour gérer les activités de démontage des aéronefs en vue du recyclage des pièces, et à collaborer avec les associations de l'industrie pour créer des banques de données fiables afin de garantir la traçabilité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- inviter les États membres à harmoniser les politiques relatives à la gestion des activités de démontage des aéronefs aux fins du recyclage des pièces ;
- charger la Commission de navigation aérienne d'amender les SARP de l'Annexe 8 de manière à fournir des règles de base pour les orientations spécifiques figurant dans le Doc 9760.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire pour 2023-2025.
<i>Références :</i>	Annexe 8 — <i>Navigabilité des aéronefs</i> Doc 9760, <i>Manuel de navigabilité</i>

¹ Version anglaise et version chinoise fournies par la Chine.

1. INTRODUCTION

1.1 Selon les estimations, plus de 1 000 avions, en moyenne, seront réformés chaque année dans le monde, ce qui entraîne une croissance rapide de l'industrie de démontage d'aéronefs. Le recyclage des pièces d'aéronefs réformés est devenu pratique courante dans la communauté de l'aviation civile et il complète la chaîne industrielle du cycle de vie des aéronefs, de la conception à la fabrication, l'exploitation, la maintenance, pour aboutir à leur recyclage.

1.2 En plus de résoudre les problèmes de pollution environnementale, le démontage d'aéronefs est devenu un moyen important de soutenir l'exploitation des anciens types d'aéronefs et de réduire le coût des pièces de rechange grâce au recyclage des pièces démontées utilisables. Mais il présente également certains risques pour la gestion de la sécurité.

1.3 Le § 9.10, « Authenticité et état de fonctionnement des pièces d'aéronef », chapitre 9, partie III du *Manuel de navigabilité* (Doc 9760) fournit des orientations spécifiques sur les « pièces récupérées d'un aéronef réformé », à savoir que « la dépose des pièces soit planifiée et contrôlée d'une manière aussi voisine que possible de celle qui est utilisée dans le cadre de la maintenance ordinaire d'un aéronef en service » (§ 9.10.8.3) et que « une évaluation de l'état et de la remise en service de chaque pièce récupérée devra être faite par un organisme dûment agréé » (§ 9.10.8.4). Le § 9.10 comprend également des orientations spécifiques sur les « pièces récupérées d'aéronefs accidentés ».

1.4 À l'heure actuelle, la gestion des organismes de démontage d'aéronefs et le recyclage des pièces démontées varient d'un État membre à l'autre. Certains États membres n'ont pas élaboré ce type de règles ni identifié d'« organismes dûment agréés ». Certains pays sont autoréglementés par le biais de leurs associations professionnelles respectives, mais il est difficile de soutenir une circulation mondiale satisfaisante des pièces d'aéronefs démontées sans une approche de gestion harmonisée entre les États membres.

1.5 Le principal obstacle à la circulation mondiale des pièces tient à la difficulté de retracer l'origine des pièces d'aéronef démontées, de procéder à la traçabilité des aéronefs démontés et des chaînes durant la circulation. Si le gouvernement d'un État membre ne s'acquitte pas de son obligation de supervision, il est difficile de mener des enquêtes pertinentes par le biais d'une coordination, même si des rapports sur des pièces démontées suspectes sont reçus, et il n'existe aucune base pour prendre les mesures juridiques nécessaires. Il s'ensuit que certains États craignent d'utiliser les pièces d'aéronef démontées.

1.6 L'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC) a publié en 2019 la circulaire d'information AC-145-FS-017 *Démontage d'aéronef*, qui régit les activités de démontage des aéronefs intérieurs aux fins du recyclage des pièces via l'agrément d'organismes de maintenance, et elle a créé une banque de données fiables pour consultation, conjointement avec l'Association de maintenance de l'aviation civile de la Chine (CAMAC), qui encourage vivement les exploitants chinois à utiliser des pièces démontées recyclées d'aéronef dans le cadre de leurs activités de maintenance. Présentement, la CAAC examine avec l'Aircraft Fleet Recycling Association (AFRA) la possibilité d'une coopération pour résoudre les questions sur l'agrément des organismes de démontage d'aéronefs et les exigences de traçabilité à l'étranger, afin de lever les restrictions imposées aux exploitants chinois relativement à l'utilisation de pièces d'aéronef démontées provenant de l'étranger.

2. ANALYSE

2.1 Le § 9.10, chapitre 9, partie III du Doc 9760 fournit des orientations sur les activités de démontage d'aéronefs à des fins de recyclage, mais cela n'est pas une obligation pour tous les États membres car il n'existe aucune norme et pratique recommandée (SARP) de base dans l'Annexe 8. En outre, quoique le § 9.10 stipule que « il est important que la dépose des pièces soit planifiée et contrôlée d'une manière aussi voisine que possible de celle qui est utilisée dans le cadre de la maintenance ordinaire d'un aéronef en service », il n'indique pas quelle sorte d'organisme serait un « organisme dûment agréé » pour effectuer l'évaluation.

2.2 Il ressort des orientations du Doc 9760 qu'un organisme de maintenance agréé peut être désigné comme « organisme dûment agréé » pour les activités de démontage d'aéronef à des fins de recyclage des pièces, et que l'organisme de maintenance devrait être chargé d'enquêter sur les dossiers de l'aéronef démonté et de ses pièces, y compris les pièces recyclées provenant d'aéronefs accidentés.

2.3 En outre, il n'existe pas de critères précis de traçabilité pour les pièces démontées dans les processus de réception figurant au Chapitre 10, section 10.3, du Doc 9760, « Inspection et acceptation de composants et de matériaux aéronautiques provenant de fournisseurs et de sous-traitants extérieurs ». En conséquence, aucune pièce recyclable provenant du démontage d'un aéronef ne peut être aisément acceptée à la suite d'un simple entretien et d'une remise en service, et ne peut normalement circuler dans le monde entier, engendrant des risques cachés pour la sécurité. Une solution concrète consiste à mettre en place une banque de données traçables des pièces d'aéronefs démontées par les associations de l'industrie concernées.

3. CONCLUSION

3.1 Si tous les États membres peuvent adopter une approche harmonisée en incorporant des activités de démontage d'aéronef à des fins de recyclage des pièces dans le cadre de la gestion des organismes de maintenance agréés et, en coordination avec les associations de l'industrie, créer des banques de données traçables, cela facilitera le transfert mondial des pièces d'aéronef démontées et réduira les coûts d'exploitation de l'industrie du transport aérien à l'échelle mondiale tout en garantissant la sécurité des vols.