



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

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

#### NORMES VISANT À RENFORCER LA SÉCURITÉ PENDANT LE RAVITAILLEMENT

(Note présentée par la Fédération de Russie)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne un aperçu des risques pour la sécurité des vols lorsque du carburant de moindre qualité est utilisé pour l'avitaillement, faute de normes mondiales claires et exhaustives sur le contrôle de la qualité du carburant.

Il importe de prendre en compte les questions relatives à la qualité du carburéacteur utilisé pour ravitailler les aéronefs afin d'assurer le niveau adéquat de sécurité des vols. Le *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile* (Doc 9977) a été élaboré par le Groupe technique de l'IATA sur les carburants, en coordination avec l'OACI, Airlines for America (A4A), le Joint Inspection Group (JIG), les fournisseurs et le Conseil international des aéroports (ACI), et il contient des informations complètes et importantes sur ces questions.

Il est nécessaire de tenir compte des dispositions de ce manuel lors de l'élaboration de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) portant sur les exigences applicables au contrôle de la qualité du carburant dans les aéroports, en vue de les inclure dans le volume 1 de l'Annexe 14 — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, comme l'a proposé l'IATA dans sa note de travail WP/167 à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, ainsi que dans l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, et dans l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à demander au Conseil de l'OACI :

- a) d'examiner la proposition visant à ajouter au programme de la Commission de navigation aérienne un point portant sur l'élaboration de SARP en vue de les intégrer au volume 1 de l'Annexe 14 — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, à l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, et à l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*. Les SARP comprendraient des exigences permettant d'assurer la qualité du carburéacteur utilisé pour différents types d'aéronefs, compte tenu des conditions d'exploitation prévues ;
- b) de recommander à la Commission de la navigation aérienne de mettre à jour les dispositions du *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile* (Doc 9977), prenant en considération les nouvelles SARP évoquées au point a) ci-dessus.

*Objectifs stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *Sécurité*.

<sup>1</sup> Version russe fournie par la Fédération de Russie.

<i>Incidences financières :</i>	À définir. Les activités proposées dans la présente note seront réalisées en fonction des ressources du budget ordinaire pour 2023-2025.
<i>Références :</i>	Doc 9977, <i>Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La normalisation des processus et des procédures régissant la fourniture de carburéacteurs à l'aviation civile et l'avitaillement des aéronefs est un pilier de l'assurance sécurité du système aérien mondial.

1.2 L'OACI dispose déjà d'un algorithme permettant d'élaborer et de modifier les normes et pratiques recommandées (SARP) contenues dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, de la proposition initiale à la publication, un processus qui peut s'étendre sur une période d'un an à cinq ans. Dans ce cas particulier, il est possible d'utiliser les dispositions du *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile* (Doc 9977), afin de finaliser l'élaboration des dispositions nécessaires dans un délai optimal.

1.3 Le développement des dispositions du Doc 9977 et des normes et pratiques recommandées permettra de commencer à constituer une base juridique mondiale sur le contrôle de la qualité des carburéacteurs destinés à l'aviation civile, sous la forme d'un corpus de documents définissant l'usage du carburant d'aviation pour différents types d'aéronefs, compte tenu des conditions d'exploitation prévues.

## 2. ANALYSE

2.1 Assurer la sécurité du ravitaillement d'un aéronef est une question importante pour tous les États membres de l'OACI. Les statistiques sur les pannes relatives aux technologies aéronautiques dans l'aviation civile montrent qu'un contrôle insuffisant de la qualité des carburéacteurs provoque des incidents d'aviation.

2.2 La baisse de la qualité des carburéacteurs a plusieurs causes et origines, autant de facteurs qui peuvent survenir à n'importe quelle étape de la chaîne d'approvisionnement en carburéacteurs destinés à l'aviation civile, des opérations de raffinage jusqu'à l'aéronef.

2.3 En vue de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, l'IATA avait élaboré une note de travail (A39-WP/167), intitulée « Mise à jour de l'IATA sur l'amélioration de la sécurité du ravitaillement en carburant : impact du Document 9977 de l'OACI », qui a attiré l'attention sur la question de la sécurité lors du ravitaillement. Dans cette note, l'IATA avait fait observer que pour assurer la bonne qualité du carburéacteur, il était nécessaire de prendre en compte la dimension multidisciplinaire de la question.