



A37-WP/385  
P/49  
4/10/10  
**Révision n° 1**  
6/10/10

## ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

### RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LES POINTS 31, 32 ET 33 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

#### RÉVISION N° 1

Le rapport ci-joint sur les points 31, 32 et 33 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. Les Résolutions 31/1, 32/1 et 33/1 sont recommandées à l'adoption de la Plénière.

*Note. — Prière d'insérer la note dans le dossier de rapport, après avoir détaché la page de couverture.*

**Point 31 : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique**

31.1 La Commission examine la note A37-WP/41, présentée par le Conseil, qui contient des renseignements sur la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). La note indique les progrès réalisés en fonction des domaines d'intervention du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) élaborés pour mettre en œuvre le plan, et recommande la poursuite des activités de l'ACIP dans le cadre du programme de travail des bureaux régionaux. La note contient également des renseignements sur les contributions en nature faites directement à l'ACIP par les États africains. De plus, la Commission examine la résolution proposée pour annuler et remplacer la Résolution A36-1 au point à l'ordre du jour.

31.2 La Commission se déclare satisfaite des efforts en cours, convenant que les activités lancées par l'ACIP devront se poursuivre dans le cadre du programme de travail des bureaux régionaux jusqu'à ce que les objectifs du Plan AFI soient atteints.

31.3 Le Secrétaire dépose la note A37-WP/30 présentée par le Conseil, qui donne des renseignements sur la mise en œuvre des recommandations de la réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-océan Indien (SP AFI/108 RAN). En examinant les progrès réalisés, la Commission prend note des efforts continus des États, du Secrétariat et du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG) et recommande que l'Assemblée : charge le Secrétariat d'analyser, en collaboration avec les États, le plan d'action et de déterminer les ressources requises par les États pour sa mise en œuvre ; demande au Conseil d'identifier les sources de financement pour les États aux fins de la mise en œuvre du plan d'action ; et encourage les parties prenantes à appuyer les États dans la mise en œuvre des recommandations de la réunion SP AFI/108 RAN. Les propositions faites dans la note A37-WP/221, présentée par l'Afrique du Sud, s'alignent sur les recommandations de cette réunion spéciale AFI RAN ; cependant, quelques propositions ont des incidences financières et, à ce titre, elles seront examinées par le Conseil dans le cadre de son examen constant et régulier du plan d'activités.

31.4 La Commission examine la note A37-WP/182, présentée par la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC), qui donne des renseignements sur les projets et programmes menés dans le cadre de l'ACIP. La Commission convient de recommander que l'Assemblée : prenne acte des projets et programmes prioritaires régionaux de l'EAC dont la mise en œuvre est approuvée par le Conseil avec le soutien de l'ACIP ; demande aux États contractants, partenaires et donateurs d'appuyer les programmes prioritaires de l'EAC dans les domaines financier, technique ou autres aux fins de leur mise en œuvre décisive ; et appuie la poursuite des activités de l'ACIP dans le cadre du programme des bureaux régionaux en Afrique.

31.5 La Commission examine la note A37-WP/194 présentée par la République populaire de Chine, axée sur la Recommandation 5/8 de la réunion SP AFI/108 RA – *Stratégies de formation pour la sécurité de l'aviation en Afrique*, et la deuxième conférence panafricaine sur la coordination de la formation tenue au Caire (Égypte), (22-24 juin 2010) comme suite à la recommandation d'AFI RAN. En examinant les renseignements et les propositions présentés, la Commission convient que la suite donnée par l'OACI, l'AFCAC et d'autres partenaires concernant la recommandation d'AFI RAN sur la formation devra se poursuivre librement au sein des activités de l'ACIP qui se poursuivront dans le cadre du programme de travail régional et que les recommandations de la deuxième conférence panafricaine de formation devront être mises en œuvre en collaboration étroite avec toutes les parties intéressées. La Commission se déclare satisfaite des initiatives du Groupe de travail d'experts de la formation aéronautique (TEWG), instauré par l'AFCAC et l'ACIP, pour donner suite à la Recommandation 5/8 de

la réunion SP AFI/108 RA et encourage le TEWG à poursuivre ses travaux de mise en œuvre des recommandations de la deuxième conférence panafricaine sur la coordination de la formation.

31.6 À la lumière de l'analyse, la Commission convient de soumettre, pour adoption par la Plénière, la résolution suivante :

### **Résolution 31/1 : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI continue de jouer son rôle de chef de file pour réduire les graves carences dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) qui nuisent au fonctionnement de l'aviation civile internationale et à la poursuite de son développement,

*Notant* que les mesures prises par l'OACI dans le cadre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) ont commencé à démontrer des avancées positives dans le renforcement de la sécurité de l'aviation sur ce continent,

*Reconnaissant* que la pleine réalisation des objectifs du Plan AFI dépend surtout des efforts fournis par les États africains eux-mêmes,

*Reconnaissant* que de nombreux États contractants de la Région AFI, malgré leurs efforts, nécessiteront dans un avenir immédiat un soutien technique et/ou financier continu de l'OACI et d'autres parties prenantes pour remplir les exigences de la Convention de Chicago et de ses Annexes,

*Reconnaissant* que de nombreux États africains ne sont pas en mesure, à eux seuls, de soutenir un système national de supervision de la sécurité efficace et viable, et doivent donc être instamment priés d'établir des organismes régionaux de supervision de la sécurité et être soutenus à ce chapitre,

*Rappelant* la Recommandation 4/5 de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-océan Indien (SP AFI/108 RAN) sur l'établissement d'agences régionales chargées des enquêtes sur les accidents parallèlement à la mise en place d'organismes régionaux de supervision de la sécurité, pour faire en sorte que les États soient en mesure de s'acquitter de leurs obligations internationales dans le domaine des enquêtes sur les accidents en collaborant et en partageant des ressources,

*Notant* que l'OACI, dans le cadre de son Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP), a commencé à soutenir de nombreux États africains dans l'établissement d'organismes régionaux de supervision de la sécurité de l'aviation et d'agences régionales chargées des enquêtes sur les accidents,

*Prenant note* des recommandations de la réunion conjointe de l'OACI et de la CAFAC sur le renforcement de la sécurité de l'aviation en Afrique, tenue à N'djamena (Tchad) le 13 mai 2010,

*Notant* que les organismes régionaux créés ou établis dans la Région AFI continueront d'avoir besoin d'un appui de l'OACI pour l'avenir proche et jusqu'à ce qu'ils soient solidement établis et en mesure de subvenir à leurs propres besoins,

*Reconnaissant* l'avantage qu'il y a à continuer de coordonner, sous l'égide de l'OACI, les activités de toutes les parties prenantes prêtant assistance aux États de la Région AFI,

*Reconnaissant* que l'OACI aura besoin de ressources supplémentaires pour fournir avec succès le soutien qu'elle apporte aux États de la Région AFI,

*Notant* que des bureaux régionaux forts seraient un catalyseur positif pour le renforcement de la sécurité de l'aviation dans la Région AFI,

1. *Salue* les efforts considérables déployés par les États africains et les organisations régionales pour renforcer la sécurité de l'aviation ;

2. *Déclare* que la mise en œuvre des activités de l'ACIP se poursuivra dans le cadre du programme de travail des bureaux régionaux africains ;

3. *Prie instamment* le Secrétaire général de veiller à ce que les bureaux régionaux africains soient dotés du personnel et des ressources financières nécessaires pour assurer la poursuite efficace du programme de travail entrepris par l'ACIP ;

4. *Prie instamment* les États contractants de la Région AFI de s'engager à établir des organismes régionaux de supervision de la sécurité et des agences régionales chargées des enquêtes sur les accidents, lorsque c'est nécessaire, d'accélérer l'établissement de ces organismes et de renforcer la coopération dans toute la région pour faire un usage optimal des ressources disponibles ;

5. *Charge* le Conseil d'informer les États, l'industrie et les donateurs des projets prioritaires découlant des analyses d'écarts ;

6. *Prie instamment* les États, l'industrie et les donateurs de mettre en œuvre les projets prioritaires identifiés par les analyses d'écarts, effectuées conformément au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;

7. *Prie instamment* les États, l'industrie et les donateurs à faire des contributions, en espèces et en nature, pour la mise en œuvre du Plan AFI et *charge* le Conseil de reconnaître toutes ces contributions ;

8. *Prie instamment* les États africains, l'OACI et la CAFAC de remédier conjointement aux carences constatées durant les audits de supervision de la sécurité et de mettre en œuvre les recommandations formulées par la réunion conjointe OACI/CAFAC sur la sécurité de l'aviation en Afrique ;

9. *Charge* le Conseil de suivre la mise en œuvre des recommandations formulées par la réunion conjointe OACI/CAFAC sur la sécurité de l'aviation en Afrique ;

10. *Charge* le Conseil d'assurer le renforcement du rôle de chef de file de l'OACI dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre visant spécifiquement à mettre en œuvre des projets prioritaires pour réaliser une amélioration durable de la sécurité aérienne dans la Région AFI et d'affecter des ressources en conséquence aux bureaux régionaux compétents ;

11. *Charge* le Conseil de suivre et mesurer l'état de mise en œuvre dans la Région AFI pendant tout le triennat et de rendre compte à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de l'avancement réalisé ;

12. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A36-1.

-----

**Point 32 : Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO)**

32:1 La Commission examine la note A37-WP/10, présentée par le Conseil, dans laquelle sont soulignées les activités entreprises par le Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) depuis la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Au nombre de ces activités, on compte : une aide apportée à des États et à des systèmes régionaux de supervision de la sécurité et des actions destinées à appuyer le processus de la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB) ; le programme de formation des inspecteurs nationaux de la sécurité (INS), approuvé par l'OACI ; et le partage et l'échange de renseignements sur la sécurité de l'aviation. Le rapport souligne également les efforts de coordination de l'assistance faits par l'OACI, le Département américain des transports et l'Administration de l'aviation fédérale, l'Agence européenne de sécurité de l'aviation (EASA), la Commission européenne et la Banque mondiale.

32:2 La note WP/10 propose également une résolution de l'Assemblée pour remplacer les Résolutions A36-2 : *Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité* et 36-3 : *Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) — Sécurité*.

32:3 Dans la note A37-WP/166, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des cinquante-trois États africains, l'importance de la mise en place des RSOO dans la région Afrique et océan Indien (AFI) pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations en matière de supervision de la sécurité est soulignée. La CAFAC appuie pleinement les efforts de l'OACI pour encourager le développement et la durabilité des RSOO et demande que l'OACI continue de travailler en étroite collaboration avec la CAFAC afin d'améliorer la sécurité de l'aviation dans la région AFI. La CAFAC encourage les États africains à investir dans les RSOO et à les appuyer.

32:4 Dans la note A37-WP/169, l'Agence de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile (CASSOA) de la Communauté Est africaine (EAC) fait le point sur ses réalisations au cours de la période de 2007 à 2010 et, notamment, sur la collaboration entre les États membres et avec le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (ESAF) en vue du renforcement des moyens de supervision de la sécurité dans la région. L'Agence présente également ses plans quinquennaux de développement stratégique et organisationnel, qui prévoient son développement systématique. La CASSOA invite l'Assemblée à demander à l'OACI de travailler avec les parties prenantes pour veiller à ce que le soutien fourni soit pertinent et rentre dans le cadre des plans des États et des organisations sous-régionales et régionales de supervision.

32:5 Dans la note A37-WP/221, la Commission examine la note présentée par l'Afrique du Sud, qui souligne les initiatives régionales de *la mise à niveau des services météorologiques aéronautiques dans la SADC pour satisfaire aux exigences de l'OACI*, un projet de l'Association météorologique de l'Afrique australe (MASA) de renforcement de la sécurité de la navigation aérienne. La note appelle la Commission à appuyer ces initiatives et, en particulier, le projet MASA. Il est proposé que l'Assemblée demande aux États de coopérer en vue de constituer des RSOO pour la prestation de services aéronautiques météorologiques et autres services liés à l'aviation et que l'OACI mette en place des mécanismes pour promouvoir des efforts de mobilisation des ressources dans les régions difficiles et mette également en place des partenariats avec des agences de développement.

32:6 En ce qui concerne les paragraphes 3.3 et 3.3.1 de la note WP/308, le Secrétaire fait une déclaration indiquant que l'OACI suit strictement la politique des Nations Unies relative à Chypre et reconnaît pleinement la souveraineté de la République de Chypre.

32:7 La Commission appuie pleinement les travaux du Programme ISD-Sécurité, en particulier pour ce qui est des activités visant à encourager le développement et la durabilité des RSSO et la normalisation de la formation des inspecteurs de sécurité nationaux et demande instamment à l'OACI de poursuivre ses efforts pour appuyer les RSSO.

32:8 Des notes d'information sont présentées par l'Azerbaïdjan, la République de Moldova, la Turquie et l'Ukraine (A37-WP/291) ; la Turquie (A37-WP/308) ; et l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) (A37-WP/259).

32:9 À la lumière des débats, la Commission convient de soumettre, pour adoption par la Plénière, la résolution suivante :

**Résolution 32/1 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* que la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale incombe aussi aux États contractants, tant collectivement qu'individuellement,

*Considérant* que, conformément à l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

*Considérant* que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel nécessaire pour permettre aux États contractants de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États contractants mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

*Considérant* que les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) montrent que plusieurs États contractants n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant,

*Considérant* que l'OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité,

*Considérant* que la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité a recommandé que les États appuient l'OACI dans ses efforts pour favoriser le développement et la stabilité des organisations régionales de supervision de la sécurité et qu'ils participent à ces organisations et les appuient activement dans la mesure du possible,

*Considérant* que l'OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États contractants son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en matière de technique et de politique de l'aviation civile internationale pour les aider à s'acquitter des responsabilités que leur confèrent la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et les Objectifs stratégiques de l'Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile,

*Reconnaissant* que les États contractants ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité,

*Reconnaissant* que l'établissement d'organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation, notamment d'organisations régionales de supervision de la sécurité, présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur,

*Reconnaissant* que l'assistance offerte aux États contractants qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient tous les États contractants, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

1. *Charge* le Conseil de promouvoir le concept de coopération régionale aux fins de renforcer la sécurité et la supervision de la sécurité, notamment la mise sur pied d'organisations régionales de supervision de la sécurité ;

2. *Charge* le Conseil de poursuivre les partenariats avec les États contractants, l'industrie et d'autres parties prenantes pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité, afin de renforcer la sécurité et les capacités de supervision de la sécurité ;

3. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité ;



4. *Charge* le Conseil de poursuivre l'exécution du Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sécurité (ISD-Sécurité) pour fournir une assistance aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité ;

5. *Prie instamment* les États contractants de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale afin de promouvoir le plus haut degré de sécurité de l'aviation ;

6. *Encourage* les États contractants à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité ;

7. *Encourage* les États contractants à établir des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;

8. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme ;

9. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace les Résolutions A36-2 et A36-3.

-----

### **Point 33 : Remplacement des halons**

33.1 La Commission examine la note A37-WP/67 présentée pour le Conseil, qui contient un rapport d'avancement sur le développement d'un produit de remplacement de l'hydrocarbure halogéné (halon) à utiliser dans les systèmes de protection contre l'incendie des aéronefs de l'aviation civile. La note contient un projet de résolution de l'Assemblée qui annule et remplace la Résolution A36-12 — *Remplacement des halons*, sur la poursuite des progrès en vue du développement de remplacements viables des halons dans les systèmes d'extinction des incendies de l'aviation civile. La résolution prévoit des échéances progressives pour le remplacement des halons dans les toilettes des aéronefs civils, les extincteurs portatifs et les systèmes d'extinction des incendies des moteurs et des groupes auxiliaires de puissance (GAP). L'accent est mis sur l'importance de poursuivre le développement d'un agent de remplacement approprié des halons pour les systèmes d'extinction des incendies des compartiments cargo, et les États sont encouragés à informer les utilisateurs en ce qui concerne les halons recyclés pour s'assurer que le halon qu'ils ont en leur possession est conforme à une norme internationale reconnue ou à une norme de performance nationale. Enfin, la résolution invite les États à informer l'OACI de leurs réserves de halons de manière qu'un rapport puisse être présenté à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

33.2 Au cours des délibérations, un appui ferme est manifesté pour le respect strict des échéances spécifiées dans le projet de résolution de l'Assemblée. De plus, la Commission fait appel aux États pour informer régulièrement l'OACI de leurs réserves de halons.

33.3 Une note d'information (A37-WP/197) est fournie par le Conseil international de coordination des Associations d'industrie aérospatiale (ICCAIA).

33.4 À la lumière des délibérations, la Commission soumet à la Plénière, pour adoption, la résolution suivante :

#### **Résolution 33/1 : Remplacement des halons**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les halons contribuent aux changements climatiques, qu'ils ne sont plus produits par accord international car ils appauvrissent la couche d'ozone, et qu'ils sont utilisés depuis 45 ans comme agents extincteurs dans les aéronefs de transport commercial,

*Reconnaissant* qu'il faut faire davantage en raison de la diminution des réserves disponibles de halons et que la communauté environnementale continue de s'inquiéter du fait que l'on n'a pas mis au point de produits de remplacement des halons pour tous les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs civils,

*Reconnaissant* que la norme de performance minimale pour chaque application de halons a déjà été élaborée par le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord, avec la participation de l'industrie et des autorités chargées de la réglementation,

*Reconnaissant* qu'il existe des exigences strictes spécifiques aux aéronefs pour chaque application de halons qui doivent être satisfaites avant qu'un produit de remplacement ne puisse être introduit,

*Reconnaissant* que la production et l'importation/exportation des halons étant interdites en vertu d'une entente internationale, les halons sont principalement disponibles par recyclage des stocks existants. Le recyclage des halons doit donc être rigoureusement contrôlé pour prévenir la possibilité que des halons contaminés ne soient fournis à l'industrie aéronautique,

*Reconnaissant* que toute stratégie doit dépendre de produits de remplacement qui ne constituent pas un risque inacceptable pour l'environnement ou la santé, comparativement aux halons qu'ils visent à remplacer,

*Reconnaissant* que, si des produits pour remplacer les halons présents dans les toilettes sont disponibles et que si des progrès ont été réalisés dans la mise au point de produits de remplacement pour les extincteurs portatifs, des travaux supplémentaires sont nécessaires pour mettre au point des produits pour remplacer les halons utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie équipant les compartiments de fret et les moteurs/groupes auxiliaires de puissance, de même que des examens périodiques pour évaluer et comprendre les incidences de produits de remplacement des halons potentiels sur l'industrie et l'environnement,

1. *Convient* de la nécessité urgente de poursuivre la mise au point et l'introduction des produits de remplacement des halons dans l'aviation civile ;

2. *Prie instamment* les États d'accélérer la mise au point de produits de remplacement acceptables pour les halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret et des moteurs/groupes auxiliaires de puissance, et de poursuivre les travaux visant à améliorer les produits de remplacement des halons utilisés dans les extincteurs portatifs ;

3. *Charge* le Conseil de fixer un mandat pour le remplacement des halons :

- dans les systèmes d'extinction d'incendie équipant les toilettes des aéronefs produits après une date spécifiée, à l'horizon 2011 ;
- dans les extincteurs portatifs utilisés à bord des aéronefs produits après une date spécifiée, à l'horizon 2016 ;
- dans les systèmes d'extinction d'incendie équipant les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance des aéronefs pour lesquels une nouvelle demande de certification de type sera présentée après une date spécifiée, à l'horizon 2014 ;

4. *Charge* le Conseil de procéder à des examens périodiques de la situation des produits de remplacement des halons potentiels pour appuyer les dates de mise en œuvre convenues, étant donné que la situation en ce qui concerne la pertinence des agents de remplacement des halons potentiels évolue à mesure que l'on continue de les identifier, de les tester, de les certifier et de les mettre en œuvre ;

5. *Prie instamment* les États d'informer leurs avionneurs, organismes de maintenance agréés, exploitants, fournisseurs de produits chimiques et compagnies de lutte contre l'incendie qu'ils doivent vérifier la qualité des halons en leur possession ou fournis par les fournisseurs en procédant à des essais efficaces ou à une certification conformément à une norme internationale ou nationale des performances reconnue. Les États sont aussi instamment priés d'exiger que les systèmes de contrôle de la qualité des exploitants, des organismes de maintenance agréés et des avionneurs fournissent le moyen de demander aux fournisseurs de halons des documents de certification attestant de la qualité des halons selon une norme internationale établie et reconnue ;

6. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international sur la protection incendie des systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), par l'intermédiaire de son Comité des choix techniques pour les halons du Groupe de l'évaluation technique et économique, concernant la question des produits de remplacement des halons dans l'aviation civile ;

7. *Prie instamment* les États d'informer régulièrement l'OACI de leurs réserves de halons et charge le Secrétaire général de rendre compte des résultats au Conseil. De plus, le Conseil est chargé de rendre compte de la situation des réserves de halons à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;

8. *Décide* que le Conseil rendra compte à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée des progrès réalisés dans la mise au point de produits destinés à remplacer les halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie équipant les compartiments cargo et les moteurs/groupes auxiliaires de puissance ainsi que de la situation en ce qui concerne les produits de remplacement pour les extincteurs portatifs ;

9. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A36-12.