



A36-WP/316
TE/94
25/9/07
Additif n° 1
22/9/07

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION
COMMISSION TECHNIQUE

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT
SUR
LE POINT 30 DE L'ORDRE DU JOUR

Les éléments ci-joints sur le point 30 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

Point 30 : Autres questions se rapportant à la sécurité

30.3 Navigabilité

30.3.1 La Commission examine la note A36-WP/206 et prend acte des renseignements complémentaires présentés par les États-Unis et le Secrétariat de l'Ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement dans la note A36-WP/207.

30.3.2 La note A36-WP/206 contient des propositions visant à susciter un plus grand engagement mondial envers le développement de systèmes de remplacement de lutte contre l'incendie aux hydrocarbures halogénés (halons) destinés à être transportés dans les compartiments cargos des aéronefs. La note propose aussi de rendre graduellement obligatoires les remplacements des halons dans les toilettes des aéronefs de transport, dans les moteurs/groupes auxiliaires de puissance et dans les extincteurs portatifs. La Commission appuie la note A36-WP/206 et la résolution proposée, sans modification.

30.3.3 À la lumière des délibérations, la Commission convient de présenter à la Plénière, pour adoption, la résolution suivante.

Résolution 30/2 : Remplacement des halons

L'Assemblée,

Considérant que les halons contribuent aux changements climatiques et ne sont plus produits par accord international étant donné qu'il s'agit de produits chimiques appauvrissant 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 beaucoup plus car les réserves disponibles d'halons diminuent et la communauté environnementale commence à s'inquiéter de l'absence de progrès substantiels dans l'aviation,

Reconnaissant que la norme de performance minimale pour chaque application des halons a déjà été élaborée par le Groupe de travail international sur la protection contre les incendies 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 d'halons qui doivent être respectées avant qu'un remplacement ne puisse s'effectuer,

Reconnaissant que bien que certains progrès aient été réalisés dans le développement d'un remplacement des halons pour plusieurs aspects de l'exploitation des aéronefs, aucun progrès réel n'a été réalisé dans le remplacement des halons utilisés dans les compartiments cargos, ce qui est de loin la plus importante application des agents extincteurs,

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

1. *Convient* de la nécessité urgente de développer et d'introduire des remplacements des halons dans l'aviation civile ;

2. *Prie* instamment les États de conseiller à leurs constructeurs aéronautiques, compagnies aériennes, fournisseurs de produits chimiques et compagnies fournissant des extincteurs de progresser à un rythme plus rapide dans l'introduction de solutions de rechange pour les halons utilisés dans les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance, les extincteurs portatifs et les toilettes, ainsi que dans la recherche de remplacements supplémentaires des halons pour les moteurs/groupes auxiliaires de puissance et les compartiments cargos ;

3. *Demande* que le Conseil fixe une date d'entrée en vigueur aux alentours de 2011 pour le remplacement des halons :

- dans les toilettes des aéronefs de production nouvelle ;
- dans les toilettes, les extincteurs portatifs, les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance des aéronefs pour lesquels une nouvelle demande de certification de type a été présentée ;

4. *Demande* que le Conseil fixe une date d'entrée en vigueur aux alentours de 2014 pour le remplacement des halons dans les extincteurs portatifs des aéronefs de nouvelle production ;

5. *Encourage* l'OACI à continuer de collaborer avec le Groupe de travail international pour la protection contre les incendies dans les systèmes de bord et avec le Secrétariat de l'ozone du Programme des Nations Unies pour l'environnement (UNEP), par l'intermédiaire de son Comité des options techniques pour les halons du Groupe d'experts sur l'évaluation de la technologie et de l'économie, concernant la question du remplacement des halons dans l'aviation civile ;

6. *Décide* que le Conseil rendra compte à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée des progrès réalisés en matière de remplacement des halons dans l'aviation civile.

30.4 **Délivrance des licences et formation**

30.4.1 La Commission examine les notes A36-WP/190 et A36-WP/191, présentées par les États suivants : Antigua et Barbuda, Barbade, Dominique, Grenade, Guyane, Haïti, Jamaïque, Sainte-Lucie, Saint-Kitts et Nevis, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Suriname et Trinité-Tobago. L'objet de la note WP/190 est d'appeler l'attention sur la formation en aviation et le rôle clef qu'elle joue dans la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale. Elle recommande que la formation en aviation ait la priorité au sein de l'OACI et que des ressources appropriées soient allouées en conséquence au Groupe central TRAINAIR. La note A36-WP/191 propose que l'OACI crée des normes supplémentaires de sécurité dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, concernant les fournisseurs de services de manutention au sol pour les aéronefs, y compris des dispositions relatives à la certification. La note propose aussi que l'on exige des exploitants internationaux qu'ils ne fassent appel qu'à des fournisseurs de service de manutention au sol qui sont certifiés conformément aux normes proposées.

30.4.2 La Commission examine la note A/36-WP210, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et par l'International Federation of Air Traffic Safety Electronic Associations (IFATSEA). Cette note propose d'introduire des normes OACI pour la certification de tous les fournisseurs de services de navigation aérienne, y compris les services de maintenance et les fournisseurs de pièces critiques, d'établir des normes de délivrance des licences pour les spécialistes en électronique de la sécurité du trafic aérien (ATSEP) qui s'occupent des fonctions sensibles du point de vue de la sécurité ou de la sûreté, et d'élaborer des normes régissant les limites des temps de travail des contrôleurs du trafic aérien et des fonctions ATSEP.

30.4.3 En ce qui concerne la note A36-WP/190, la Commission reconnaît qu'une bonne formation est essentielle pour rendre possible un système sûr et efficace d'aviation civile internationale et que l'OACI devrait continuer à appuyer les efforts des États dans la fourniture d'une formation. Cependant, elle estime qu'il n'est pas approprié que la Commission fasse des recommandations sur la manière dont les fonctions de soutien à la formation devraient être organisées au sein du Secrétariat de l'OACI car il s'agit d'un domaine qui relève du Secrétaire général et dont il est responsable.

30.4.4 L'élaboration de normes et d'éléments indicatifs pour la certification, la supervision et la surveillance des fournisseurs de services de manutention pour les aéronefs, dont il est question dans la note A36-WP/191, reçoit l'appui de certains délégués. Cependant, la majorité estime qu'un système de gestion de la sécurité (SGS) efficace établi à l'aérodrome et au niveau de l'exploitant permettrait d'atteindre les objectifs fixés. Il est aussi noté que le programme d'audit des services de manutention au sol lancé par l'IATA, présenté dans la note d'information A36-WP/122, fournirait des renseignements utiles pour appuyer les SGS des aéroports et des exploitants.

30.4.5 La majorité des délégués qui formulent des observations sur la note A36-WP/210 appuient les mesures proposées par l'ITF et l'IFATSEA concernant les normes applicables aux ATSEP. Cependant, se fondant sur l'expérience de leur propre État, certains délégués estiment que ces normes n'amélioreraient pas la sécurité. La Commission convient que l'idée de fixer des exigences pour les ATSEP pourrait être soutenue en principe mais devait être renvoyée au Conseil de l'OACI pour plus ample examen, compte tenu de ses incidences financières.

30.4.6 La Commission prend acte aussi des notes d'information A36-WP/164 et A36-WP/165 et Rectificatifs n^{os} 1 et 2, présentés par la Fédération internationale des ouvriers du transport, ainsi que de la note A36-WP/189 présentée par Singapour.

30.5 Questions diverses

30.5.1 La Commission examine la note A36-WP/280 présentée par l'ITF. Cette note rend compte de l'historique et de la situation actuelle de la réglementation sur la sécurité et la santé au travail et de la nécessité pour les autorités de l'aviation d'avoir accès à des ressources et des compétences dans ce domaine. La Commission prend acte de cette note sans observations.