



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Santé des passagers et des équipages et prévention de la propagation des maladies transmissibles

METHODE DE DESINSECTISATION NON-CHIMIQUE DE LA CABINE ET DU POSTE DE PILOTAGE

(Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport, ITF)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'ITF représente des travailleurs de l'aviation civile syndiqués du monde entier et est le porte-parole de millions de personnels de l'aviation dans le monde. De leurs compétences et de leur dévouement dépendent au quotidien la sécurité et la sûreté du transport aérien dans le monde.

Cette note examine la question de la désinsectisation de l'aéronef. Des méthodes non chimiques de désinsectisation ont récemment été développées, ce qui permet aux États contractants d'appliquer leur réglementation en matière de quarantaine sans exposer les passagers et les membres d'équipage de l'aéronef aux insecticides. La possibilité d'utiliser un autre produit non toxique est importante parce qu'on a pu voir que les aérosols d'insecticides avaient des répercussions nocives sur la santé des passagers et des membres d'équipage.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à envisager la convocation d'un symposium scientifique international consacré à la désinsectisation par des produits non chimiques, afin de permettre un échange d'informations et des discussions pour évaluer l'efficacité et les possibilités de mise en œuvre de ces méthodes ;
- b) à envisager d'inviter à ce symposium des scientifiques spécialisés dans les méthodes de désinsectisation non chimique, des représentants des États membres qui exigent la désinsectisation, de l'OMS, de l'OACI, des représentants des personnels, des compagnies aériennes, des fabricants d'aéronefs et des fabricants d'équipements de désinsectisation non chimiques ;
- c) à envisager d'établir des normes pour les États contractants qui continuent à recourir aux aérosols d'insecticides dans la cabine des passagers et le poste de pilotage, exigeant des compagnies aériennes qu'elles avertissent les passagers de l'utilisation de tels aérosols avant l'achat de leurs billets afin que les individus puissent décider s'ils sont prêts à accepter les risques que cette exposition fait courir à leur santé.

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par la Fédération internationale des ouvriers du transport.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Cette note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A, B et C. Elle soutient les Objectifs stratégiques A et B en veillant à ce que les membres d'équipage ne soient pas exposés à des insecticides toxiques et complète l'objectif stratégique C en réduisant les émissions toxiques associées à la pulvérisation de l'insecticide dans l'aéronef.
<i>Incidences financières :</i>	À déterminer.
<i>Références :</i>	Résolution A35-13, FAL/12-A35-13, FAL/12-WP/61, FAL/12-WP/69, et Rapport de la 35 ^e Assemblée (WP/176)

1. INTRODUCTION

1.1 L'ITF reconnaît l'importance de contrôler la transmission à bord des aéronefs d'insectes qui peuvent présenter un risque sanitaire pour les êtres humains, les animaux, l'agriculture ou l'environnement. Toutefois, elle continue à s'inquiéter de l'impact des procédures actuelles de pulvérisation d'insecticides pour la santé des passagers et membres d'équipage de l'aéronef.

1.2 C'est la raison pour laquelle l'ITF se réjouit de voir que le gouvernement des États-Unis a développé et testé des méthodes de désinsectisation non chimiques que les États contractants peuvent utiliser à bord des aéronefs qui permettent de résoudre les problèmes de quarantaine, sans exposer les passagers ou membres d'équipage de l'aéronef aux pulvérisations d'insecticides.

2. HISTORIQUE

2.1 En 2003 le Département du transport des États-Unis (DOT) a constitué un groupe de travail inter agences composé de représentants de sept agences gouvernementales des États-Unis² pour discuter d'éventuelles méthodes de désinsectisation non chimiques des aéronefs. Le DOT a réagi aux inquiétudes exprimées par les associations de membres d'équipage, les passagers et les agences gouvernementales concernant l'impact sanitaire avéré pendant et après l'exposition aux pulvérisations d'insecticides à bord des avions de ligne.

2.2 Au même moment, le Département des services d'hygiène de Californie (qui s'appelle maintenant le Département de la santé publique de Californie) concluait son rapport d'enquête sur les graves effets sanitaires de l'exposition aux pulvérisateurs insecticides qui avaient été signalés par les médecins des membres d'équipage. Le rapport concluait que l'utilisation d'aérosols d'insecticides dans l'espace confiné de la cabine d'un aéronef présente des risques sanitaires pour les membres d'équipage; que l'on devrait utiliser une autre méthode non toxique; et qu'entre temps les compagnies aériennes devraient limiter l'exposition des membres d'équipage aux insecticides (Sutton, 2007; CADHS, 2003). Ce rapport reconnaît également l'effet sanitaire potentiel à long terme associé à une exposition répétée à de faibles niveaux d'insecticides dans l'aéronef, ce qui est le cas des équipages de cabine.

2.3 À partir de 2004, et avec le soutien du DOT, le Département américain de l'agriculture (USDA) a développé et testé des méthodes non chimiques de désinsectisation. Plus particulièrement, les

² Centres de contrôle et prévention des maladies; Département de l'agriculture; Département de la défense; Agence de protection de l'environnement; Administration fédérale de l'aviation; Département d'État.

chercheurs ont construit une maquette qui simulait la configuration d'un aéronef typique, puis ont testé l'efficacité des rideaux traités aux « portes de services » et des ventilateurs aux « portes d'embarquement des passagers » pour repousser les insectes dans le cadre d'essais multiples. Ils ont constaté que les rideaux d'air étaient extrêmement efficaces (Carlson, 2006). Les rideaux en voilage font actuellement l'objet de tests et les résultats jusqu'à présent sont très prometteurs.

2.4 Les méthodes non chimiques développées et testées par l'USDA peuvent être appliquées soit avant le départ à destination d'un pays où les insectes sont justiciables aux quarantaines (pour empêcher que les insectes n'entrent dans un aéronef) ou à l'arrivée dans un pays où les insectes sont justiciables aux quarantaines (pour contenir à bord d'éventuels insectes).

2.5 L'ITF constate que lors de la 35^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI en 2004, l'Assemblée a demandé au Conseil d'aider l'Organisation mondiale de la santé (OMS) à évaluer des méthodes non chimiques de désinsectisation des aéronefs pour la cabine et le poste de pilotage et de soumettre un rapport sur sa mise en œuvre lors de la prochaine sessions ordinaire de l'Assemblée.

2.6 L'ITF constate également qu'en 2006 l'OMS a constitué un groupe consultatif stratégique sur le transport (SAG) qui devait conseiller l'OMS en matière de voyage et de santé. L'OACI est membre de ce groupe. Lors de sa première réunion, les membres ont reconnu la nécessité de revoir les méthodes de désinsectisation des aéronefs.

2.7 On a besoin d'un symposium scientifique pour reconnaître les méthodes non chimiques comme méthodes préférées pour respecter les règles de quarantaine, après avoir défini beaucoup plus strictement les méthodes d'application pour garantir à la fois l'efficacité (du contrôle des insectes) et la faisabilité (exploitation commerciale de la compagnie aérienne). Le symposium devrait également chercher à faciliter un partenariat entre les États contractants, qui réclament la désinsectisation des aéronefs, et les experts concernant l'application pratique des méthodes non chimiques pour permettre aux compagnies aériennes dans ces États d'appliquer des méthodes non chimiques, ce qui permettrait d'éviter une exposition chimique nocive aux membres d'équipage et aux passagers et potentiellement de favoriser le tourisme. Une résolution de l'OACI appelant à l'organisation d'un tel symposium permettrait de générer des efforts pour financer une telle manifestation.