



A38-WP/390  
TE/171  
28/9/13

## **ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION**

### **COMMISSION TECHNIQUE**

#### **PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 31 DE L'ORDRE DU JOUR**

Les éléments ci-joints sur le point 31 de l'ordre du jour sont présentés à la Commission technique pour examen.

---

**Point 31 : Sécurité de l'aviation — Problèmes émergents**

31.1 La Commission examine la note A38-WP/65, présentée par le Conseil, qui contient un survol des publications rendant compte de la sécurité publiées par l'OACI. Depuis 2011, l'OACI a publié des rapports annuels sur les tendances et les questions liées aux objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Ces publications appuient une approche proactive à la sécurité au moyen de rapports périodiques sur les indicateurs et tendances pertinents. L'OACI a ainsi relevé trois catégories d'accidents à haut risque : la perte de contrôle en vol, l'impact sans perte de contrôle (CFIT), et les accidents sur pistes. À partir de 2014, on s'attend à ce que tous les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) publient des rapports annuels résumant les tendances de la sécurité dans chaque région.

31.2 La Commission prend note des publications de l'OACI qui font rapport sur la sécurité, comme le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), le Rapport OACI sur la sécurité, et l'État de la sécurité de l'aviation dans le monde, qui aident à définir les priorités de chaque triennat. Elle convient aussi que le Conseil devrait prier instamment les États membres de fournir aux RASG les renseignements et ressources nécessaires pour publier des rapports régionaux sur la sécurité, qui accroîtront la valeur des analyses mondiales.

31.3 La Commission examine la note A38-WP/36, présentée par le Conseil, qui contient un rapport d'avancement sur l'élaboration de produits de remplacement des hydrocarbures halogénés (halons) utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs d'aviation civile. La note contient une proposition de résolution de l'Assemblée visant à remplacer la Résolution A37-9 - Remplacement des halons, sur la poursuite des progrès en vue de l'élaboration de produits de remplacement viables des halons dans les systèmes d'extinction d'incendie utilisés en aviation civile. Cette résolution invite également les États à déterminer et à surveiller leurs réserves de halons et la qualité des halons, ainsi qu'à informer régulièrement l'OACI de leurs réserves de halons.

31.4 Les États-Unis présentent la note A38-WP/140, qui appuie le projet de résolution présenté dans la note A38-WP/36 et informe la Commission de la création d'un comité de réglementation de l'aviation (RAC) sur le remplacement des halons.

31.5 La note A38-WP/238, présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) souligne qu'il importe d'élaborer plus avant et d'établir une date cible réaliste d'introduction d'agents de remplacement des halons pour le système d'extinction d'incendie des compartiments de fret. L'ICCAIA convient de coordonner une approche collaborative faisant intervenir toutes les parties prenantes afin d'élaborer une recommandation de l'industrie relative à un calendrier de remplacement des halons destinés aux compartiments cargo dans des délais permettant au Conseil de faire rapport à la prochaine session de l'Assemblée, en 2016, comme le prévoit le projet de Résolution A38-WP/36 amendé par la note A38-WP/238.

31.6 Sur la base du débat, la Commission convient de soumettre la résolution suivante à l'adoption de la Plénière :

### **Résolution 31/1 : Remplacement des halons**

*L'Assemblée,*

*Reconnaissant* l'importance des systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs pour la sécurité des vols ;

*Reconnaissant* que les hydrocarbures halogénés (halons) ont été pendant plus de cinquante ans les principaux agents extincteurs utilisés dans les systèmes d'extinction d'incendie des aéronefs civils,

*Considérant* que, suite à une entente internationale, la production de halons a cessé parce que leur présence dans l'atmosphère contribue à l'appauvrissement de la couche d'ozone et aux changements climatiques,

*Reconnaissant* qu'il faut faire davantage en raison de la diminution des réserves disponibles de halons et de l'incertitude les concernant 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 les spécifications de performances minimales pour chaque application de halons ont déjà été élaborées 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 l'industrie des constructeurs d'aéronefs a établi des mécanismes pour la participation des parties prenantes à l'élaboration de solutions communes pour le remplacement des halons dans les applications d'extinction des incendies des moteurs [Groupes auxiliaires de puissance (GAP)] et d'un calendrier réaliste pour ce remplacement dans les applications concernant les compartiments de fret.

*Reconnaissant* que, comme leur production est interdite en vertu d'une entente internationale, les halons sont désormais obtenus exclusivement par récupération, régénération et recyclage—et que le recyclage des halons doit donc être rigoureusement contrôlé pour prévenir la possibilité que des halons contaminés ne soient fournis à l'industrie aéronautique civile,

*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,

1. *Prie instamment* les États et leur industrie aéronautique d'accélérer la mise au point et l'introduction 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 ;

2. *Prie instamment* les États d'établir quelles sont leurs réserves de halons et la qualité des halons et de les contrôler ;

3. *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, 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 ;

4. *Encourage* les États à collaborer avec le consortium des industries aux applications moteurs GAP et au Groupe de travail sur le remplacement des halons destinés aux compartiments de fret établis par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)

5. *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 ;

6. *Charge* le Conseil de soumettre à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un délai pour le remplacement des halons présents dans les systèmes d'extinction d'incendie des compartiments de fret ;

7. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A37-9.

31.7 La Commission examine la note A38-WP/37, présentée par le Conseil, sur l'état de la mise en œuvre des spécifications de compétences en langue anglaise. Vu l'adoption des normes en mars 2003 et les efforts soutenus ainsi que les progrès significatifs réalisés par les États dans la mise en œuvre des spécifications de compétence en langue anglaise, la Commission convient que les États devraient être encouragés à se servir des outils de mise en œuvre élaborés par l'OACI pour les spécifications de compétences en langue anglaise et que le paragraphe prévoyant de la souplesse pour les États qui ne se sont pas conformés aux dispositions pour le 5 mars 2011 n'est plus nécessaire.

31.8 Sur la base du débat, la Commission convient de soumettre la résolution suivante à l'adoption de la plénière :

**Résolution A31/2 : Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, pour empêcher des accidents, l'OACI a introduit des dispositions linguistiques visant à garantir que le personnel de la circulation aérienne et les pilotes sont aptes à assurer et à comprendre les communications radiotéléphoniques en anglais, y compris des spécifications en vertu desquelles l'anglais sera disponible, sur demande, à toutes les stations au sol qui assurent des services à des aéroports et sur des routes désignés utilisés par des services aériens internationaux,

*Reconnaissant* que les dispositions linguistiques renforcent l'exigence d'utiliser les expressions conventionnelles de l'OACI dans toutes les situations auxquelles elles s'appliquent,

*Reconnaissant* que les États contractants ont fait des efforts substantiels pour se conformer aux spécifications relatives aux compétences linguistiques,

*Reconnaissant* que certains États contractants éprouvent des difficultés considérables à mettre en œuvre les spécifications relatives aux compétences linguistiques, y compris en ce qui concerne la mise en place de moyens de formation et de contrôle linguistiques,

*Considérant* qu'en application de l'article 38 de la Convention, tout État contractant qui estime ne pas pouvoir se conformer en tous points à une norme ou procédure internationale a l'obligation d'en notifier immédiatement l'OACI,

*Considérant* qu'en application de l'alinéa b) de l'article 39 de la Convention, tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions,

*Considérant* qu'en application de l'article 40 de la Convention, aucun membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre,

1. *Prie instamment* les États contractants d'utiliser les expressions conventionnelles normalisées de l'OACI dans toutes les situations pour lesquelles elles ont été spécifiées ;

2. *Charge* le Conseil de continuer d'appuyer les États contractants dans leur mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques ;

3. *Encourage* les États contractants à faire appel au service d'approbation des épreuves d'anglais aéronautique (AELTS) de l'OACI pour vérifier les outils de test linguistique ;

4. *Invite instamment* les États contractants à utiliser l'aide de formation de l'OACI Spécifications de compétences linguistiques – Échantillons de parole notés ;

5. *Prie instamment* les États contractants de s'aider mutuellement dans la mise en œuvre des spécifications relatives aux compétences linguistiques ;

6. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-10.

31.9 La Commission examine la note A38-WP/69 présentée par l'Iran (République islamique d') et est informée d'incidents récents dans lesquels des systèmes d'aéronef ACAS II (TCRS II) ont émis de faux avis de résolution suite à la transmission d'une altitude incorrecte par d'autres aéronefs, et de l'importance de ce fait étant donné que les systèmes d'évitement des collisions doivent servir de filet de sécurité fiable. La note recommande l'élaboration d'orientations opérationnelles pour traiter de cette question, vue partagée par la Commission technique. Étant donné les incidences budgétaires, la question devrait être renvoyée au Conseil pour examen.

31.10 La Commission examine les notes A38-WP/263 et A38-WP/264 et Rectificatif n° 1, présentées par la Turquie, sur les améliorations des systèmes de surveillance de l'analyse des données de

vol et sur la façon dont ils peuvent être utilisés pour justifier les modèles de fatigue bio mathématiques. Ces notes suggèrent que les États membres envisagent de donner des licences au personnel intervenant dans l'analyse des données de vol afin d'arriver à un degré plus élevé de qualité. La Commission prend note des renseignements présentés et du fait que le *Manuel du programme d'analyse de données de vol* (Doc 10000) nouvellement publié porte sur les besoins nécessaires à l'établissement d'un programme d'analyse de données de vol, y compris l'assurance de la qualité et la formation.

31.11 La Commission examine la note A38-WP/99, présentée par les États-Unis, sur les dispositifs de retenues pour enfants. Cette note recommande l'établissement de pratiques recommandées encourageant les exploitants aériens à utiliser des dispositifs correspondant à la taille et au poids de chaque enfant. Elle préconise également l'adoption de recommandations et d'orientations sur l'utilisation de différents types de dispositifs et des travaux futurs de recherche et de conception sur ces dispositifs. La note A38-WP/287, présentée par l'ITF, porte également sur ces dispositifs. Elle recommande l'élaboration d'orientations concernant des règlements relatifs aux dispositifs de retenues pour enfants et l'élimination des exemptions pour enfants en bas âge qui peuvent actuellement voyager sur les genoux d'un adulte. Elle préconise également l'adoption d'orientation sur l'identification et l'utilisation de ces dispositifs.

31.12 Vu le débat, la Commission convient qu'il est nécessaire d'élaborer des dispositions harmonisées portant sur les dispositifs de retenues pour enfants et qu'il faudrait demander au Conseil d'élaborer des dispositions appropriées portant sur cette question, compte tenu des incidences budgétaires.

31.13 La Commission examine la note A38-WP/145, présentée par les États Unis sur la recherche de substances causant problèmes chez les membres d'équipage de conduite à la suite d'un accident. Cette note indique que, si une pratique recommandée de l'OACI mentionne déjà l'exécution de ces tests suite à un accident, l'absence d'une approche commune à ce genre de test pourrait se traduire dans certains États par l'impossibilité de déterminer convenablement si des substances posant problème étaient présentes ou si elles ont été à l'origine d'une défaillance.

31.14 La note demande que l'OACI passe en revue les SARP et éléments indicatifs actuels pour déterminer si une norme spécifique s'impose, en vue de promouvoir l'exécution rapide de tests auprès des membres d'équipage de conduite après un accident d'aviation, et qu'un rapport sur la question soit présenté à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

31.15 La Commission reconnaît que l'exécution de tests après un accident en vue de déterminer si des substances causant problème étaient présentes est une question très délicate qui fait intervenir des lois nationales et l'accès à des renseignements personnels. Elle convient cependant que le Conseil devrait examiner cette proposition plus avant sur la base des vues exprimées.

31.16 La Commission examine la note A38-WP/220, présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) qui propose que l'OACI tienne une réunion à l'échelon Division tous les cinq ans avec pour objectif principal d'assurer une coordination efficace des activités régionales et mondiales liées aux enquêtes sur les accidents. La Commission note que plusieurs manuels de l'OACI en vigueur aident les États à s'occuper de beaucoup des considérations énumérées dans la note A38-WP/220, à savoir le *Manuel d'investigations techniques sur les accidents et incidents d'aviation* (Doc 9756) ; le *Manuel des politiques et procédures d'enquêtes sur les accidents et les incidents* (Doc 9962), et le *Manuel sur les organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents et incidents* (Doc 9946). En outre, des Ateliers AIG

sont tenus régulièrement conjointement et en coordination avec les États et les Bureaux régionaux de l'OACI.

31.17 Tout en reconnaissant l'importance des points soulevés dans la note A38-WP/220, la Commission note que les réunions à l'échelon Division exigent d'importantes ressources, et qu'on les organise lorsqu'un nombre important de SARP sont nécessaires qu' « il s'agit de traiter un grand nombre de questions de portée mondiale, mais limitées à un seul, ou quelques domaines précis de la navigation aérienne », comme l'indiquent les *Instructions et Règlements intérieurs pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon Division* (Doc 8143). Toutefois, il est également reconnu, et convenu, qu'il serait utile d'organiser des réunions AIG supplémentaires semblables aux forum internationaux d'enquêtes sur les accidents tenus par Singapour en 2010 et 2013. Ces réunions serviraient à mettre en commun les leçons tirées et les meilleures pratiques suivies dans les enquêtes.

31.18 Tenant dûment compte de ce qui précède et sur la base des incidences financières de la tenue périodique des réunions AIG à l'échelon Division, la Commission convient que la question appelle un complément d'étude et, vu les incidences budgétaires, qu'elle devrait être renvoyée au Conseil pour examen.

31.19 La Commission examine la note A38-WP/72, présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ainsi que d'EUROCONTROL. La Commission est informée des nombreuses difficultés que rencontrent les services d'enquêtes lors d'enquêtes de grande ampleur sur les accidents et incidents graves survenus à de grands avions, difficultés qui sont considérées comme étant principalement dues à la mauvaise application par certains États de certaines dispositions de l'Annexe 13 - *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. La qualité des enquêtes s'en ressent, ce qui a une incidence négative sur la sécurité. La Commission note que les ressources limitées et/ou priorités différentes de certains États peuvent mener à ce qu'une enquête sur un incident grave ne soit pas menée comme il se doit.

31.20 La note propose plusieurs mesures visant à améliorer la qualité des enquêtes. Les questions concernant la « protection des renseignements sur la sécurité » sont exclues puisqu'elles sont déjà inscrites aux travaux de l'équipe spéciale de l'OACI sur la protection des renseignements sur la sécurité.

31.21 La Commission approuve l'intention des recommandations figurant dans la note A38-WP/72, notant que la plupart d'entre elles sont déjà prises en compte dans l'Annexe 13 ou sont actuellement en cours d'élaboration. Néanmoins, il est reconnu que les difficultés de certaines enquêtes pourraient venir d'une application incorrecte des dispositions pertinentes de l'Annexe 13 dans certains États et que les audits de l'OACI dans le cadre de la méthode de surveillance continue (CMA) seraient un moyen approprié de remédier à ces défaillances.

31.22 En ce qui concerne l'élaboration d'éléments indicatifs sur la mise en place de protocoles ou d'accords entre les autorités chargées des enquêtes sur les accidents et les autorités judiciaires, la Commission convient que le Conseil devrait examiner cette proposition dans le contexte où des fonds deviennent disponibles. La Commission convient également que le Conseil, prenant en compte les incidences budgétaires, devrait envisager d'élever la recommandation 5.4.3 de l'Annexe 13 au rang de

Norme afin d'aider davantage les Autorités nationales chargées des enquêtes et sur les accidents à obtenir un accès non limitatif à tous les éléments de preuve pendant les enquêtes.

31.23 La Commission convient que lorsque l'État d'occurrence décide de ne pas procéder à une enquête sur un incident grave, le pouvoir d'enquêter devrait être délégué, d'un commun accord et par consentement mutuel, à un autre État ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO). Les États qui ont un intérêt particulier dans l'enquête comprennent l'État de l'exploitant et l'État de construction. La Commission note qu'une telle délégation peut intervenir, mais que les États seraient encore tenus de s'acquitter de leurs responsabilités souveraines de l'enquête au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

31.24 La Commission convient en outre que le Conseil devrait demander instamment aux États : de veiller à ce que leur service d'enquête sur les accidents soit fonctionnellement indépendant de toute entité dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec ses propres intérêts ou compromettre l'objectivité avec laquelle il remplit sa mission; et d'élaborer des accords de coopération entre leurs services d'enquête sur les accidents, soit bilatéraux soit régionaux, y compris le soutien à la diffusion des rapports finaux des accidents et incidents ayant fait l'objet d'une enquête, ainsi qu'à leur publication électronique en anglais.

31.25 La Commission examine la note A38-WP/285, présentée par les États membres du système caribéen de supervision de la sécurité et de la sûreté en aviation, [Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)], qui demande que soient élaborées des normes internationales pour la formation des pilotes, portant sur l'aérodynamique à haute altitude et le pilotage des aéronefs à haute altitude dans l'Annexe 1 – *Licence du personnel* et l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, Partie I – *Aviation de transport commercial international – Avions*, Partie II – *Aviation générale internationale – Avions* et Partie III – *Vols internationaux d'hélicoptères*, avec inclusion de spécifications sur la formation au pilotage des aéronefs en cas de perte d'indications anémométriques en vol dans l'Annexe 1 et l'annexe 6 – Parties I, II et III.

31.26 La Commission note que les dispositions proposées en matière de formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement pour l'Annexe 1, l'Annexe 6, Partie I et les *Procédures pour les services de navigation aérienne – Formation* (PANS-TRG, Doc 9868), ainsi que les éléments indicatifs correspondants contiennent déjà des éléments de formation en la matière, et notamment sur les décrochages à haute altitude et les dysfonctionnements de systèmes/défaillances d'instruments (y compris la perte des indications anémométriques).

31.27 La Commission examine la note A38-WP/189, présentée par le Comité aéronautique Inter-États (CAI), qui fait valoir la nécessité d'atténuer les événements de perte de contrôle en vol (LOC-I) par une conscience de l'angle d'incidence afin d'améliorer l'aptitude d'un pilote à reconnaître un décrochage et à opérer un établissement. La note suggère que soient élaborées des dispositions relatives à l'installation d'indicateurs de l'angle d'incidence et que les programmes de formation des pilotes traitent de leur utilisation appropriée. La Commission appuie l'élaboration d'éléments indicatifs portant sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement, comme il est expliqué dans les notes A38-WP/38, A38-WP/285 et A38-WP/189. Compte tenu des incidences budgétaires, toutefois, cette question devrait être renvoyée au Conseil pour examen.

31.28 La Commission examine les risques supplémentaires et les coûts élevés de mise en œuvre associées à la formation au rétablissement après décrochage à haute altitude et au pilotage en cas de perte des indications anémométriques en vol pour les exploitants soumis aux dispositions de l'Annexe 6, Parties II et III. La Commission convient que cette question soit renvoyée au Conseil pour complément d'étude, compte tenu des aspects budgétaires.

31.29 La Commission examine la note A38-WP/354, présentée par la Commission latino-américaine de l'aviation civile, qui contient des renseignements sur les progrès de la technologie, qui permettent de disposer de matériel pour téléphone intelligent avec des fonctions d'enregistrement des données de vol fondées sur les données du Système mondial de localisation (GPS) pour les indications de position et de vitesse et plusieurs autres fonctions. L'équipement et les services d'analyse des données de vol sont disponibles à faible coût et sont capables de détecter des événements comme les atterrissages brutaux et les violations de l'espace aérien.

31.30 La Commission est informée que lors d'une consultation avec le Groupe d'experts sur les enregistreurs de vol, au sujet de l'utilisation de ces solutions à faible coût pour l'acquisition et le suivi des données de vol, des préoccupations ont été soulevées quant à la maturité de cette technologie, qui n'est pas certifiée pour utilisation en aéronautique ni résistante à l'impact. En outre, il se pose des problèmes de protection des renseignements sur la sécurité au sujet de l'utilisation inappropriée desdits renseignements.

31.31 La Commission prend note de ces renseignements et est d'avis que la question à l'étude doit encore mûrir avant d'être examinée par les États.

31.32 La Commission examine la note A38-WP/122 et Rectificatifs n<sup>os</sup> 1 et 2, présentée par le CAI, et demandant au Conseil de l'OACI d'élaborer un code des critères pour la certification des aérodromes. La proposition est appuyée par la plupart des États. Un État note que les dispositions actuelles de l'OACI définissent suffisamment les critères pour la certification des aérodromes et que si de nouveaux critères doivent être élaborés, il est important de veiller à ce qu'ils soient suffisamment souples pour ne pas avoir d'incidences négatives sur les États et les Organisations et les entités de supervision d'une Autorité aéroportuaire. À cet égard, la Commission est informée d'un plan de l'OACI pour élaborer une trousse de mise en œuvre (iKit) qui contiendra des renseignements indicatifs et éléments iKit détaillés sur la question. Un soutien est manifesté en faveur de cette démarche et des offres sont faites de contribuer à la trousse iKit.

31.33 À la lumière de la discussion, la Commission convient que le Conseil, compte tenu des incidences budgétaires, devrait lancer des travaux pour examiner cette question.

31.34 La Commission examine la note A38-WP/245 Révision n<sup>o</sup> 1, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) sur les lignes directrices en matière d'instruction et de formation pour permettre aux travailleurs des compagnies aériennes de reconnaître les émanations des systèmes d'alimentation en air des aéronefs et d'y réagir. La note invite l'Assemblée à prendre note des incidences, pour la sécurité des vols, de l'exposition aux vapeurs d'huile qui sont liées au système d'alimentation en air des aéronefs. Elle demande également au Conseil d'élaborer des éléments indicatifs afin d'améliorer l'instruction et la formation des équipages de conduite, de l'équipage de cabine et des techniciens de maintenance en matière d'événements liés à des vapeurs. L'ITF et l'IFALPA offrent de fournir des ressources humaines pour cet effort. La Commission approuve l'intention de la note WP/245. Au sujet de l'élaboration

d'éléments indicatifs, la Commission convient que le Conseil, compte tenu des incidences budgétaires, devrait examiner cette proposition.

31.35 Des notes d'information ont été fournies par les États-Unis (A38-WP/144); l'ASECNA (A38-WP/261) et le CAI (A38-WP/123).

-----