



Organisation de l'aviation civile internationale

NOTE DE TRAVAIL

A37-WP/82

TE/30

30/8/10

Rectificatif n° 1

(français seulement)

17/9/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité des pistes

Point 44 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

SÉCURITÉ SUR LES PISTES

(Note présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹,
par d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile²
et par EUROCONTROL)

RECTIFICATIF N° 1

Prière de remplacer les pages 1 et 2 de la note A37-WP/82-TE/30 par les pages ci-jointes.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité des pistes

Point 44 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

SÉCURITÉ SUR LES PISTES

(Note présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, par d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans sa déclaration, la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité a reconnu que la sécurité sur les pistes continue de poser à l'aviation un de ses plus graves défis. En dépit des améliorations marquées apportées dans ce domaine, de récentes incursions graves sur piste en Europe et dans le monde montrent clairement qu'elles continuent de poser un dangereux problème de sécurité. De plus, le taux des accidents causés par des ~~incursions sur~~ sorties de piste involontaires n'a pas beaucoup diminué depuis 20 ans et des études récentes du sujet préconisent que des mesures appropriées soient prises pour attaquer ce problème. Il est donc demandé à nouveau à l'OACI de prendre l'initiative de l'adoption de mesures de prévention et de stratégies d'atténuation du risque et d'accorder plus d'importance à la question de la sécurité sur les pistes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à *convenir* de la nécessité d'une réaction globale à la grave menace que font poser les incursions sur piste et les sorties de piste involontaires ;
- à *charger* le Conseil de prendre l'initiative, au niveau mondial, de faire mieux connaître cette menace, de mettre au point des mesures appropriées de prévention du risque et de faire prendre conscience des solutions éventuelles ;
- à *inviter instamment* les États contractants à porter à la connaissance de l'OACI toutes les recommandations de sécurité disponibles qui présentent un intérêt pour l'ensemble du monde et qui résultent de l'examen des accidents et des incidents graves se produisant sur les pistes ;

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

	<p>d) <i>à demander</i> au Conseil de veiller à la large diffusion des recommandations de sécurité disponibles et des autres enseignements, expériences opérationnelles, conseils et meilleures pratiques d'atténuation du risque ;</p> <p>e) <i>à inviter instamment</i> les États contractants à se tenir informés des événements liés à la sécurité sur les pistes et à leurs précurseurs dans le cadre de leur système de collecte et de traitement des données établi au titre de leur Programme de sécurité national (PSN) et de porter à la connaissance de l'OACI, notamment en appliquant la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP, les données et renseignements pertinents concernant la sécurité sur les pistes qui, à leur avis, présentent un intérêt pour la communauté mondiale de l'aviation ;</p> <p>f) <i>à demander</i> au Conseil de surveiller lesdits événements et, à mesure que les Programmes nationaux de sécurité et la Méthode de surveillance mûrissent, à axer lesdites activités de surveillance continue sur la recherche de remèdes aux carences détectées de la sécurité sur les pistes ;</p> <p>g) <i>à inviter instamment</i> les États contractants et les organisations régionales de supervision de la sécurité à prendre des mesures complémentaires pour améliorer les mesures de sécurité sur les pistes, notamment en adoptant un système de gestion de la sécurité aux aérodromes, dans un cadre interorganisationnel avec la participation de tous les acteurs intéressés ;</p> <p>h) <i>à demander</i> au Conseil de veiller à la mise au point coordonnée des besoins concernant les technologies dans ce domaine pour veiller à la fourniture aux usagers des aérodromes d'un service uniformisé mondialement et à l'interopérabilité et pour éviter le chevauchement des efforts ;</p> <p>i) <i>à envisager</i> d'élargir la portée de l'Appendice P de la Résolution A36-13 de manière à y traiter des opérations d'aérodrome, en accordant la priorité à l'amélioration de la sécurité sur les pistes.</p>
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A (Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale) dont la réalisation améliorera la sécurité sur les pistes.
<i>Incidences financières :</i>	Néant.
<i>Références :</i>	Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007) Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i>

1. INTRODUCTION

1.1 En dépit de diverses mesures prises à l'échelle mondiale depuis 2001, notamment sous l'égide de l'OACI, la sécurité sur les pistes continue de poser à l'aviation un de ses plus graves défis. C'est aussi ce qu'a reconnu la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité³.

1.2 L'expérience récente montre qu'il convient d'adopter un point de vue interorganisations pour traiter de la question des incursions sur piste et des sorties de piste involontaires, notamment la mise en œuvre de moyens de gestion de la sécurité aux aérodromes, faisant intervenir tous les acteurs intéressés.

1.3 Il est préconisé dans la présente note que l'OACI prenne l'initiative de mesures mondiales dynamiques pour faire mieux connaître la menace que présentent les incursions sur piste et les sorties de piste involontaires, pour mettre au point des mesures appropriées de prévention du risque et de

³ Conférence de haut niveau sur la sécurité, Conclusion 3/3, paragraphe 19.1, alinéa d), sous-alinéa 2).