



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

DEUXIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION POUR
L'AFRIQUE ET L'OCEAN INDIEN (RASG-AFI/2)

(Dakar, Sénégal, 1-2 novembre 2013)

Agenda Item 9: Mise à jour sur le Plan AFI et autres Initiatives de sécurité

Programme de sécurité de piste
(Présenté par le secrétariat)

SUMMARY

La présente note donne un aperçu du concept de Programme mondial de la sécurité de piste et souligne l'évolution vers une approche plus intégrée de la gestion de la sécurité du programme de sécurité de piste de l'OACI par une coordination des efforts fait au niveau mondial pour améliorer la sécurité de piste. La note présente le résultat du Symposium mondial de l'OACI sur la sécurité de piste (GRSS) tenu à Montréal du 24 au 26 mai 2011 et ainsi que les éléments et les résultats des séminaires régionaux sur la sécurité de piste (RRSS) qui ont été organisés dans la région AFI entre 2011 et 2013.

REFERENCE(S): Rapport 37^{ème} Assemblée; Rapport du GRSS et Rapports RRSS/AFI

Objectifs Stratégiques de l'OACI: « A » Objectif stratégique de sécurité de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 La Résolution A37-6 de l'Assemblée a demandé avec instance aux Etats de prendre des mesures pour améliorer la sécurité de piste, en établissant notamment des programmes de sécurité de piste utilisant une approche multidisciplinaire, qui inclut au moins des agences de réglementation, des exploitants d'aéronefs, des fournisseurs de service de la navigation aérienne, des exploitants d'aérodromes et des fabricants d'aéronefs pour prévenir et atténuer les effets des sorties des pistes, des incursions sur pistes et d'autres accidents liés à la sécurité de piste.

1.2 Ces programmes de sécurité de piste devraient être basés sur une gestion de la sécurité inter-organisationnelle, comprenant la création d'équipes locales de sécurité de piste, qui traitent de la prévention et de l'atténuation des sorties et incursions des pistes et d'autres accidents liés à la sécurité de piste. L'Assemblée a encouragé les Etats à participer aux séminaires et ateliers mondiaux et régionaux pour échanger des informations en matière de sécurité et des meilleures pratiques sur la sécurité de piste. En plus du Symposium Mondial de sécurité de piste de l'OACI (GRSS) tenu à Montréal du 24 au 26 mai 2011, un certain nombre de séminaires régionaux de sécurité de piste (RRSS) ont eu lieu dans la région AFI entre 2011 et 2013.

2. DISCUSSION

Symposium mondial de l'OACI sur la sécurité de piste (GRSS)

2.1 Le Symposium mondial de l'OACI sur la sécurité de piste (GRSS) qui s'est tenu à Montréal, au Canada, du 24 au 26 mai 2011 était une première étape importante pour coordonner un effort mondial d'amélioration de la sécurité de piste en identifiant ce qu'un État peut faire pour améliorer les résultats de la sécurité de piste, notamment en déterminant un cadre commun pour l'amélioration de la sécurité de piste. Pendant le symposium l'OACI a proposé un certain nombre d'étapes à suivre, certaines questions d'importance capitale ont été identifiées en insistant sur le besoin de tenir en compte les conditions locales tout en respectant normalisation et l'harmonisation pour assurer l'interopérabilité. Les incursions et les sorties de pistes sont les principaux défis en rapport avec la sécurité de piste, mais d'autres aspects tels que les impacts d'oiseaux et les FOD ne devraient être ignorés. Comme issue du symposium mondial, les organisations internationales se sont engagées à travailler ensemble pour compiler et promouvoir des solutions éprouvées et adopter les meilleures pratiques. Pour l'OACI, il est nécessaire d'harmoniser les définitions de la sécurité de piste, la taxonomie et compte-rendu des conditions des pistes et autres indicateurs de sécurité. En même temps, l'OACI doit s'assurer que les normes et les éléments indicatifs répondent à la situation.

Séminaires régionaux sur la sécurité de piste (RRSS)

2.2 Sur recommandation du GRSS, et à ce jour, deux séminaires régionaux sur la sécurité de pistes (RRSS) ont eu lieu dans Région AFI, le premier au « Cap Town » (Afrique du Sud) les 29 et 30 octobre 2012 tandis que le second s'est tenu du 10 au 12 avril 2013 à Agadir (Maroc). En Général, les résultats et les recommandations de ces deux réunions ont encouragés les États à établir les équipes de sécurité de piste (RST), que l'OACI doit assurer le suivi de la mise en œuvre effective des RST dans la région AFI par l'intermédiaire des bureaux régionaux, que l'ACI s'est engagée à apporter son soutien en offrant une formation gratuite sur le SMS et les éléments de base de l'Annexe 14 de l'OACI, en particulier la signalisation et le marquage des pistes et en facilitant le partage des connaissances et des informations. La CANSO s'est engagée à faciliter la communication avec la Gestion du Trafic Aérien pour obtenir l'engagement de celle-ci et fournir des éléments indicatifs. L'OACI s'est aussi engagée à élaborer un manuel d'équipes de la sécurité de pistes. Ce document est donc destiné à servir de référence aux exploitants d'aérodrome, aux organisations des services de la circulation aérienne, aux exploitants d'aéronefs commerciaux, aux organisations représentant la communauté de l'aviation générale, aux autorités chargées de la réglementation et à d'autres parties prenantes intéressées par l'amélioration de la sécurité de pistes. Dans la région ESAF, un séminaire régional (RRSS) est programmé et devrait se tenir à Entebbe du 11 au 15 novembre 2013 pour les Etats membres de la communauté est africaine sous les auspices de l'OACI, CASSOA et AVIASSIST. Il est prévu qu'après la tenue de ce séminaire, tous les cinq Etats membres de la communauté de l'Afrique de l'Est(CAE) mettent en place des équipes de sécurité de piste (RST) ; le Bureau Régional de l'OACI ESAF se chargera du suivi de l'efficacité de ces RST. L'Afrique du Sud, quant à elle a signalé qu'ils ont déjà établi des RST à l'aéroport international O. Tambo, Johannesburg, à l'aéroport international du Cape Town et King Shaka de Durban.

Réunions de l'Equipe de Sécurité de piste (RST)

2.3 La réunion de la RST est l'élément le plus important du programme de sécurité de piste, car elle est le cadre dans lequel les dangers sont examinés, les conséquences déterminées, les risques évalués, les priorités déterminées et les recommandations formulées. Ce type d'interaction de face-à-face conduit à une amélioration de la collaboration, à la solution des problèmes et à la gestion

des risques parce que les membres de l'équipe bénéficient du partage des informations et des perspectives des représentants d'autres groupes.

2.4 D'une manière générale, l'exploitant d'aéroport convoque la réunion et établit un calendrier à long terme pour permettre une planification adéquate par les membres. Il est recommandé que la RST élise un «Président» pour servir de coordonnateur de l'équipe. L'ordre du jour de la réunion devrait comprendre au minimum:

- ✓ une mise à jour sur les recommandations antérieures;
- ✓ les nouveaux dangers et les conséquences qui y sont associées;
- ✓ les évaluations des risques des conséquences;
- ✓ les recommandations proposées pour gérer le risque.

3. Suite à donner par la réunion

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note des informations fournies et des progrès réalisés et traiter des problèmes relatifs à la sécurité de piste; et
- b) Recommander aux États de créer des RST au moins dans tous les aérodromes internationaux.

-FIN-