



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle

7.2 : Risques de sécurité opérationnelle aux niveaux mondial, régional et national, et rôle des RSOO et des RASG dans la réalisation des objectifs du GASP

**PROGRAMME DE SÉCURITÉ DES PISTES DE L'OACI – PLAN D'ACTION MONDIAL
POUR LA SÉCURITÉ DES PISTES**

[Note présentée par les États-Unis pour le compte du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), de la Flight Safety Foundation (FSF), de l'Association du transport aérien international (IATA), du Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA), du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), et de la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les événements de sécurité des pistes, en particulier les sorties de piste et les incursions sur piste demeurent l'une des principales catégories de risque de sécurité pour l'aviation. Depuis 2011, les partenaires du Programme de sécurité des pistes (RSP) de l'OACI collaborent afin de réduire et d'atténuer les risques relatifs aux sorties de piste, aux incursions sur piste, et tout autre incident susceptible de compromettre la sécurité des pistes. La présente note examine les activités de ce programme dirigé par l'OACI et le lancement du Plan d'action pour la sécurité des pistes dans le monde (GRSAP).

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver les recommandations qui figurent au paragraphe 6.3.

1. INTRODUCTION

1.1 Les événements de sécurité des pistes, en particulier les sorties de piste et les incursions sur pistes, demeurent l'une des principales catégories de risque de sécurité pour l'aviation.

1.2 Depuis la tenue du premier Symposium mondial sur la sécurité des pistes en mai 2011, l'OACI et les partenaires du RSP collaborent afin de réduire et atténuer les risques liés aux sorties de piste, aux incursions sur piste, et tout autre incident susceptible de compromettre la sécurité des pistes. Les partenaires du RSP ont soutenu les activités telles que les missions des équipes mobiles de sécurité des pistes et les séminaires sur la sécurité des pistes.

1.3 En janvier 2017, les partenaires RSP ont établi un Groupe de travail du Plan d'action pour la sécurité des pistes (RSAP-WG) en vue d'examiner les réalisations, les objectifs et les priorités du RSP, et d'élaborer un plan d'action mondial pour la sécurité des pistes qui a été dévoilé en novembre 2017 lors du deuxième Symposium mondial sur la sécurité des pistes. Le Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes (GRSAP) contient les mesures recommandées à toutes les parties prenantes de la sécurité des pistes pour réduire le nombre de sorties de piste et d'incursions sur piste dans le monde.

2. **APERÇU GÉNÉRAL DU PLAN D'ACTION MONDIAL POUR LA SÉCURITÉ DES PISTES**

2.1 L'édition actuelle du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004, GASP) identifie la sécurité des pistes comme une priorité de sécurité mondiale. Une analyse statistique des accidents à hauts risques survenus entre 2008 et 2016 effectuée par le RSAP-WG montre que les accidents liés à la sécurité des pistes demeurent la principale source d'accidents d'aviation dans le monde et la première catégorie de risque de sécurité de l'aviation civile. Les événements liés à la sécurité des pistes tels que définis dans le GASP et le Rapport annuel sur la sécurité de l'OACI comprennent, entre autres les catégories suivantes d'accidents : contact anormal avec la piste, impacts d'oiseau, impact au sol, événements liés à des dommages causés par les services d'escala, sorties de piste, incursions sur piste, perte de contrôle au sol, collision avec obstacle(s), atterrissages trop courts et trop longs.

2.2 Le GRSAP contient des mesures recommandées à l'intention de toutes les parties prenantes de la sécurité des pistes, notamment l'OACI, les partenaires du RSP, les autorités nationales de l'aviation civile, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), et l'industrie aérospatiale.

2.3 Étant donné que les États, les régions et l'industrie peuvent faire face à des défis singuliers, les mesures recommandées dans le GRSAP ne sont pas exhaustives. Les États, les régions et l'industrie doivent effectuer régulièrement leurs propres analyses des risques afin d'identifier les risques de sécurité opérationnelle particuliers auxquels ils sont exposés, et des mesures d'atténuation appropriées.

2.4 Un examen et une analyse des données des événements de sécurité liés aux pistes effectués par le RSAP-WG ont identifié les sorties de piste et les incursions sur piste comme étant les principales catégories d'événements à hauts risques. L'analyse a identifié les sorties de piste comme étant la principale catégorie d'événements à hauts risques avec une pondération totale du risque nettement plus élevée que toutes les autres catégories.

2.5 L'OACI et les autres partenaires du RSP ont aussi identifié les incursions sur piste comme faisant partie des catégories à hauts risques. Même si le nombre d'accidents dus aux incursions sur piste signalés entre 2008 et 2016 est très faible, le nombre d'incidents d'incursions sur piste reste élevé. Le risque d'accidents mortels associés aux accidents liés aux incursions sur piste est très élevé.

2.6 La Résolution A37-6, *Sécurité des pistes*, prie instamment les États de prendre des mesures afin de renforcer la sécurité des pistes. Conformément au GRSAP, l'OACI va poursuivre le renforcement de ses dispositions sur la sécurité des pistes, notamment les orientations, et la collaboration avec ses partenaires de la sécurité des pistes afin d'aider les États à apporter des améliorations supplémentaires à la sécurité des pistes.

3. PROGRAMMES NATIONAUX DE SÉCURITÉ DES PISTES

3.1 Les programmes nationaux de sécurité des pistes permettent aux États d'associer les aéroports et l'industrie à la gestion des risques liés à la sécurité des pistes dans un système d'aviation. Le format de ces programmes peut varier en fonction des États ; toutefois, le Programme de sécurité des pistes de l'OACI recommande qu'elles soient fondées sur les principes des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et associent les parties prenantes de la sécurité des pistes. Le GRSAP formule des recommandations spécifiques à l'intention des États pour l'élaboration des programmes nationaux de sécurité des pistes.

3.2 Conformément aux mesures recommandées par le GRSAP, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis dirige un programme national de sécurité des pistes. Grâce aux principes des SGS, le programme de la FAA regroupe les aéroports et les partenaires de l'industrie pour une collaboration sur l'utilisation de processus de prises de décisions fondés sur les données et le risque afin de renforcer la sécurité de l'espace aérien des États-Unis. En plus de l'appui aux équipes locales de sécurité des pistes (RST) dans les aéroports des États-Unis, le programme national de sécurité des pistes de la FAA lui a permis d'identifier les risques liés à la sécurité des pistes de son système d'aviation et de déployer des technologies telles que les feux d'état d'utilisation de piste, l'équipement aéroportuaire de détection de surface, et de concevoir des systèmes d'arrêt par matériaux spécialement conçus pour atténuer ces risques. Pour plus d'informations, voir la note d'information IP/06 de la réunion GREPECAS/18 intitulée : Surface Safety, Managing Risk of Runway and Taxiway Collision and Runway Excursions.

4. ÉQUIPES DE SÉCURITÉ DES PISTES DES AÉROPORTS

4.1 Le Programme de sécurité des pistes promeut l'établissement de RST dans les aéroports comme moyen efficace de réduction des accidents et des incidents liés à la sécurité des pistes. L'obligation qui incombe aux aéroports de se doter de RST a été l'un des principaux résultats du premier Symposium mondial sur la sécurité des pistes tenu en mai 2011. Depuis lors, plus de 200 aéroports internationaux dans le monde ont fait enregistrer des RST auprès de l'OACI avec comme résultat la réduction des risques liés à la sécurité des pistes dans le monde.

4.2 Le GRSAP recommande la mise en place de RST multidisciplinaires nécessitant une collaboration entre les organismes de réglementation et les parties prenantes dans les domaines de la gestion du trafic aérien et des aéroports, de l'exploitation d'aéronefs, ainsi que les organismes de conception et de construction.

4.3 Les équipes mobiles de sécurité des pistes de l'OACI peuvent aider à établir des RST efficaces pour améliorer la sécurité des pistes en leur fournissant l'assistance technique internationale de l'OACI et des parties prenantes du RSP, notamment la formation, l'analyse des écarts, et des avis techniques.

5. ACTIVITÉS DU PROGRAMME DE SÉCURITÉ DES PISTES DE L'OACI

5.1 Chaque organisation partenaire assume sa part de responsabilité dans la réduction des risques liés à la sécurité des pistes en mettant à profit son expertise afin de contribuer aux efforts de l'ensemble de la communauté aéronautique et en sensibilisant ses propres membres sur la manière de jouer un rôle actif.

6. CONCLUSION

6.1 Les partenaires du RSP encouragent tous les partenaires de la sécurité des pistes à mettre en œuvre les recommandations contenues dans le GRSAP.

6.2 Les ressources comme la Trousse de mise en œuvre sur la sécurité des pistes de l'OACI, les missions des équipes mobiles de sécurité des pistes, et le site web de la mise en œuvre de la gestion de la sécurité de l'OACI sont disponibles pour soutenir les partenaires de la sécurité des pistes dans la mise en œuvre des recommandations du GRSAP.

6.3 À la lumière de ce qui précède, la Conférence est invitée à convenir sur la recommandation suivante

Recommandation 7.2/x — Programme de sécurité des pistes de l'OACI – Plan mondial pour la sécurité des pistes

Il est recommandé que la Conférence :

- a) reconnaisse que les catégories d'accidents liés à la sécurité des pistes, en particulier les sorties de piste et les incursions sur piste, demeurent une priorité mondiale de la sécurité pour les parties prenantes de l'aviation ;
- b) prie instamment les parties prenantes de la sécurité, notamment les États, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports, l'industrie aérospatiale, et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation à mettre en œuvre les mesures préconisées dans le GRSAP pour réduire le nombre de sorties de piste et d'incursions sur piste dans le monde ;
- c) demande à l'OACI de continuer à diriger et coordonner le Programme de sécurité des pistes en collaboration avec ses organisations partenaires afin d'atténuer les risques liés à la sécurité des pistes ;
- d) recommande aux États de poursuivre la détermination des besoins et des activités afin d'améliorer la sécurité des pistes à travers les programmes nationaux de sécurité des pistes ;
- e) recommande aux exploitants d'aéroports de mettre en place des équipes de sécurité des pistes efficaces, et à toutes les parties prenantes de la sécurité des pistes de participer activement aux équipes créées.