



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 7 : Risques opérationnels de sécurité

7.1 : Facilitation de la prise de décisions fondée sur les données, à l'appui des renseignements de sécurité, pour soutenir la gestion des risques de sécurité

SÉCURITÉ AUX AÉRODROMES

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note présente le point de vue du Conseil international des aéroports (ACI) sur les notes de travail concernant la gestion des risques opérationnels de sécurité et les renseignements de sécurité pour soutenir le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Elle traite des initiatives particulières aux aéroports et de la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles fondées sur les objectifs stratégiques de l'OACI.

Suite à donner : La conférence est invitée à :

- a) prendre acte des initiatives d'ACI et
- b) accepter les recommandations présentées à la section 3 de la présente note.

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note commente la note de travail du Secrétariat et souligne les progrès réalisés dans les domaines suivants :

1.1.1 **Sécurité des pistes :** l'édition actuelle et la nouvelle édition proposée du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004, GASP) mentionnent la sécurité des pistes comme priorité importante de sécurité dans le monde. La sécurité des pistes est aussi un élément critique sur le plan de la capacité et de l'efficacité, puisque toute perte de disponibilité des pistes en raison d'un incident ou d'un accident a des répercussions importantes sur la continuité des opérations de l'ensemble de la communauté aéronautique.

1.1.2 **Données de sécurité du Conseil international des aéroports (ACI) :** ACI croit en un processus décisionnel fondé sur les données pour déceler et gérer les risques de sécurité. Par conséquent,

¹ Toutes les versions linguistiques sont fournies par ACI.

la collecte des données de sécurité est planifiée auprès des aéroports membres dans le but de les appuyer dans leurs processus de prise de décision.

1.1.3 Mise en œuvre du système de gestion de la sécurité : depuis 2006, les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 14 — *Aérodromes* exigent que les États rendent obligatoire la mise en place du système de gestion de la sécurité (SMS) dans les aéroports internationaux. Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre du SMS pour la sécurité de l'aviation, ACI collabore pleinement avec l'OACI pour développer du matériel d'orientation et favoriser la qualité et la portée de la mise en œuvre du SMS aux aéroports.

1.1.4 Certification des aérodromes : il s'agit d'un moyen efficace de garantir que les opérations des aérodromes sont sûres et efficaces, en confirmant la conformité aux SARP. Les résultats du programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité – méthode de surveillance continue (USOAP CMA) révèlent que plusieurs États ont encore des difficultés importantes dans ce domaine. ACI appuie le processus de certification (de même que la mise en œuvre du SMS) par son programme d'excellence en matière de sécurité aéroportuaire (APEX) et les programmes de son département de formation (ACI Global Training).

1.1.5 Problèmes de sécurité émergents : ACI demande instamment aux États d'inclure les exploitants aéroportuaires dans la planification et le développement de réglementations et de normes nationales visant les problèmes de sécurité émergents, par exemple, comment intégrer les drones et les systèmes d'aéronef télépilote (RPAS) au système d'aviation sans nuire à la sécurité, à la sûreté et à l'efficacité des activités aéroportuaires.

2. DISCUSSION

2.1 Sécurité des pistes

2.1.1 ACI soutient le Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes de l'OACI et encourage la mise en place d'équipes locales de sécurité des pistes (LRST) pour s'occuper de ces questions de façon collaborative. Le Manuel de sécurité des pistes d'ACI offre une grande variété de matériel d'orientation concernant la sécurité des pistes, découlant des bonnes pratiques découvertes dans les procédures de sécurité opérationnelle des aéroports membres d'ACI et adaptées en vue de leur mise en œuvre par les exploitants aéroportuaires.

2.1.2 ACI appuie entièrement le Format mondial de notification de l'état de la piste (GRF-Global reporting format) de l'OACI destiné à l'évaluation et à la production de rapports sur l'état de surface des pistes, puisque la précision et la rapidité de l'évaluation et des rapports sur l'état des pistes amélioreront la sécurité. Les exploitants d'aérodrome jouent un rôle clé à cet égard et en conséquence, ACI organisera, conjointement avec l'OACI, un symposium mondial sur le GRF qui se tiendra du 26 au 28 mars 2019. Un module de formation en ligne sur le GRF sera lancé par ACI et l'OACI pour faciliter la formation du personnel des aérodromes.

2.1.3 La sécurité des pistes est un élément important du programme d'excellence aéroportuaire (APEX) d'ACI (AN-Conf/13-WP/186). Le programme couvre tous les aspects de la sécurité des pistes, depuis l'analyse d'écarts des normes et pratiques recommandées liées aux pistes jusqu'à la facilitation de la mise en place des équipes locales de sécurité de piste (LRST) aux aéroports. L'efficacité des équipes LRST existantes est aussi évaluée et les orientations et bonnes pratiques nécessaires sont proposées durant les missions APEX pour permettre des améliorations. Les États peuvent utiliser ce programme de l'industrie pour renforcer leurs initiatives visant la sécurité des pistes.

2.1.4 En plus des activités APEX, ACI collabore avec la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) à un projet conjoint visant à évaluer l'efficacité des équipes de sécurité des pistes au moyen d'une enquête auprès des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSPs) et des exploitants aéroportuaires. Cet outil contribuera à faire ressortir les zones de risque et les possibilités d'amélioration.

2.2 Données de sécurité d'ACI

2.2.1 ACI va lancer un programme de collecte des données de sécurité pour collecter les données statistiques sur la sécurité dans l'industrie aéroportuaire. Les données et l'information de sécurité permettent aux exploitants aéroportuaires individuels d'identifier les dangers et de soutenir les activités de renforcement de la sécurité à l'échelle de l'aéroport. À l'échelle mondiale, des données de sécurité fiables sont fondamentales pour identifier les tendances, évaluer la performance de sécurité et les risques. Elles fournissent aussi aux aéroports des moyens de comparaison.

2.2.2 Le programme de collecte de données de sécurité aux aéroports sera conforme au chapitre 5 de l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* portant sur la collecte, l'analyse, la protection et les échanges de données et d'information de sécurité, et à l'appendice 3 sur les principes de protection des données et de l'information de sécurité et des sources. À terme, ce projet soutiendra l'OACI dans ses efforts de collecte des données de sécurité des aéroports, comme les événements liés à la sécurité des pistes, le péril animalier, etc.

2.3 Mise en place du SMS

2.3.1 ACI contribue activement à collecter des exemples pratiques pour le site Web de l'OACI relatif à la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. Plusieurs exemples provenant d'aéroports sont maintenant disponibles sur le site. ACI pense que ces exemples vont permettre aux aéroports et à d'autres intervenants de voir ce qui se fait au sein d'autres organisations et d'adapter ces pratiques à leurs propres systèmes.

2.3.2 Le Manuel des systèmes de gestion de la sécurité d'ACI est un guide sur les SMS axé sur l'action et destiné aux exploitants d'aérodrome. Il contient une grande variété de bonnes pratiques et d'exemples. C'est un résumé des mesures à prendre par les aéroports pour mettre en œuvre le SMS conformément aux normes de l'OACI.

2.4 Certification des aérodromes

2.4.1 Plusieurs aéroports n'arrivent pas à obtenir leur certification pour différentes raisons, notamment :

- a) l'absence de réglementation nationale sur l'aviation civile en appui à la certification ;
- b) la pénurie de personnel qualifié au sein de la section Aérodrome des autorités de l'aviation civile ;
- c) l'incertitude quant à la possibilité de certification des aéroports qui ne sont pas entièrement conformes aux normes de l'Annexe 14.

2.4.2 ACI s'efforce de résoudre ces trois problèmes au moyen du programme de formation ACI/OACI sur la certification des aérodromes et du nouveau cours ACI/OACI sur la mise en œuvre de l'Annexe 14 – conception et exploitation avancée des aérodromes – qui aident les autorités de réglementation et les professionnels des aéroports à comprendre les nuances du processus de certification.

ACI assiste activement les aéroports dans leurs efforts d'obtention d'une certification dans le cadre du programme APEX pour la sécurité.

2.5 Problèmes de sécurité émergents

2.5.1 La croissance rapide de l'industrie des drones a augmenté les risques pour l'aviation, en particulier lorsque les drones sont exploités à proximité des aéroports. En même temps, cette nouvelle industrie engendre une large gamme d'utilisations (y compris pour les activités aéroportuaires), et le potentiel économique est important. Dans ce contexte, ACI a publié un document de politique sur les drones pour faire en sorte que leur exploitation soit facilitée, sans compromettre la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la capacité des activités aéroportuaires. Cela touchera aussi les fournisseurs de service de la navigation aérienne (ANSPs). ACI croit en une approche fondée sur le risque, selon les types d'activités des drones à l'aéroport ou à proximité.

2.5.2 Les autorités gouvernementales devraient gérer les activités d'application de la loi visant les utilisations nuisibles des drones à proximité des aéroports. ACI demande aux fournisseurs de service de la navigation aérienne (ANSPs) et aux autorités gouvernementales de consulter les exploitants aéroportuaires sur les questions relatives aux procédures d'application de la loi.

2.5.3 Les autorités gouvernementales devraient aussi mener des activités d'application de la loi à l'encontre des pointeurs laser dirigés vers les aéronefs et pouvant affecter la vision du pilote et entraîner de graves conséquences. ACI souhaite attirer l'attention des États afin que ces derniers mettent en place des mesures dissuasives appropriées.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre acte de l'information sur les initiatives d'ACI en appui à la sécurité des aéroports et au GASP de l'OACI ;
- b) recommander aux États d'encourager les exploitants aéroportuaires à :
 - 1) s'adresser à ACI pour obtenir de l'assistance par le truchement du programme APEX pour la sécurité et se rendre disponibles pour les programmes de formation en sécurité aéroportuaire d'ACI ;
 - 2) soutenir les activités de collecte de données de sécurité d'ACI.

— FIN —