



NOTE DE TRAVAIL

QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 26 août – 6 septembre 2024

- Point 2 : Utilisation des nouvelles technologies dans de bonnes conditions de sécurité et de façon opportune**
2.3 : Édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

RENFORCER LE CADRE MONDIAL DE COLLABORATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DES PISTES PAR UN PARTENARIAT ENTRE L'OACI ET LE SECTEUR

[Note présentée par le Brésil, Singapour, le Royaume-Uni, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), la Flight Safety Foundation (FSF), l'Association internationale du transport aérien (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'OACI a établi le Partenariat du Programme de sécurité des pistes (RSP). Les activités et les résultats attendus des partenaires du RSP complètent l'élaboration des politiques menées par l'OACI, définie par le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004). Les partenaires du RSP ont élaboré un Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes (GRSAP), dont la deuxième édition a été publiée en février 2024, qui recommande des mesures à prendre par toutes les parties prenantes de la sécurité des pistes.

La Flight Safety Foundation (FSF), avec une large coalition de partenaires du secteur, dans le cadre du RSP de l'OACI, a dirigé l'élaboration et la publication du Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste (GAPPRE), ainsi que du Plan d'action mondial pour la prévention des incursions sur piste (GAPPRI). Ces documents représentent le consensus du secteur sur les meilleures pratiques et les possibilités d'action pour gérer les risques et la résilience associés aux sorties de piste et aux incursions sur piste.

La présente note souligne la nécessité pour l'OACI de continuer à jouer un rôle de premier plan dans le domaine de la sécurité des pistes et pour les États, en collaboration avec l'OACI et les partenaires du secteur, de poursuivre le développement des dispositions pour l'établissement et la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité des pistes en s'appuyant sur le GRSAP, le GAPPRE et le GAPPRI.

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation 2.3/x — Renforcer le cadre mondial de collaboration en matière de sécurité des pistes par un partenariat entre l'OACI et le secteur, au paragraphe 4.

*Objectifs
stratégiques :*

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité.

<i>Incidences financières :</i>	Aucune.
<i>Références :</i>	Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> <i>Programme de sécurité des pistes de l'OACI — Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes, deuxième édition, février 2024</i> Doc 10161, <i>Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2023-2025</i> <i>Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste (GAPPRE, Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions), Flight Safety Foundation, mai 2021</i> <i>Plan d'action mondial pour la prévention des incursions sur piste (GAPPRI, Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions), Flight Safety Foundation, décembre 2023</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les événements liés à la 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.

1.2 Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) fournit le cadre politique pour l'élaboration de plans régionaux, sous-régionaux et nationaux, assurant la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale.

1.3 Le Partenariat du Programme de sécurité des pistes (RSP) de l'OACI complète la politique établie par le GASP. Il présente les mesures et les résultats attendus en ce qui concerne les risques et la résilience liés à la sécurité des pistes dans le cadre d'une collaboration mondiale élargie, en proposant les meilleures pratiques, des possibilités d'action spécifiques et des connaissances en matière de mise en œuvre.

1.4 Il importe que l'OACI continue de jouer son rôle de chef de file dans le domaine de la sécurité des pistes, y compris le RSP, et que les États, en collaboration avec l'OACI et le secteur, développent leurs dispositions relatives à l'établissement et à la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité des pistes, en s'appuyant sur le consensus du secteur sur la gestion des risques et de la résilience en matière de sorties de piste et d'incursions sur piste, obtenu grâce au [Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes \(GRSAP\)](#), au [Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste \(GAPPRE\)](#) et au [Plan d'action mondial pour la prévention des incursions sur piste \(GAPPRI\)](#).

2. ANALYSE

2.1 Le GASP de l'OACI classe les sorties de piste et les incursions sur piste parmi les cinq catégories d'événements qui présentent les risques les plus élevés et qu'il convient de traiter pour réduire le risque d'accidents mortels dans l'aviation.

2.2 Le rapport de sécurité 2023 de la Flight Safety Foundation (FSF) considère la sortie de piste comme l'un des types d'accidents les plus fréquents dans l'aviation et l'incursion sur piste comme l'une des menaces les plus graves pour la sécurité de l'aviation. L'Association internationale du transport aérien (IATA) a également établi que la sécurité des pistes constituait l'un des plus grands enjeux de sécurité de l'aviation dans son rapport annuel sur la sécurité 2023. Ce rapport souligne que la mise en œuvre de mesures proactives pour améliorer la sécurité des pistes demeure une priorité absolue.

2.3 L'incursion sur piste est le premier signe avant-coureur à gérer pour éviter les collisions au sol. Les conséquences potentielles d'une collision au sol sont très graves si elle implique des avions à réaction rapides et puissants se déplaçant sur une bande de piste relativement étroite. Contrairement au système anticollision embarqué (ACAS) qui constitue la dernière protection technologique dans le ciel, il n'existe rien d'aussi universellement mis en œuvre pour servir de dernière ligne de défense contre les collisions au sol.

2.4 Le GASP fournit le cadre politique pour l'élaboration de plans régionaux, sous-régionaux et nationaux, assurant la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale.

2.5 L'OACI a établi le Partenariat du RSP. Les activités et les résultats attendus des partenaires du RSP complètent la politique menée par l'OACI et définie par le GASP. Les parties prenantes de la sécurité des pistes prennent des initiatives pour sensibiliser et former les membres des équipes de sécurité des pistes (RST), telles que le programme de formation RST de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA). Grâce à son réseau mondial bien établi, l'IFALPA recueille également des informations auprès des pilotes de ligne sur l'état et les déficiences des pistes au plan local, ce qui constitue une ressource supplémentaire pour les États.

2.6 Depuis la tenue du premier Symposium mondial sur la sécurité des pistes à Montréal (Canada) 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. En janvier 2017, les partenaires du RSP ont établi le 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 (GRSAP).

2.7 Un examen et une analyse des données des événements de sécurité et des évaluations du risque 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 dans le domaine de la sécurité des pistes. Ce GRSAP contient des 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. Initialement publié en 2017, le GRSAP a été réexaminé et mis à jour par les partenaires du RSP en 2022, ce qui a conduit à la publication d'une version révisée en février 2024.

2.8 Le GRSAP contient des actions 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 (AAC), 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'aérodrome, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et l'industrie aérospatiale.

2.9 Les programmes nationaux de sécurité des pistes peuvent porter sur une série d'activités visant à améliorer la sécurité des pistes, y compris la mise en place d'équipes de sécurité des pistes des aéroports. Ces programmes devraient permettre aux États d'associer les aéroports et les parties prenantes du secteur à la gestion des risques de sécurité liés aux pistes dans un système d'aviation.

2.10 Le format de ces programmes peut varier en fonction des États ; toutefois, le RSP de l'OACI recommande qu'ils soient fondés sur les principes des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et associent les parties prenantes de la sécurité des pistes. Le GRSAP et la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2023-2025* (Doc 10161) formulent des recommandations spécifiques à l'intention des États pour assurer la sécurité des pistes au moyen de diverses activités.

2.11 Le RSP encourage la mise en place de RST multidisciplinaires dans les aéroports comme moyen efficace de réduire les accidents et incidents liés aux pistes. 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 de l'OACI sur la sécurité des pistes. Depuis 2011, la mise en place de RST efficaces a contribué à réduire considérablement les risques liés à la sécurité des pistes dans le monde et est désormais incluse dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes* (Doc 9981) à titre de responsabilité principale des exploitants d'aérodromes.

3. POSSIBILITÉS D'ACTION DANS LE CADRE DU GAPPRI ET DU GAPPRE

3.1 Les régions et les États font face à des défis singuliers liés au risque de sortie de piste et d'incursion sur piste. Ils relèvent ces défis au moyen de leurs propres analyses régulières des risques et de la résilience, qui leur permettent d'identifier les risques de sécurité opérationnelle particuliers auxquels ils sont exposés et de définir les sources de résilience et les mesures d'atténuation appropriées.

3.2 Étant donné la nature mondiale de l'aviation civile et les possibilités d'apprentissage limitées à l'échelle locale, l'efficacité et la rapidité de l'analyse locale des risques et de la résilience ne peuvent être assurées que si elles sont soutenues par une gestion plus large des connaissances à l'échelle mondiale. Cette approche permet de tenir les États et les régions informés de l'ensemble des scénarios de risques potentiels, des possibilités d'action et des meilleures pratiques éprouvées.

3.3 En raison de la complexité des facteurs de risque, qui concernent divers segments du secteur aéronautique — notamment les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aérodromes, les constructeurs d'aéronefs et les ANSP —, la prévention des sorties de piste et des incursions sur piste nécessite une approche synchronisée, qui suppose l'engagement et la coordination de nombreuses parties prenantes.

3.4 Pour relever les défis découlant de la spécificité locale du profil de risque et de résilience, de la nécessité d'une gestion globale des connaissances et du besoin d'une approche synchronisée, le cadre de collaboration établi par le Partenariat du RSP de l'OACI a été renforcé par de nouvelles initiatives telles que le GAPPRE et le GAPPRI, qui synthétisent le consensus actuel du secteur sur les possibilités d'action et les meilleures pratiques en matière de risque et de résilience.

3.5 La FSF, rassemblant une large coalition de partenaires du secteur, dans le cadre du RSP de l'OACI, a dirigé l'élaboration et la publication du GAPPRE et du GAPPRI. Cette approche collaborative a rassemblé des exploitants d'aéronefs, des ANSP, des exploitants d'aérodrome, des constructeurs de l'industrie aérospatiale, des organismes de recherche et développement et des organismes de réglementation. Toutes ces parties prenantes ont participé activement à l'élaboration du GAPPRI et du GAPPRE.

3.6 Plus de 200 professionnels de plus de 80 organisations ont participé à des sous-groupes de travail dirigés par les principaux partenaires, notamment l'IATA, le Conseil international des aéroports (ACI), la Federal Aviation Administration (FAA), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), l'AAC du Royaume-Uni et la Flight Safety Foundation (FSF).

3.7 L'approche adoptée par le groupe de travail est fondée sur les connaissances et axée sur les données. Grâce à la stratégie *Learning from All Operations*, mise en œuvre par la FSF, le groupe a élargi son champ d'action, passant des simples événements dangereux à l'apprentissage des meilleures pratiques.

3.8 Le GAPPRI et le GAPPRE qui en résultent sont le fruit d'un effort global de collaboration visant à renforcer la sécurité de l'aviation. Il s'agit de documents fondés sur le consensus, englobant des possibilités d'action synchronisées et les meilleures pratiques qui vont au-delà de la simple conformité réglementaire. Ils reconnaissent la diversité des profils de risque et la résilience des parties prenantes et encouragent le partage des stratégies réussies. En outre, ils fournissent des orientations et de solides feuilles de route de mise en œuvre pour différents horizons temporels, garantissant l'adaptabilité à l'évolution des besoins de l'aviation.

3.9 En abordant les risques et la résilience de manière globale, ces plans d'action permettent aux parties prenantes de l'aviation du monde entier d'atténuer de manière anticipée les risques de sorties de piste et d'incursions sur piste, favorisant ainsi un écosystème aéronautique mondial plus sûr et plus résilient. À cet égard, les États sont invités à évaluer la pertinence des recommandations du GRSAP, du GAPPRE et du GAPPRI en fonction des conditions locales et des contextes particuliers et, en consultation avec les parties prenantes de la sécurité des pistes, à élaborer des exigences et des activités visant à améliorer la sécurité des pistes dans le cadre des programmes nationaux de sécurité des pistes.

4. CONCLUSION

4.1 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 2.3/x — Renforcer le cadre mondial de collaboration en matière de sécurité des pistes par un partenariat entre l'OACI et le secteur

Il est recommandé que les États :

- a) prennent note des progrès réalisés par le Programme de sécurité des pistes de l'OACI en collaboration avec les partenaires du Programme de sécurité des pistes, notamment la publication de la deuxième édition du Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes (GRSAP) ;
- b) prennent note des initiatives prises par le secteur dans la publication du Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste (GAPPRE) et du Plan d'action mondial pour la prévention des incursions sur piste (GAPPRI), dans le cadre du Partenariat du Programme de sécurité des pistes de l'OACI ;
- c) évaluent la pertinence des recommandations du GRSAP, du GAPPRE et du GAPPRI en fonction des conditions locales et des contextes particuliers et, en consultation avec les parties prenantes de la sécurité des pistes, élaborent des exigences et des activités visant à améliorer la sécurité des pistes dans le cadre des programmes nationaux de sécurité des pistes ;

Il est recommandé que l'OACI :

- d) promeuve, par divers moyens de communication et de coopération, le Partenariat du Programme de sécurité des pistes de l'OACI, y compris le GRSAP, le GAPPRE et le GAPPRI ;
- e) continue de jouer son rôle de chef de file dans le domaine de la sécurité des pistes, y compris les sorties de piste et les incursions sur piste, en s'appuyant sur le Partenariat du Programme de sécurité des pistes de l'OACI ;

- f) poursuive, en collaboration avec les États et le secteur, l'élaboration de dispositions relatives à l'établissement et à la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité des pistes.

— FIN —