



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE**

**DIXIEME REUNION DU SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION OPERATIONELLE
D'AERODROME
(AOP/SG/10) (NAIROBI, KENYA, 5-7 AOÛT 2013)**

Point 4 de l'ordre du jour: Programmes de sécurité des pistes

(Note présentée par le Secretariat)

SOMMAIRE

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

Suite à donner par la réunion: Tel qu'indiqué au Paragraphe 8.

Objectif stratégique:	A
References:	Rapport de 37 ^e Assemblée Rapport GRSS

1. Généralité

1.1 La Résolution A37-6 de la 37^e session de l'Assemblée qui s'est tenue à Montréal du 28 septembre au 8 octobre 2010 a demandé instamment aux États de prendre des mesures pour améliorer la sécurité des pistes, en établissant notamment des programmes de sécurité des pistes 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 des pistes. Les États ont également été invités à surveiller les événements de sécurité et les précurseurs connexes dans le cadre du système de collecte et de traitement de données sur la sécurité établi au titre de leurs programmes de sécurité des États. Les programmes de sécurité des pistes devraient être basés sur une gestion de la sécurité inter-organisationnelle, comprenant la création d'équipes locales de sécurité des pistes, qui traitent de la prévention et de l'atténuation des sorties des pistes, des incursions sur pistes et d'autres accidents liés à la sécurité des pistes. Les États ont été encouragés à participer aux séminaires et ateliers mondiaux et régionaux pour échanger des informations en matière de sécurité et des meilleures pratiques sur la sécurité des pistes.

2. Symposium mondial sur la sécurité des pistes (GRSS)

2.1 Le Symposium mondial sur la sécurité des pistes (GRSS) s'est tenu à Montréal, au Canada, du 24 au 26 mai 2011. Le symposium était une première étape importante pour coordonner un effort mondial d'amélioration de la sécurité des pistes en identifiant ce qu'un État peut faire pour améliorer les résultats de la sécurité des pistes, notamment en déterminant un cadre commun pour l'amélioration de la sécurité des pistes. L'OACI a proposé un certain nombre d'étapes suivantes et un certain nombre de questions clés ont été identifiés, notamment qu'il ne s'agit pas d'une solution générale à appliquer. Les solutions élaborées par l'OACI doivent tenir compte des conditions locales et pour tant être normalisées et harmonisées pour assurer l'interopérabilité. Les incursions et les sorties des pistes sont les principaux défis, mais d'autres aspects tels que les impacts d'oiseaux et les FOD ne devraient pas être ignorés. Nous avons besoin d'une collaboration améliorée à divers niveaux. Les organisations internationales se sont engagées à travailler ensemble pour compiler et promouvoir des solutions éprouvées et adopter les meilleures pratiques. Nous devons améliorer la normalisation et l'harmonisation. Pour l'OACI, il est nécessaire d'harmoniser les définitions de la sécurité des pistes, 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 des pistes (RRSS)

2.2 Le GRSS a recommandé la tenue de séminaires régionaux sur la sécurité de pistes aux niveaux régionaux (RRSS), et à ce jour, il y en a eu deux dans la région AFI, le premier ayant eu lieu au Cap (Afrique du Sud) les 29 et 30 octobre 2012 tandis que le second s'est tenu du 10 au 12 avril à Agadir (Maroc). En Général, les résultats et les recommandations de ces deux réunions étaient que les États sont encouragés à établir des équipes de sécurité des pistes (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 les signes et les marques des aérodromes et en facilitant le partage des connaissances et des informations. En outre, l'ACI a fait la promotion de l'idée d'audits conviviaux (auto-évaluation) comme première étape à la Certification d'aérodrome conformément aux normes de l'Annexe 1. La CANSO s'est engagée à faciliter la communication avec l'ATC pour obtenir l'engagement de celui-ci et pour fournir des éléments indicatifs. Étant donné qu'un programme réussi de RST demande que tous les principaux acteurs collaborent étroitement, l'OACI s'est engagée à élaborer un manuel de l'équipe de la sécurité de pistes. Ce document est donc destiné à servir de référence aux exploitants d'aéroport, 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 des pistes.

Calendrier des séminaires régionaux sur la sécurité de pistes

Année	Lieu	Dates	Etat Co-organisateur	Co-organisateur international
2011	Miami, Etats-Unis	12-14 octobre	FAA	IFALPA
2012	Amsterdam, Pays-Bas	08 mars	EUROCONTROL	ATC Mondial
	Aman, Jordanie	14-16 mai	IATA	IATA
	Bali, Indonésie	21-24 mai	DGAC, Indonésie	FSF/AAPA

Année	Lieu	Dates	Etat Co-organisateur	Co-organisateur international
	Quito, Equateur	16-19 juillet	Equateur	ACI
	Cap, Afrique du Sud	29-30 octobre	CANSO	CANSO
	Moscou, Fédération de Russie	6-8 novembre	Ministère Russe des Transport	IATA
2013	Agadir, Maroc	10-12 avril		
	NAM/CAR	27-29 mai	ECCAA de l'OECS	IFALPA et FSF
	Istanbul, Turquie	6-8 novembre	DGAC, Turquie	EURPCONTROL et IATA
	Malaysie	18-20 novembre	DCA Malaisie	FSF et AAPA

2.3 Bien que n'étant pas considéré comme une autorité de réglementation ou n'ayant pas l'intention de remplacer une composante donnée d'un système de gestion de la sécurité (SMS), le programme de l'équipe de sécurité des pistes (RST) est destiné à améliorer la sécurité des pistes en intégrant des systèmes de sécurité de toutes les organisations participantes. Ceci est fait en identifiant et en gérant les risques de sécurité des pistes de manière collective, et en communiquant les questions de sécurité au personnel d'exploitation. La RST comprend des représentants des organisations partenaires clés qui se réunissent périodiquement pour examiner les risques actuels et potentiels dans l'environnement aéroportuaire. Durant ces réunions, la RST utilise un processus structuré pour gérer le niveau de risque de sécurité dans l'exploitation en analysant les conséquences des risques identifiés et en prenant les mesures appropriées.

Réunions de la RST

2.4 La réunion de la RST est l'élément le plus important du programme, 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'inter-action 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. Comme il a été mentionné plus haut, les réunions de la RST devraient inclure des représentants des groupes suivants:

- ✓ exploitants d'aéroport;
- ✓ services de la circulation aérienne;
- ✓ exploitants aérien commerciaux;
- ✓ membres de la communauté de l'aviation générale (le cas échéant).

L'équipe peut également comprendre:

- ✓ l'autorité de réglementation;
- ✓ l'exploitant militaire (le cas échéant);
- ✓ les services de soutien (déglaçage, restauration, services d'escale, etc.);
- ✓ les fournisseurs des services de réponses d'urgence;
- ✓ les experts dans divers domaines (sur invitation).

2.5 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.

Dangers et conséquences associées

2.6 Une fois les membres de l'équipe identifiés, le Président choisi, et le mandat et le calendrier approuvés, le travail réel de la RST commence avec l'identification des dangers. On prévoit que chaque membre de l'équipe viendra aux réunions, prêt à donner des informations sur les dangers liés à la sécurité des pistes, tels qu'identifiés par leur SMS respectif (découlant la plupart du temps des comptes rendus sur la sécurité, des activités d'enquêtes et d'audit). Outre les systèmes de compte rendu des dangers des organisations membres, la RST devrait également effectuer des visites périodiques à divers emplacements de l'aéroport (tour de contrôle, zones des constructions, intersections des voies de circulation, etc.) et solliciter des contributions surtout d'organisations sans représentation formelle à la réunion. Il peut s'agir, notamment, d'exploitants d'entreprises commerciales, d'écoles de pilotage, d'organisations de l'industrie, de services d'escale et autres. En ratissant large, la RST développera une compréhension plus profonde de la complexité opérationnelle associée à l'environnement aéroportuaire et pourra ainsi mieux identifier les dangers et déterminer les risques opérationnels.

Évaluation des risques pour la sécurité

2.7 La raison de l'organisation des évaluations des risques pour la sécurité est de fournir à la RST une méthode pour gérer adéquatement les risques des dangers identifiés, en élaborant des stratégies efficaces d'atténuation des risques et en mettant des priorités aux tâches à effectuer. Étant donné que le temps et les ressources financières sont limités, le processus suivant permet à la RST de déterminer efficacement les domaines qui requièrent une attention immédiate pour réduire le risque pour la sécurité des pistes à un niveau aussi bas que raisonnablement possible.

2.8 Le processus d'évaluation et de gestion des risques pour la sécurité des pistes est le même que n'importe quel processus de gestion des risques. Une fois que les dangers ont été identifiés, l'objectif consiste à déterminer la gravité du risque pour la sécurité dans le contexte du système local qui représente les défenses et les atténuations en place au moment donné. Cette information devrait ensuite être utilisée pour catégoriser la gravité du risque pour la sécurité en utilisant des définitions et des outils prédéfinis. En se basant sur l'évènement qui aurait les pires conséquences possibles, l'étape suivante consiste à évaluer la probabilité relative (ou l'éventualité) de la survenue de cet évènement dans l'environnement opérationnel spécifique, après avoir pris en compte les défenses actuelles et les stratégies d'atténuation des risques en place. L'équipe devrait consulter les bases de données des rapports sur la sécurité et les dangers, les rapports d'enquête sur les incidents et les accidents, la surveillance et l'analyse des données de vol, les données opérationnelles d'audit et d'autres sources historiques déterminer la probabilité de la survenue de la conséquence identifiée. Ces informations devraient ensuite être utilisées pour catégoriser la probabilité par rapport à une série de définitions prédéterminées. Ces informations sont ensuite intégrées dans une matrice gravité/probabilité pour déterminer l'évaluation globale du risque. La dernière étape dans le processus d'évaluation consiste à déterminer quel degré de risque pour la sécurité du système la RST est prêt à accepter:

Ceci détermine le niveau de risque acceptable:

- ✓ lorsque le risque est acceptable et que l'opération peut continuer;
- ✓ lorsqu'une atténuation du risque est nécessaire; ou
- ✓ lorsque le niveau de risque est inacceptable et que cette partie de l'opération devrait être suspendue.

Elaborer des recommandations

2.9 Après l'évaluation des risques pour la sécurité, la RST devrait formuler des recommandations spécifiques visant à réduire le risque en incorporant les concepts suivants:

i) Priorisation

La RST devrait s'assurer que ses solutions sont priorisées conformément à l'évaluation de la «tolérabilité des risques pour la sécurité». Par exemple, si l'on détermine que «l'exploitation peut continuer» avec le niveau évalué de sécurité des risques, ses recommandations devraient refléter une stratégie où les améliorations sont mises en œuvre au fur et à mesure que les ressources deviennent disponibles. A l'inverse, si l'on détermine que «l'exploitation peut continuer avec une atténuation», ses recommandations devraient refléter une stratégie qui nécessite une ou plusieurs actions immédiates visant à se pencher sur les conséquences du danger.

ii) Stratégies de contrôle

Le risque pour la sécurité est contrôlé en se penchant sur, soit par:

- ✓ la probabilité que les conséquences surviennent,
- ✓ le niveau de gravité des conséquences,
- ✓ les deux en même temps.

iii) Évaluer des solutions de remplacement

Durant le processus, la RST devrait explorer plusieurs stratégies pour contrôler le risque pour la sécurité. Ces stratégies devraient être évaluées les unes par rapport aux autres pour trouver la solution la plus efficace et la plus efficiente en utilisant des mesures objectives et subjectives. Ces mesures peuvent comprendre des critères tels que l'utilisation d'une analyse coût/avantage, la détermination de l'applicabilité de la proposition, l'évaluation de l'acceptabilité pour la partie prenante touchée, et d'autres. Dans tous les cas, cependant, la RST doit réaliser une évaluation du risque de sa solution proposée et évaluer tous dangers potentiels créés par sa stratégie. Toutefois, parce qu'une solution est facile à mettre en œuvre, qu'elle est efficace par rapport au coût et acceptable pour toutes les parties prenantes, cela ne signifie pas qu'elle réduira le niveau du risque. L'efficacité de la stratégie pour réduire le risque est mesurée par le risque résiduel ou restant une fois que la stratégie a été activée. Une évaluation du risque devrait déterminer si le risque restant (résiduel) est acceptable, ou si d'autres solutions et atténuations sont requises.

iv) Notification des parties prenantes affectées

Si la RST détermine que soit une stratégie d'atténuation est nécessaire ou qu'une partie de l'exploitation devrait être modifiée ou suspendue, elle devrait faire une recommandation formelle à l'organisation responsable de cette partie de l'exploitation et inclure la justification et l'évaluation du risque.

3. Suite à donner par la réunion AOP/SG/10:

- Prendre note des informations fournies et des progrès réalisés et traiter des problèmes relatifs à la sécurité des pistes ;
- Recommander aux États de créer des RST au moins dans tous les aéroports internationaux à une date cible.
