



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Sécurité des pistes

Point 44 : Élaboration d'un exposé récapitulatif à jour de la politique permanente et des règles pratiques de l'OACI relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

SÉCURITÉ SUR LES PISTES

(Note présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, par d'autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans sa déclaration, la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité a reconnu que la sécurité sur les pistes continue de poser à l'aviation un de ses plus graves défis. En dépit des améliorations marquées apportées dans ce domaine, de récentes incursions graves sur piste en Europe et dans le monde montrent clairement qu'elles continuent de poser un dangereux problème de sécurité. De plus, le taux des accidents causés par des incursions sur piste n'a pas beaucoup diminué depuis 20 ans et des études récentes du sujet préconisent que des mesures appropriées soient prises pour attaquer ce problème. Il est donc demandé à nouveau à l'OACI de prendre l'initiative de l'adoption de mesures de prévention et de stratégies d'atténuation du risque et d'accorder plus d'importance à la question de la sécurité sur les pistes.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à *convenir* de la nécessité d'une réaction globale à la grave menace que font poser les incursions sur piste et les sorties de piste involontaires ;
- b) à *charger* le Conseil de prendre l'initiative, au niveau mondial, de faire mieux connaître cette menace, de mettre au point des mesures appropriées de prévention du risque et de faire prendre conscience des solutions éventuelles ;
- c) à *inviter instamment* les États contractants à porter à la connaissance de l'OACI toutes les recommandations de sécurité disponibles qui présentent un intérêt pour l'ensemble du monde et qui résultent de l'examen des accidents et des incidents graves se produisant sur les pistes ;

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Croatie, ex-République yougoslave de Macédoine, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

	<p>d) à <i>demander</i> au Conseil de veiller à la large diffusion des recommandations de sécurité disponibles et des autres enseignements, expériences opérationnelles, conseils et meilleures pratiques d'atténuation du risque ;</p> <p>e) à <i>inviter instamment</i> les États contractants à se tenir informés des événements liés à la sécurité sur les pistes et à leurs précurseurs dans le cadre de leur système de collecte et de traitement des données établi au titre de leur Programme de sécurité national (PSN) et de porter à la connaissance de l'OACI, notamment en appliquant la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP, les données et renseignements pertinents concernant la sécurité sur les pistes qui, à leur avis, présentent un intérêt pour la communauté mondiale de l'aviation ;</p> <p>f) à <i>demander</i> au Conseil de surveiller lesdits événements et, à mesure que les Programmes nationaux de sécurité et la Méthode de surveillance mûrissent, à axer lesdites activités de surveillance continue sur la recherche de remèdes aux carences détectées de la sécurité sur les pistes ;</p> <p>g) à <i>inviter instamment</i> les États contractants et les organisations régionales de supervision de la sécurité à prendre des mesures complémentaires pour améliorer les mesures de sécurité sur les pistes, notamment en adoptant un système de gestion de la sécurité aux aérodromes, dans un cadre interorganisationnel avec la participation de tous les acteurs intéressés ;</p> <p>h) à <i>demander</i> au Conseil de veiller à la mise au point coordonnée des besoins concernant les technologies dans ce domaine pour veiller à la fourniture aux usagers des aérodromes d'un service uniformisé mondialement et à l'interopérabilité et pour éviter le chevauchement des efforts ;</p> <p>i) à <i>envisager</i> d'élargir la portée de l'Appendice P de la Résolution A36-13 de manière à y traiter des opérations d'aérodrome, en accordant la priorité à l'amélioration de la sécurité sur les pistes.</p>
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A (Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale) dont la réalisation améliorera la sécurité sur les pistes.
<i>Incidences financières :</i>	Néant.
<i>Références :</i>	Doc 9902, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007) Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i>

1. INTRODUCTION

1.1 En dépit de diverses mesures prises à l'échelle mondiale depuis 2001, notamment sous l'égide de l'OACI, la sécurité sur les pistes continue de poser à l'aviation un de ses plus graves défis. C'est aussi ce qu'a reconnu la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité³.

1.2 L'expérience récente montre qu'il convient d'adopter un point de vue interorganisations pour traiter de la question des incursions sur piste et des sorties de piste involontaires, notamment la mise en œuvre de moyens de gestion de la sécurité aux aérodromes, faisant intervenir tous les acteurs intéressés.

1.3 Il est préconisé dans la présente note que l'OACI prenne l'initiative de mesures mondiales dynamiques pour faire mieux connaître la menace que présentent les incursions sur piste et les sorties de piste involontaires, pour mettre au point des mesures appropriées de prévention du risque et de

³ Conférence de haut niveau sur la sécurité, Conclusion 3/3, paragraphe 19.1, alinéa d), sous-alinéa 2).

faire mieux prendre conscience des solutions possibles, avec l'appui et l'assistance des États contractants, des organisations régionales et internationales ainsi que toutes les parties prenantes intéressées.

2. SÉCURITÉ SUR LES PISTES — INCURSIONS⁴

2.1 Les activités menées par l'OACI dans le domaine de la sécurité sur les pistes, appuyées par les États contractants, les organisations internationales et le secteur de l'aviation lui-même, ont abouti à l'adoption de plusieurs mesures relatives à de nombreux aspects de la sécurité sur les pistes. En dépit de cet excellent travail, des quasi-abordages continuent de se produire et il est évident que l'on prête moins d'attention à la prévention des incursions. C'est pourquoi il convient de réagir stratégiquement dans le monde entier pour affronter la grave menace que font peser les incursions sur piste.

2.2 En 2003, l'OACI a organisé plusieurs séminaires pour faire mieux prendre conscience de ce problème et faire mieux connaître les meilleures pratiques dans ce domaine. Ces séminaires ont été particulièrement efficaces et ont permis de bien mettre en évidence la gravité de ce problème. Cependant, pour atteindre et maintenir le niveau de sûreté le plus élevé possible, il convient à nouveau que l'OACI, ses États membres et d'autres parties prenantes intéressées adoptent ensemble une stratégie bien focalisée.

2.3 L'aviation étant une activité de caractère mondial, il est à nouveau demandé à l'OACI de prendre l'initiative dans ce domaine. Les objectifs évidents de pareille initiative viseraient à faire mieux connaître les mesures de prévention des incursions sur piste qui permettraient aux États contractants de respecter plus fidèlement les dispositions de l'OACI et d'améliorer les comptes rendus destinés à l'OACI et le partage des connaissances acquises et des renseignements sur la mise au point des meilleures pratiques.

2.4 La mise au point de nouvelles technologies (aides visuelles et autres) s'est poursuivie dans le monde entier pour éviter les incursions sur piste et en atténuer la gravité. Certes, la modernisation des dispositions de l'Annexe 14 se poursuit, mais il est essentiel que l'OACI coordonne les activités dans ce domaine pour veiller à la fourniture aux usagers des aéroports d'un service uniformisé mondialement et à l'interopérabilité et pour éviter le chevauchement des efforts. La mise en œuvre récente de plusieurs nouvelles technologies aux États-Unis et en Europe a encore mieux mis en évidence la nécessité d'une telle approche coordonnée à l'échelle mondiale. L'objectif devrait consister à harmoniser les besoins pour la mise en œuvre uniforme de filets de sécurité sur toutes les pistes du monde. Pareille mise en œuvre serait grandement favorisée par des technologies interopérables (en particulier là où l'interaction entre un aéronef et son environnement est nécessaire), qui puissent être appliquées dans le monde entier et qui soient compatibles avec le processus utilisé pour mettre au point les systèmes anticollision généralement utilisés ou qui seront installés dans les aéronefs.

3. SÉCURITÉ SUR LES PISTES — SORTIES DE PISTE INVOLONTAIRES

3.1 Pour dissiper les préoccupations qu'elle ressent en raison de la constance du taux des accidents causés par des sorties de piste involontaires depuis une vingtaine d'années, la communauté de l'aviation a identifié de nombreux facteurs causaux et contributifs qui leur sont communs et qui présentent un intérêt dans le monde entier. Ces facteurs ont de nombreux rapports avec les dispositions des Annexes de l'OACI.

⁴ Le terme incursion comprend les incursions sur piste à proprement parler et toute confusion concernant les pistes.

3.2 Il ressort de certaines études que ces préoccupations concernent la formation des pilotes, la mesure du frottement, l'efficacité de freinage et les approches non stabilisées. Elles ont aussi abouti à la conclusion qu'il est essentiel d'uniformiser la terminologie de toutes les Annexes de l'OACI que doivent utiliser le personnel des aérodromes et les équipages de conduite, en particulier, pour décrire l'état des pistes contaminées.

3.3 Afin d'assurer l'harmonisation des efforts qui sont faits pour réduire les accidents causés par les sorties de pistes involontaires, l'OACI est invitée à guider la mise au point et la diffusion dans le monde entier de mesures d'atténuation appropriées.

4. SÉCURITÉ SUR LES PISTES — QUESTIONS D'ORGANISATION ET PARTAGE DES CONNAISSANCES ACQUISES

4.1 Il convient d'attaquer le problème à l'échelon interorganisationnel de chaque aérodrome pour ce qui a trait aux incursions, mais aussi pour éviter les sorties de piste involontaires, afin que le personnel qui travaille dans les divers secteurs de l'aviation (aérodromes, tours de contrôle, équipage de conduite) prenne mieux conscience des conditions de l'exploitation et pour faciliter le dialogue les concernant.

4.2 Des événements récents, par exemple la confusion dans le choix des pistes et les décollages depuis des voies de circulation, montrent qu'il faut davantage mettre l'accent sur le partage des connaissances tirées des erreurs de navigation au sol. Il est essentiel de bien surveiller ces événements et leurs précurseurs dans le cadre d'un programme de collecte et de traitement des données concernant la sécurité.

4.3 Des événements récents montrent aussi que les précurseurs des incursions sur piste et des sorties de piste involontaires ont pour origine divers services (circulation aérienne, exploitation des vols), seuls ou en combinaison.

4.4 Pour renforcer l'action générale concernant la sécurité sur les pistes, il faudra procéder à un examen par recoupement de toutes les Annexes de l'OACI pour vérifier que les questions liées à la sécurité sur les pistes y sont traitées uniformément.

5. CONCLUSIONS

5.1 Les incursions sur piste et les sorties de pistes involontaires portent atteinte à la sécurité de l'aviation civile et il convient de les surveiller aux niveaux local, régional et mondial pour que, sous les auspices de l'OACI, une réaction efficace et globale puisse être mise au point.

5.2 Il faudrait explicitement demander aux États de contrôler les atteintes à la sécurité qui se produisent sur leurs pistes ainsi que leurs précurseurs dans le cadre des systèmes de collecte et de traitement des données qu'ils ont établis dans leur Programme de sécurité nationale (PSN). Il faudrait de même exiger explicitement qu'ils signalent à l'OACI, en particulier en appliquant la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP, les données et les renseignements pertinents concernant la sécurité sur les pistes qui, à leur avis, présentent un intérêt pour la communauté mondiale de l'aviation civile.

5.3 L'OACI devrait surveiller les événements portant atteinte à la sécurité sur les pistes et diffuser les renseignements qu'elle recueillerait en tant qu'éléments d'un échange international de renseignements sur la sécurité de l'exploitation aérienne. À mesure que les PSN et les CMA mûriront, l'OACI devrait aussi axer ses activités concernant cette dernière sur la recherche de moyens efficaces de réaction aux carences de la sécurité sur les pistes qui ont été décelées.

5.4 À court terme, les États devraient porter à la connaissance de l'OACI toutes les recommandations de sécurité présentant un intérêt pour la communauté mondiale de l'aviation civile, dont ils disposent à la suite de leurs enquêtes sur les accidents et incidents graves qui se sont produits sur leurs pistes. L'OACI devrait ensuite assurer la diffusion mondiale de ces recommandations, ainsi que de tous les enseignements qui en ont été tirés, de l'expérience qui en a été acquise, des avis et des meilleures méthodes d'atténuation du risque.

5.5 L'initiative qu'a prise l'OACI de mettre au point des « PANS-Aérodromes » est bienvenue et nous l'appuyons. Elle devrait aussi envisager d'élargir la portée de l'Appendice P à la Résolution A36-13 pour y traiter aussi des opérations aux aérodromes, en donnant la priorité aux questions liées à la sécurité sur les pistes.

5.6 L'OACI est invitée aussi à comparer par recoupement toutes les Annexes de l'OACI pour vérifier l'uniformité de leurs éléments concernant la sécurité sur les pistes, en particulier celle de la terminologie utilisée pour décrire les pistes contaminées, et pour veiller à la mise au point coordonnée des besoins concernant les technologies utilisées pour améliorer la sécurité sur les pistes, notamment d'un point de vue interorganisationnel, pour assurer l'uniformité du service rendu aux utilisateurs des aérodromes et l'interopérabilité et éviter le chevauchement des efforts.