



ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Protection de certains renseignements sur les accidents et incidents et des systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité pour renforcer la sécurité de l'aviation

Point 30 : Autres questions se rapportant à la sécurité

SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE ET SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

ACI prend acte des conclusions du WP/14 de l'Assemblée portant sur la mise en application insuffisante des dispositions relatives à la certification des aéroports dans le monde. Pour redresser la situation, ACI travaille avec les aéroports afin d'encourager les exploitants d'aéroports ainsi que leurs organismes de réglementation à concentrer leurs efforts sur la certification des aéroports, à titre de priorité absolue. ACI admet la nécessité d'une réglementation des aéroports, tout en souhaitant des formes de réglementation cohérentes et équitables. ACI considère que les organismes de réglementation devraient appliquer les normes OACI, tout en évitant une approche excessivement prescriptive de la réglementation de la sécurité. L'introduction de systèmes de gestion de la sécurité et le développement d'une « culture juste » au sein des aéroports du monde entier, constituent des objectifs clés de ACI. La présente note énumère les activités entreprises par ACI pour renforcer la sécurité dans les aéroports.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître que le nombre d'aéroports certifiés, ainsi que le nombre d'aéroports ayant mis en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité, devraient être rapidement augmentés ;
- b) à demander aux organismes de réglementation de respecter les normes de l'Annexe 14, Volume 1, et d'éviter toute surréglementation excessive et coûteuse ;
- c) à convenir que les États devraient être invités à adopter des dispositions réglementaires contraignant les exploitants d'aéronefs et les services d'escale à signaler tous les incidents et accidents survenant dans les aéroports (y compris sur les aires de trafic) aux autorités compétentes et aux exploitants aéroportuaires concernés ;
- d) à convenir que les organismes de réglementation devraient adopter en priorité une « culture juste » pour traiter tous les aspects de l'aviation, y compris la gestion des aéroports, notamment pour encourager le partage des enseignements en matière de sécurité ;
- e) à convenir que, suite à l'étude réalisée par le groupe d'experts d'aéroports, portant sur les dispositions de l'annexe 14 pour le code de référence F des aéroports, ledit groupe d'experts et le Secrétariat devraient être chargés d'examiner les dispositions pour tous les autres codes, jusqu'au code E.

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par le Conseil international des aéroports.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques A et D.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	A36-WP/14

1. INTRODUCTION

1.1 L'initiative du Secrétariat de l'OACI d'effectuer une enquête et un rapport sur l'application des dispositions relatives à la certification des aérodromes (A36-WP/14) doit être louée. Bien que seuls 87 États contractants aient répondu, l'enquête fournit des renseignements utiles sur le niveau de mise en application. Elle souligne notamment que de nombreux États n'ont pas encore :

- a) élaboré et approuvé des règlements de certification des aérodromes ;
- b) élaboré et approuvé des règlements en matière de gestion de la sécurité ;
- c) mis en place des systèmes de gestion de la sécurité dans l'ensemble de leurs aéroports internationaux.

1.2 Alors qu'il est encourageant de constater que le rapport fait état de la certification de plus de 400 aéroports internationaux, et de la mise en application de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par plus de 250 aéroports, ces chiffres sont bien inférieurs au nombre total de 1 280 aéroports internationaux répartis dans le monde, énumérés dans les plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI. ACI propose son aide à tous les aéroports pour appliquer les systèmes de gestion de la sécurité conformément aux recommandations de l'OACI. ACI travaille actuellement à la rédaction d'une liste de contrôle pour la mise en œuvre des SGS, ainsi que d'un guide des meilleures pratiques en matière de SGS, dont la réalisation est prévue d'ici le début 2008.

1.3 La question sera également soulevée lors de l'Assemblée générale annuelle mondiale de l'ACI en novembre de cette année, et il sera demandé aux directeurs généraux d'aéroports présents de consulter leurs organismes de réglementation et de recommander des solutions permettant de traiter la question de la lente évolution de la certification des aéroports et de la mise en application des systèmes de gestion de la sécurité.

2. RÉFÉRENCES

2.1 Activités de ACI relatives à la sécurité des aéroports

2.2 ACI, afin de soutenir et de porter assistance à ses membres, exerce diverses activités dans le domaine de la sécurité des aéroports, qui sont complémentaires à celles de l'OACI. Ces activités incluent :

- a) le contrôle de la sécurité sur les aires de trafic des aéroports membres répartis dans le monde entier, au moyen d'une enquête annuelle sur les accidents et les incidents survenus, et ce, pour la 19^{ème} année consécutive. Les résultats de cette enquête et les

commentaires connexes ont été progressivement étendus afin de les rendre plus informatifs. En 2007, l'enquête a été redéfinie pour s'adresser à une tranche spécifique d'aéroports, afin d'illustrer avec plus de fiabilité les tendances observées en matière de sécurité sur les aires de trafic. Cette enquête redéfinie doit être publiée pour la première fois au début de l'année 2008 ;

- b) l'organisation de conférences sur la sécurité opérationnelle des aéroports, dont les plus récentes ont eu lieu à Prague en novembre 2004 et à Budapest en décembre 2005. Ces manifestations très fréquentées se sont révélées utiles en termes de diffusion des connaissances d'experts et des « meilleures pratiques ». Les comptes rendus de ces conférences constituent une source de documentation de plus en plus importante, à disposition des aéroports membres et des autres parties intéressées ;
- c) la production de manuels sur la sécurité. La troisième édition du *Manuel ACI sur la sécurité côté piste*, publiée en 2006, contient différentes listes de contrôle, recommandations de sécurité, ainsi que d'autres lignes directrices destinées aux aéroports, compatibles avec l'approche SGS de l'OACI. La première édition du *Manuel ACI de prévention du péril aviaire et de gestion de la faune à l'usage des aérodromes*, publié en 2005, contient des recommandations détaillées concernant la réduction des dangers liés à la faune au voisinage des aérodromes. Le *Manuel ACI/IATA sur les marquages et signaux des aires de trafic* a été publié en avril 2001, avec des contributions de l'OACI et de l'IFALPA. Une seconde édition de ce manuel est actuellement en préparation, en consultation avec le Groupe de travail de l'OACI sur les aides visuelles ;
- d) l'élaboration de listes de contrôle pour l'autoévaluation et d'outils de vérification. ACI travaille actuellement à la production de diverses listes de contrôle et de nombreux outils « d'auto-assistance », particulièrement liés aux SGS et à l'évaluation des risques ;
- e) la contribution aux activités de l'OACI, notamment du groupe d'experts d'aérodromes, de l'ANC et de ses groupes de travail, ainsi que la soumission à l'OACI de recommandations concernant les conséquences pour la sécurité de l'élaboration de normes techniques de l'OACI relatives à la conception, la construction, la maintenance et l'exploitation des aéroports ;
- f) la liaison avec IATA, IFALPA, la Flight Safety Foundation (FSF) et d'autres organisations internationales sur les questions liées à la sécurité ;
- g) la participation à l'initiative de la FSF sur la sécurité des pistes, dont l'objectif est d'identifier des méthodes de réduction accrue des risques liés aux incursions, excursions et perturbations sur les pistes, L'initiative analyse les documents existants, dont ceux publiés par l'OACI, se concentrant dans les domaines où les recommandations actuelles pourraient être accrues, notamment les excursions et perturbations sur les pistes. Le groupe de travail, composé de toutes les parties prenantes du transport aérien, a pour objectif de formuler des recommandations pouvant être appliquées par les différents segments du secteur aérien ;

- h) l'élaboration et la promotion de nouvelles politiques relatives à la sécurité. L'édition actuelle (2006) du manuel de politique générale de ACI inclut de nombreuses politiques relatives à la conception, à l'exploitation et à la gestion de la sécurité ;
- i) l'examen des carences en matière de sécurité des aéroports. Lorsque des carences de cette nature sont signalées à ACI, ce dernier incite au dialogue entre toutes les parties concernées au niveau local, avec pour objectif d'améliorer le niveau de sécurité ;
- j) l'offre de cours de formation sur la sécurité des aéroports et les opérations aéroportuaires assurés par le Global Safety Network de ACI. Ces cours portent sur les opérations des aérodromes, la délivrance de licences aux services d'escale, les systèmes de gestion de la sécurité, la gestion des aires de trafic, la sécurité et les opérations côté piste, la planification des situations d'urgence et la gestion des crises, les incursions sur les pistes et la gestion des matières dangereuses. Par ailleurs, ACI et l'OACI envisagent d'organiser un cours de haut niveau sur la sécurité à l'intention des cadres dirigeants d'aéroports ;
- k) la mise à disposition d'une plateforme web d'échange d'informations sur la sécurité (www.aci-safetynetwork.aero) où les membres de l'ACI, ainsi que les partenaires de l'industrie, peuvent consulter les meilleures pratiques, lignes directrices, actualisations des réglementations, et participer à un forum d'échange.

3. QUESTIONS TRAITÉES

3.1 Certification et réglementation des aérodromes

3.1.1 ACI a fait part de ses commentaires concernant le *Manuel sur la certification des aérodromes* (Doc. 9774) et le *Manuel sur la gestion de la sécurité* (Doc. 9859) de l'OACI. ACI a pour objectif de s'assurer que toutes les mesures de sécurité potentielles soient appliquées et que les ressources utilisées dans les aéroports garantissent une sécurité maximale.

3.1.2 Les modes de réglementation de la surveillance diffèrent considérablement d'un pays à l'autre. ACI est préoccupé du fait que les organismes de réglementation de certains États appliquent *l'ensemble* des dispositions de l'annexe 14, y compris les pratiques recommandées, comme conditions obligatoires pour toutes les opérations d'exploitation des aéronefs dans les aéroports existants, et non pas uniquement pour la conception de nouvelles installations aéroportuaires. ACI considère que les pratiques recommandées définies dans l'annexe 14 ne devraient pas être rendues obligatoires, dans la mesure où nombre d'entre elles sont associées à la conception de nouveaux aérodromes, et ne sont pas nécessaires à la réglementation de l'exploitation des aéronefs en tant que telle. Pour les parties de l'annexe 14 dédiées à la réglementation de la sécurité, le concept de « niveau cible de sécurité » devrait être utilisé, le cas échéant, pour déterminer des normes et des procédures de sécurité opérationnelle cohérentes.

3.1.3 Les structures et statuts relatifs à la propriété des aéroports diffèrent considérablement entre pays et d'un aéroport à l'autre. Toutefois, quel que soit le type de propriété, la *séparation* entre la surveillance réglementaire et la gestion quotidienne est hautement souhaitable, du fait que cela devrait garantir une plus grande clarté et une meilleure définition du régime de réglementation. Dans les cas où des carences apparaîtront dans la supervision de la sécurité des aéroports, ACI s'efforcera de soutenir les efforts déployés par l'OACI au niveau mondial, par exemple en appliquant des lignes directrices

concernant de « meilleures pratiques ». Toutefois, la plupart des exploitants aéroportuaires ne sont pas responsables :

- a) de la navigation aérienne (qui relève de la responsabilité des compagnies aériennes et des pilotes) ;
- b) des services de contrôle du trafic aérien (qui relèvent de la responsabilité des fournisseurs de services ATC) ;
- c) de la réglementation et de la surveillance de la sécurité (qui relèvent de la responsabilité des États).

3.1.4 ACI considère que les systèmes de réglementation devraient être administrés de manière efficace et équitable, en évitant toute imposition de coûts supplémentaires et de charges administratives disproportionnés par rapport aux gains potentiels. Les droits à payer pour la délivrance de licences et la certification devraient être réduits au minimum et ne devraient pas excéder le coût de prestation du service. La responsabilité de l'exploitant aéroportuaire devrait également être clarifiée eu égard aux tierces parties, telles que les exploitants de l'aviation générale, dans la mesure où, dans le cadre d'une approche des systèmes de gestion de la sécurité, l'exploitant d'aéroport peut jouer un rôle de coordination important concernant la sécurité générale, mais il ne peut être responsable de la prestation du service. Une communication régulière entre l'organisme de réglementation et l'exploitant de l'aéroport est fondamentale, et un point de contact unique concernant les questions liées à la délivrance de licences est souhaitable.

3.1.5 ACI est d'avis que l'OACI devrait fixer des normes de sécurité minimale nécessaires pour réduire les risques, applicables mondialement. Cependant, ACI a constaté, avec les années, que les organismes de réglementation internationaux, régionaux, nationaux, voire sous-nationaux, ont eu progressivement tendance à aller dans le sens d'une approche plus prescriptive vis-à-vis de l'aviation et des aéroports. Une approche alternative, meilleure selon l'avis de ACI, consiste à autoriser les aéroports à adopter leurs propres mesures visant à mettre en œuvre les meilleures pratiques du transport aérien, afin de maintenir et d'améliorer la sécurité. ACI est également préoccupé par le fait que l'application, par de multiples organismes de réglementation, de différents systèmes et normes superposés, peut conduire à une « surréglementation » pouvant entraîner une augmentation des coûts, être cause de confusion, et avoir des conséquences négatives sur les opérations. ACI invite par conséquent tous les organismes de réglementation à appliquer les normes OACI (ne pas en créer de nouvelles) et à éviter toute approche excessivement prescriptive vis-à-vis de l'aviation et des aéroports.

3.2 **Systèmes de gestion de la sécurité**

3.2.1 ACI soutient le principe selon lequel les aéroports devraient établir des programmes de gestion de la sécurité et d'audit couvrant tous les systèmes critiques pour la sécurité dans l'aéroport, y compris ceux exploités par d'autres compagnies. Les exploitants aéroportuaires devraient évoluer de la simple surveillance de la conformité aux règles et règlements, au profit de l'élaboration d'un système de gestion de la sécurité. Ces systèmes consistent en un processus cyclique, incluant : la définition écrite d'une politique de sécurité qui identifie les dangers et les risques ; l'organisation et la formation du personnel ; la mise en place d'une culture de la sécurité et de systèmes de communication ; la planification et la fixation de normes, incluant la maîtrise efficace des risques ; et la gestion des performances, comprenant la surveillance active de la conformité et la surveillance réactive des incidents. Ces programmes devraient être adaptés à l'aéroport concerné.

3.2.2 Il incombe à la direction de définir des procédures d'exploitation normalisées pour toutes les tâches exécutées régulièrement sur les aires opérationnelles des aéroports, de former le personnel afin qu'il respecte ces normes et qu'il soit responsable de son propre travail. Des audits de sécurité devraient être effectués régulièrement afin de s'assurer du respect total des normes et procédures internationales, nationales et locales. Les audits, effectués en collaboration avec la direction et le personnel au niveau local, constituent une méthode de vérification efficace du niveau de sécurité réel, tandis que le système classique de contrôles effectués par des inspecteurs ne détecte pas nécessairement les défauts ou les dangers. La mise en place d'un processus d'audit régulier et systématique représente un élément essentiel d'un système de gestion de la sécurité.

3.3 Niveau de sécurité ciblé pour la conception des aéroports

3.3.1 En 1998, l'Assemblée générale de l'ACI a adopté une résolution qui stipulait que les SARP et les études aéronautiques de l'OACI, notamment celles afférentes aux critères de séparation des aérodromes et à la géométrie des aires de mouvements, devraient être fondées sur une évaluation du niveau de sécurité « souhaitable » approprié, en utilisant les meilleures méthodes d'analyse disponibles pour l'évaluation des risques. Depuis 1998, ACI invite l'OACI à initier et à soutenir un examen scientifique exhaustif des fondements sous-jacents pour le calcul des dimensions minimales des aéroports (sur la base des dimensions d'aéronefs appropriées, plus les distances de marges et sauvegarde de sécurité). Cela garantirait que les SARP reflètent entièrement la recherche, les technologies, les connaissances et l'expérience des exploitants d'aéroports et d'aéronefs, ainsi que des aviateurs, dans le maintien de la sécurité.

3.3.2 ACI a fait part de sa volonté de collaborer à ce type d'études de toutes les façons possibles. Cette approche est particulièrement importante pour les aéroports existants, afin de leur permettre de prendre en charge les futurs très gros porteurs (NLA) avec des modifications minimales et sans porter atteinte à la sécurité. Dans ce contexte, ACI salue les directives de l'OACI (Circ. 305) - traitant de ce sujet (avec la participation de ACI), qui répondent à la première partie du plan d'action de l'OACI concernant les futurs très gros porteurs. ACI apprécie que le groupe d'experts d'aérodromes de l'OACI ait réexaminé les dispositions relatives au code F de référence des aérodromes, réalisant la seconde partie de son plan d'action sur les futurs très gros porteurs. ACI propose que l'OACI étende ce réexamen aux codes A à E dès que possible, étant donné que certains changements proposés du code F n'auraient de sens que dans le contexte de changements apportés à d'autres codes (afin que la sauvegarde de la sécurité évolue logiquement en fonction de la dimension des aéronefs).

4. CONCLUSIONS

4.1 La sécurité dans les aéroports devrait faire l'objet d'un processus d'amélioration continue, sur la base d'un système officiel de gestion de la sécurité. Les États contractants de l'OACI, les organisations internationales et leurs membres (notamment les compagnies aériennes, les aéroports et les autorités de contrôle du trafic aérien) devraient collaborer, au-delà des répartitions traditionnelles des responsabilités, à la mise en œuvre de ces systèmes dans tous les aéroports. ACI travaillera en étroite collaboration avec l'OACI et d'autres organisations internationales, pour relever le défi de l'amélioration des normes de sécurité au-delà du niveau élevé déjà atteint dans la plupart des régions du monde, et pour assurer une plus grande uniformité dans l'application des normes dans tous les pays. ACI est en mesure de proposer son aide dans des domaines tels que : initiatives en collaboration visant à améliorer la sécurité dans les aéroports (par exemple collaboration avec les compagnies aériennes, services d'escale et autres organisations concernées par la sécurité au sol) ; formation de personnel, processus de conception

d'aéroports; audit et certification ; et préparation de lignes directrices sur les « meilleures pratiques » dans ces domaines.

4.2 Les exploitants d'aéroports ont une responsabilité particulière dans la sécurité des aires de mouvements. Toutefois, les incidents ne leur sont actuellement pas tous signalés, et faute de telles données regroupées au niveau de l'aéroport, il est difficile d'avoir une vision exhaustive des risques encourus, qui permettrait de les réduire à l'avenir. La communication, par les compagnies aériennes et les services d'escale, des incidents qui se produisent sur les aires louées, y compris les parties des aires de trafic de certains aéroports, semble poser un problème particulier.

4.3 ACI invite instamment l'OACI à inciter les États à établir des dispositions réglementaires obligeant les exploitants d'aéronefs et les services d'escale à notifier tous les incidents et accidents survenus dans les aéroports aux autorités compétentes et aux exploitants d'aéroports. ACI soutient le principe d'une collecte de données confidentielle (« privilégiée ») et fiable, et approuve le projet de résolution de l'Assemblée sur la protection des informations fournies par les systèmes de collecte des données sur la sécurité présenté dans la note WP/52. Cette approche devrait s'appliquer aux opérations aéroportuaires et de services d'escale, ainsi qu'aux opérations aériennes.