



A37-WP/386
P/50
4/10/10

ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

RAPPORT DE LA COMMISSION TECHNIQUE SUR LE POINT 30 DE L'ORDRE DU JOUR

(Présenté par le Président de la Commission technique)

Le rapport ci-joint sur le point 30 de l'ordre du jour a été approuvé par la Commission technique. La Résolution 30/1, est recommandée à l'adoption de la Plénière.

Note.— Prière d'insérer la note dans le dossier de rapport, après avoir détaché la page de couverture.

Point 30 : Sécurité des pistes

30.1 La Commission est saisie de la note A37-WP/68, présentée par le Conseil, sur la sécurité des pistes. La note contient des statistiques sur des incidents liés à la sécurité des pistes, en indiquant qu'ils ont toujours constitué la plus grande catégorie d'accidents signalés à l'OACI par le système de comptes rendus accident/incident (ADREP) de l'Organisation. La note souligne que les données des tendances pour les deux catégories d'incident (sortie de piste et incursion sur piste) indiquent que la situation ne s'est guère améliorée depuis ces 14 dernières années et que la sécurité des pistes reste un sérieux problème de sécurité.

30.2 La note décrit le Programme de sécurité des pistes de l'OACI qui constitue une démarche complète, pluridisciplinaire et holistique visant à prévenir les sorties de piste, les incursions sur piste et autres incidents liés à la sécurité des pistes et à en limiter la gravité. L'OACI prévoit de tenir en 2011 un symposium mondial sur la sécurité des pistes, en collaboration avec des partenaires et des acteurs internationaux.

30.3 Des notes d'information ont été présentées par le Canada (A37-WP/139, Révision n° 1) et par le Conseil international des aéroports (ACI) (A37-WP/313).

30.4 À l'issue des délibérations, la Commission soumet à la Plénière, pour adoption, la résolution ci-après :

Résolution 30/1 : Sécurité des pistes

L'Assemblée,

Considérant que les accidents liés à l'utilisation des pistes représentent une grande partie du nombre total d'accidents et qu'ils ont fait un nombre considérable de victimes,

Considérant que, de tous les accidents survenus au cours des dix dernières années, pour l'ensemble des vols commerciaux et d'aviation générale effectués par des aéronefs à voilure fixe de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg, les sorties de piste constituent la plus grande catégorie d'événements,

Considérant qu'il y a plusieurs activités de développement technologique en cours dans le secteur de l'aviation qui sont très prometteuses pour la prévention et la limitation de la gravité des accidents et des incidents graves liés à l'utilisation des pistes,

1. *Prie instamment* les États de prendre des mesures pour renforcer la sécurité des pistes, notamment l'établissement de programmes de sécurité des pistes dans le cadre d'une approche multidisciplinaire, comprenant au moins les réglementeurs, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome et les avionneurs, pour prévenir et limiter la gravité des sorties de piste, incursions sur piste et autres événements liés à la sécurité des pistes ;

2. *Décide* que l'OACI continuera d'œuvrer activement à la sécurité des pistes dans le cadre d'une approche multidisciplinaire.

3. *Invite* les États à surveiller les événements liés à la sécurité des pistes ainsi que leurs précurseurs dans le cadre du système de collecte et de traitement des données sur la sécurité prévu dans leur programme national de sécurité.

Règles pratiques

1. Les programmes de sécurité des pistes devraient être fondés sur la gestion de la sécurité interorganisationnelle, y compris la création d'équipes locales de sécurité des pistes chargées de prévenir et de limiter la gravité des sorties de piste, incursions sur piste et autres événements liés à la sécurité des pistes.

2. Le Conseil devrait élaborer plus avant les dispositions afin d'aider les États à établir des programmes de sécurité des pistes.

3. Les États devraient être encouragés à participer à des séminaires et ateliers mondiaux et régionaux pour échanger des renseignements et partager les meilleures pratiques en matière de sécurité des pistes.

30.5 La Commission se penche ensuite sur la note A37-WP/82, présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres, par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL, note qui demande que l'OACI prenne l'initiative de mesures mondiales dynamiques pour éliminer les risques de sécurité posés à l'aviation civile par les incidents de sortie de piste et d'incursion sur piste. Il est recommandé aux États de communiquer à l'OACI, pour qu'elle en fasse une vaste diffusion, toutes les recommandations de sécurité qui présentent un intérêt pour la communauté mondiale et qui résultent des enquêtes sur les accidents et incidents graves qui se sont produits sur les pistes, dans le cadre des programmes nationaux de sécurité (PNS) et de la méthode de surveillance continue de l'USOAP.

30.6 La note accueille avec satisfaction et appuie l'initiative de l'OACI d'élaborer des *Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Aérodromes* et invite l'Organisation à envisager d'élargir la portée de l'Appendice P de 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. La note souligne par ailleurs la nécessité pour l'OACI de comparer ses Annexes pour assurer 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 des technologies à utiliser afin d'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 pour éviter le chevauchement des efforts.

30.7 La Commission constate qu'à la suite de la Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division de 2008 (AIG/08), l'OACI a entrepris l'élaboration d'une définition des « Recommandations concernant les problèmes de sécurité d'intérêt mondial » à laquelle le public pourra accéder sur le site web d'Échange de renseignements sur la sécurité des vols (FSIX) de l'OACI.

30.8 En ce qui concerne la nécessité d'assurer la mise au point coordonnée des besoins de technologies à appliquer pour renforcer la sécurité sur les pistes, afin d'assurer l'uniformité du service rendu aux utilisateurs des aérodromes et l'interopérabilité et d'éviter le chevauchement des efforts,

l'OACI entreprendra une nouvelle tâche visant à réduire le nombre d'incursions sur les pistes par des solutions technologiques.

30.9 Pour ce qui est de la proposition d'élargir la portée de l'Appendice P de la Résolution A36-13, la Commission convient de soumettre à la Plénière l'Appendice P de la Résolution A36-13 amendée figurant dans la note A37-WP/366, pour adoption et regroupement avec d'autres résolutions au titre du point 44 de l'ordre du jour.

30.10 La note A37-WP/191, présentée par la Belgique au nom de l'Union européenne et de ses États membres, par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL, souligne l'importance de reconnaître les objets intrus (FOD) comme une source potentielle de risque pour la sécurité et l'économie de l'exploitation des aéroports. La note recommande l'élaboration d'une définition et d'une taxonomie des FOD reconnues au niveau mondial, comme base d'une meilleure gestion de la sécurité, ainsi que leur intégration dans le système de gestion de la sécurité des aéroports. La note demande à cet égard que l'OACI prenne l'initiative, de concert avec les États membres et les organismes intéressés, pour tirer parti des travaux entrepris en Europe.

30.11 La Commission note que l'OACI se prépare à établir des éléments indicatifs sur les systèmes de détection des FOD. Elle convient que l'OACI devrait examiner aussi la demande présentée dans la note A37-WP/191 dans le cadre de cette tâche. S'il y a des incidences financières, la Commission demande que le Conseil prenne une décision définitive à cet égard, dans le cadre de son examen ordinaire du Plan d'activités.

30.12 La Commission prend acte de la note A37-WP/156, présentée par la République de Corée, qui encourage l'OACI à envisager de prendre en compte les « marques de voie de sortie rapide » dans l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume 1 — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, aux fins d'application à l'échelle mondiale. La Commission convient d'en saisir le Conseil pour complément d'étude, en tenant compte des incidences financières.

30.13 La Commission prend acte de la note A37-WP/162, présentée par la Colombie, qui souligne la nécessité pour les États de réduire les coûts d'exploitation et d'améliorer la disponibilité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie aux aérodromes, sans compromettre la sécurité, par le biais de technologies efficaces de lutte contre l'incendie, en adoptant les meilleures pratiques et méthodologies et en appliquant les progrès technologiques dans le secteur des services de sauvetage. Pour aider les États à cette fin, la note recommande à l'OACI d'actualiser le *Manuel des services d'aéroport*, 1^{re} Partie — *Sauvetage et lutte contre l'incendie* (Doc 9137). La Commission convient d'en saisir le Conseil, en tenant compte des incidences financières.