



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/152

EX/64, TE/20

23/9/04

Anglais, espagnol et français seulement<sup>1</sup>

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF ET COMMISSION TECHNIQUE

- Point 16 :** Amélioration de la supervision de la sécurité  
**Point 16.2 :** Transition vers une approche systémique globale pour la réalisation des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)  
**Point 24.1 :** Protection des sources et libre mouvement des renseignements sur la sécurité

### SUPERVISION DE LA SECURITE DES AEROPORTS

(Note présentée par le Conseil international des aéroports)

#### SOMMAIRE

Depuis la création du programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité, l'ACI n'a cessé d'appuyer son élargissement aux aéroports. L'ACI encourage depuis longtemps l'amélioration de la sécurité aux aéroports, estimant que la sécurité est d'une importance capitale pour le développement du transport aérien et des aéroports, qu'ils relèvent du secteur public ou du secteur privé. L'OACI devrait continuer à consulter l'ACI sur toutes les questions liées à la sécurité aux aéroports.

L'OACI devrait aussi inviter tous les Etats à introduire des dispositions réglementaires obligeant les exploitants d'aéronefs à signaler tous les incidents et accidents survenant aux aéroports (aires de trafic comprises) aux autorités compétentes et aux exploitants d'aéroports, qui peuvent alors prendre des mesures pour améliorer la sécurité. L'ACI appuie la collecte de données confidentielle ou privilégiée et sans attribution de faute, et souscrit au projet de Résolution de l'Assemblée sur la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte de données sur la sécurité.

La suite à donner par l'Assemblée est présentée au paragraphe 14.

#### INTRODUCTION

1. L'ACI continue à appuyer l'élargissement du programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité, ainsi que le programme connexe d'audits des Etats en rapport avec

<sup>1</sup> Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par l'ACI.

l'Annexe 14 et les aéroports que l'OACI compte entreprendre. Il s'agit là d'une mesure importante prise par l'OACI, et qui a un grand potentiel d'harmonisation de l'approche des Etats à la sécurité de la réglementation des aéroports.

2. Il est important pour les exploitants d'aéroports que cet élargissement du programme de supervision de la sécurité s'effectue de façon efficace. A ce propos, l'ACI aimerait faire part de plusieurs préoccupations à l'Assemblée et au Secrétariat de l'OACI. Il importe aussi que l'OACI continue à consulter l'ACI sur l'évolution de la sécurité aux aéroports, y compris l'élargissement des audits de la sécurité, la certification des aérodromes et les systèmes de gestion de la sécurité, pour veiller à ce que les exploitants d'aéroports puissent apporter leur contribution en ce qui concerne les questions pratiques.

3. Les nouvelles dispositions de l'Annexe 14, Volume I, qui sont devenues applicables en novembre 2001 comprennent une nouvelle norme 1.3.1, libellée comme suit : « À compter du 27 novembre 2003, les États certifieront les aérodromes utilisés pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications de la présente Annexe et des autres spécifications pertinentes de l'OACI, et au moyen d'un cadre réglementaire approprié. » L'ACI souscrit au principe que la certification soit conforme aux normes de l'OACI. Cependant, dans le contexte du programme OACI d'audits de la sécurité des aéroports, des pratiques recommandées concernant la conception des aéroports ne devraient pas devenir des normes de fait pour l'exploitation des aéroports, étant donné qu'elles n'ont pas le statut de normes, qu'elles peuvent être difficiles à appliquer aux aéroports existants (notamment celles qui concernent les dimensions des terrains d'aviation), et qu'elles ne sont pas basées sur un « niveau cible de sécurité » défini et appliqué de façon cohérente.

## ACTIVITES DE L'ACI LIEES A LA SECURITE DES AEROPORTS

4. L'ACI encourage depuis longtemps l'amélioration de la sécurité aux aéroports. Cette activité a commencé par la sécurité sur les aires de trafic, et s'est étendue à l'ensemble de l'aire de mouvement des aéroports. Activités actuelles de l'ACI :

- a) contrôle de la sécurité des aires de trafic des aéroports membres dans le monde entier, au moyen d'une enquête annuelle (la 18<sup>e</sup> cette année) sur les accidents et incidents. Plus de 400 aéroports ont participé à l'enquête de 2002. Les résultats de ces enquêtes et les commentaires connexes ont été progressivement élargis de façon qu'ils soient plus instructifs ;
- b) tenue de conférences ACI sur la sécurité de l'exploitation des aéroports, la plus récente s'étant tenue à Dubaï en 2003 et une autre devant se tenir à Prague du 15 au 17 novembre 2004. Ces conférences, qui attirent beaucoup de participants, sont très utiles pour diffuser des connaissances d'experts et les « meilleures pratiques ». Leurs comptes rendus constituent une collection croissante de documents à la disposition des aéroports membres et d'autres parties intéressées ;
- c) production de manuels ACI sur la sécurité. La deuxième édition du *Apron Safety Handbook* (Manuel sur la sécurité des aires de trafic) de l'ACI, publiée en 1996, contient une liste de recommandations et d'orientations sur la sécurité destinées aux aéroports. La première édition du *Apron Markings and Signs Handbook* (Manuel ACI/IATA sur les marques et signes d'aires de trafic) a été publiée en avril 2001, avec des contributions de l'OACI et de l'IFALPA ;

- d) contribution aux activités de l'OACI, y compris les travaux des organes suivants : Groupe d'étude de la conception des aéroports, Groupe d'experts sur les aides visuelles, Groupe d'étude sur les aides frangibles et Groupe d'étude sur le sauvetage et la lutte contre l'incendie ;
- e) fourniture d'avis à l'OACI sur les implications de sécurité de l'élaboration de normes techniques de l'OACI relatives à la conception, à la construction et à l'exploitation des aéroports ;
- f) liaison avec l'IATA, l'IFALPA, la FSF et d'autres organisations internationales pour les questions liées à la sécurité ;
- g) établissement et promotion de nouvelles politiques ACI. L'édition actuelle (2003) du Manuel de politique de l'ACI comprend de nombreuses politiques nouvelles et révisées sur la conception, l'exploitation et la gestion de la sécurité des aéroports ;
- h) examen des carences en matière de sécurité aux aéroports. Lorsque de telles carences lui sont signalées, l'ACI encourage le dialogue entre tous les intéressés au niveau local, en vue d'améliorer le niveau de sécurité ;
- i) fourniture de cours de formation en coopération avec l'IATA depuis le début de 2004 (par exemple sur la certification des aéroports et les services d'assistance en escale).

## **CERTIFICATION DES AERODROMES**

5. L'ACI a aussi communiqué des observations concernant le *Manuel sur la certification des aéroports* (Doc. 9774) de l'OACI, et elle souhaiterait participer pleinement à l'élaboration future de nouvelles SARP et de nouveaux documents connexes comme le *Manuel OACI sur la gestion de la sécurité destiné aux exploitants d'aéroports*, en préparation. L'objectif de l'ACI est de faire en sorte que toutes les mesures de sécurité possibles soient appliquées et que les ressources mises en œuvre produisent le plus grand effet en matière de sécurité.

6. La supervision réglementaire varie beaucoup d'un pays à l'autre. L'ACI s'inquiète de ce que les autorités réglementaires de certains Etats appliquent *toutes* les dispositions de l'Annexe 14, même les pratiques recommandées, comme conditions obligatoires pour tous les types d'exploitation des aéronefs aux aéroports existants, et non pas seulement pour la conception de nouvelles installations aéroportuaires. De l'avis de l'ACI, les pratiques recommandées de l'Annexe 14 ne devraient pas être rendues obligatoires, car nombre d'entre elles ne sont que des recommandations concernant la conception de nouveaux aéroports, et elles ne sont pas nécessaires pour réglementer l'exploitation des aéronefs. Pour les parties de l'Annexe 14 qui sont utilisées pour la réglementation de la sécurité, le concept d'un « niveau cible de sécurité » devrait être utilisé s'il y a lieu pour déterminer des normes et procédures cohérentes en matière de sécurité de l'exploitation.

7. Les structures et statuts de propriété des aéroports varient beaucoup d'un pays et d'un aéroport à l'autre. Cependant, dans tous les types de propriété, il est hautement souhaitable de *séparer* la supervision réglementaire de la gestion quotidienne, ce qui devrait assurer une meilleure clarté et une meilleure définition du régime réglementaire. S'il y a des carences en matière de supervision de la sécurité des aéroports, l'ACI essaiera d'appuyer les efforts mondiaux de l'OACI, par exemple en

appliquant les orientations sur les « meilleures pratiques ». Cependant, il faut comprendre que la plupart des exploitants d'aéroports n'ont pas de responsabilité en matière : a) de navigation aérienne (qui relève de la responsabilité des compagnies aériennes et des pilotes) ; b) de services de contrôle de la circulation aérienne (qui relèvent des fournisseurs de services ATC) ; ou c) de réglementation et de supervision de la sécurité (qui relèvent des Etats).

8. L'ACI pense que les systèmes réglementaires devraient être administrés de façon efficace et impartiale, et qu'ils devraient éviter d'imposer des coûts et fardeaux administratifs supplémentaires disproportionnés par rapport aux gains potentiels. Les frais de délivrance de licences et de certification devraient être gardés au minimum et ne pas dépasser le coût de la fourniture du service. La responsabilité de l'exploitant d'aéroport devrait aussi être clarifiée en ce qui concerne les tiers, comme les exploitants à base fixe, étant donné que, du point de vue des systèmes de gestion de la sécurité, l'exploitant d'aéroport joue un rôle important de coordination en matière de sécurité globale, même dans les zones où il n'est pas responsable de la fourniture du service. Une communication régulière entre l'autorité de réglementation et l'exploitant d'aéroport est essentielle, et il est préférable qu'il n'y ait qu'un seul point de contact pour les questions de délivrance de licences.

### **APPROCHE DE CONCEPTION FONDEE SUR LE NIVEAU CIBLE DE SÉCURITÉ**

9. En 1998, l'Assemblée générale de l'ACI a adopté une résolution selon laquelle il faudrait baser les SARP et études aéronautiques de l'OACI, surtout celles qui concernent les critères de séparation des aérodromes et la géométrie des aires de mouvement, sur une évaluation du niveau « cible » de sécurité approprié, en utilisant les meilleures méthodes analytiques disponibles pour les évaluations du risque. Depuis 1998, l'ACI engage l'OACI à entreprendre et à appuyer un examen exhaustif et scientifique du fondement du calcul des dimensions minimales des aéroports (sur la base des dimensions appropriées des aéronefs, plus les distances de dégagement et tampons de sécurité). Cela garantirait que les SARP tiennent pleinement compte des recherches, de la technologie, des connaissances et de l'expérience des exploitants d'aéroports, des exploitants d'aéronefs et des constructeurs d'aéronefs dans le maintien de la sécurité. L'ACI a souvent exprimé sa volonté d'aider à ces études de toutes les façons possibles. Cette approche est particulièrement importante pour les aéroports existants, pour leur permettre de recevoir les nouveaux avions de plus grandes dimensions (NLA) avec un minimum de changements et sans préjudice pour la sécurité. Dans ce contexte, l'ACI se réjouit des orientations de l'OACI produites à ce sujet, avec la participation de l'ACI, en tant que première partie du plan d'action de l'OACI sur les nouveaux avions de plus grandes dimensions. L'ACI trouve encourageant que l'OACI compte réexaminer les spécifications relatives à la lettre F du code de référence d'aérodrome, dans la deuxième partie de son Plan d'action sur les nouveaux avions de plus grandes dimensions. L'ACI propose que l'OACI étende cet examen aux lettres A à E en temps utile.

### **SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE**

10. L'ACI appuie le principe que les aéroports devraient établir des programmes de gestion et d'audit de la sécurité portant sur tous les systèmes critiques pour la sécurité aux aéroports, y compris ceux qui sont exploités par d'autres sociétés. Les exploitants d'aéroports devraient passer du simple contrôle du respect des règlements à l'élaboration d'un système de gestion de la sécurité. De nombreuses industries ont mis en œuvre des systèmes de ce genre, qui consistent en un processus cyclique, comprenant les éléments suivants : établissement d'une politique de sécurité écrite identifiant les dangers et les risques ; organisation et formation de personnel ; établissement d'une culture de sécurité et de

systèmes de communication ; planification et établissement de normes, y compris le contrôle efficace des risques ; et gestion de la performance, y compris la vérification active de la conformité et la vérification réactive des incidents. Ces programmes devraient être adaptés à l'aéroport en question.

11. Il incombe aux responsables de la gestion d'établir des procédures d'exploitation normalisées pour toutes les tâches exécutées régulièrement sur les aires d'exploitation des aéroports, de former les employés à suivre ces normes et à être responsables de leur propre travail. Des audits de sécurité devraient être réalisés régulièrement pour faire en sorte que les normes et procédures internationales, nationales et locales soient entièrement respectées. Les audits, en coopération avec la direction et le personnel locaux, constituent une méthode efficace de vérification du niveau effectif de sécurité, alors que le système traditionnel de vérifications effectuées par des inspecteurs ne détecte pas nécessairement les défaillances ou dangers. L'établissement d'un processus d'audit régulier et systématique est un élément vital d'un système de gestion de la sécurité.

## CONCLUSION

12. La sécurité des aéroports devrait faire l'objet d'un processus continu d'amélioration, au moyen d'un système formel de gestion de la sécurité. Les Etats contractants, les organisations internationales et leurs membres (en particulier les compagnies aériennes, les aéroports et les autorités du contrôle de la circulation aérienne) devraient travailler ensemble, sans s'attacher aux divisions de responsabilité traditionnelles, pour mettre en œuvre ces systèmes à tous les aéroports. L'ACI travaillera en étroite collaboration avec l'OACI et d'autres organisations internationales pour relever le défi consistant à améliorer les normes de sécurité au-delà du niveau élevé déjà atteint dans la plupart des régions du monde, et pour engendrer une plus grande uniformité dans l'application des normes dans tous les pays. L'ACI est en mesure d'offrir une assistance dans des domaines comme les initiatives de collaboration pour améliorer la sécurité aux aéroports (par exemple collaborer avec les compagnies aériennes, les agents de services d'assistance en escale et d'autres organismes s'intéressant à la sécurité au sol) ; l'élaboration de spécifications sur la conception, l'audit et la certification des aéroports ; et la préparation d'orientations sur les « meilleures pratiques » dans ces domaines.

13. Les exploitants d'aéroports ont une responsabilité particulière en matière de sécurité sur les aires de mouvement. Cependant, tous les incidents ne leur sont pas actuellement communiqués, et sans une telle communication, centralisée au niveau des aéroports, il est difficile d'avoir une idée générale des risques rencontrés, afin de les réduire à l'avenir. Il semble y avoir un problème particulier en ce qui concerne la divulgation par les compagnies aériennes et les agents de services d'assistance en escale des incidents qui se produisent dans des aires louées, comme des parties des aires de trafic de certains aéroports. L'ACI engage l'OACI à inviter les Etats à adopter des dispositions réglementaires obligeant les exploitants d'aéronefs et les agents de services d'assistance en escale à signaler tous les incidents et accidents survenant aux aéroports aux autorités compétentes et aux exploitants d'aéroports. L'ACI appuie la collecte de données confidentielle (« privilégiée ») sans attribution de faute, et souscrit au projet de Résolution de l'Assemblée sur la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte de données sur la sécurité présenté dans la note WP/52 – cette approche devrait s'appliquer aux aéroports et aux opérations d'assistance en escale ainsi qu'aux opérations de vol.

**SUITE A DONNER PAR L'ASSEMBLEE**

14. l'Assemblée est invitée :
- a) à prendre note des vues de l'ACI ;
  - b) à convenir que l'OACI devrait continuer à consulter les aéroports, par l'intermédiaire de l'ACI, sur l'évolution du programme universel d'audits de supervision de la sécurité, en invitant l'ACI à participer à l'élaboration future de SARP et d'orientations de l'OACI sur la certification de sécurité des aéroports, les systèmes de gestion de la sécurité et les audits de la sécurité des aéroports ;
  - c) à convenir que les Etats devraient être invités à adopter des dispositions réglementaires obligeant les exploitants d'aéronefs et les agents de services d'assistance en escale à signaler tous les incidents et accidents survenant aux aéroports de l'Etat (aires de trafic comprises) aux autorités compétentes et aux exploitants d'aéroports concernés. Cette mesure est compatible avec le projet de Résolution de l'Assemblée sur la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte de données sur la sécurité de l'OACI (WP/52), appuyé par l'ACI ;
  - d) à convenir qu'après l'étude en cours (dans le cadre du Plan d'action de l'OACI sur les nouveaux avions de plus grandes dimensions) sur les spécifications relatives à la lettre F du code de référence d'aérodrome de l'Annexe 14, les spécifications relatives à toutes les autres lettres – A à E – devraient également être réexaminées.