



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/51  
TE/2  
23/6/04

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

**Point 24 : Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)**

#### RAPPORT D'AVANCEMENT SUR LE PLAN OACI POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP)

##### SOMMAIRE

Reconnaissant la nécessité de réduire le taux mondial d'accidents, la Commission de navigation aérienne a créé, en 1997, un Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). À ses 32<sup>e</sup> et 33<sup>e</sup> sessions, tenues respectivement en 1998 et 2001, l'Assemblée a entériné le concept de GASP et adopté des résolutions à ce sujet. Dans sa Résolution A33-16, elle a chargé le Conseil de lui soumettre, à ses futures sessions, un rapport d'avancement sur le GASP.

La présente note rend compte de l'avancement de la mise au point du GASP depuis 2001, décrit les activités menées dans le cadre de ce mécanisme et propose une version actualisée du plan.

La décision de l'Assemblée figure au § 8.

##### RÉFÉRENCES

Lettre AN 6/37-02/11

Doc 9790, *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 5 octobre 2001)

## 1. GÉNÉRALITÉS

1.1 En 2001, à sa 33<sup>e</sup> session, l'Assemblée a examiné un rapport d'avancement sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Ce rapport détaillait le développement du Plan depuis sa création en 1997 et résumait les résultats obtenus en matière de sécurité dans le cadre général du GASP. L'Assemblée a adopté la Résolution A33-16, Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), par laquelle elle demandait au Secrétariat de diffuser le plan aux États et de le placer sur le site web de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(12 pages)

G:\A.35\A.35.wp.051.fr\A.35.wp.051.fr.doc

## 2. INTRODUCTION

2.1 Une des premières tâches de l'OACI est de promouvoir la sécurité de la navigation aérienne internationale. Le rôle du GASP de l'OACI est notamment de faciliter l'échange d'informations liées à la sécurité entre les gouvernements et l'industrie et de promouvoir la coopération et la complémentarité entre les divers programmes de sécurité en place dans le monde.

2.2 En plus de remplir le rôle externe évoqué ci-dessus, le GASP sert essentiellement à concentrer les activités de l'OACI en matière de sécurité sur les initiatives de sécurité prévues ou en cours qui sont les plus avantageuses du point de vue de la réduction du nombre d'accidents dans le monde. Ainsi, le GASP contribue à ce que l'attention des professionnels de l'aviation, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur de l'OACI, soit axée sur les problèmes de sécurité actuels et futurs.

2.3 Afin de rendre le GASP plus largement connu et accessible, le plan a été communiqué à tous les États contractants en janvier 2002, sous couvert de la lettre AN 6/37-02/11, et placé sur le site web de la Direction de la navigation aérienne de l'OACI (<http://www.icao.int/ANB/GASP>).

## 3. OBJECTIFS DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

3.1 Les objectifs du GASP sont les suivants :

- a) réduire le nombre d'accidents et de morts, quel que soit le volume du trafic aérien;
- b) obtenir une diminution sensible des taux d'accidents dans le monde, en accordant une attention particulière aux régions où ces taux restent élevés.

3.2 Afin d'atteindre ces objectifs, le GASP cherche à déterminer les tâches et les programmes qui promettent le plus de réduire le nombre et les taux d'accidents, tant au niveau mondial qu'au niveau régional. Le GASP est aussi destiné à servir d'outil de planification et de suivi permettant de se tenir au fait des progrès accomplis.

## 4. EXAMEN ET MISE À JOUR DU GASP

4.1 L'aviation reste une industrie dynamique où ne cessent d'apparaître de nouvelles technologies qui apportent des avantages mais aussi qui peuvent créer de nouveaux problèmes et défis en matière de sécurité. Parallèlement, les tendances de la sécurité qui se dégagent des statistiques sur les accidents et les incidents peuvent révéler de nouvelles menaces dont il faut s'occuper dans les formes. En outre, certaines solutions de sécurité trouvées antérieurement doivent être mises en œuvre à grande échelle. Pour tenir compte de cette réalité, il faut examiner périodiquement le GASP afin de s'assurer qu'il reste pertinent, ce que la Commission de navigation aérienne fait chaque année.

4.2 Pour suivre le rythme des évolutions constatées dans l'industrie de l'aviation, la Commission rencontre périodiquement des dirigeants de cette industrie. L'échange d'idées et d'informations que ces rencontres rendent possible aide à identifier les problèmes de sécurité naissants et leurs éventuelles solutions. Ces réunions sont aussi l'occasion pour l'industrie aéronautique de passer le GASP en revue et de contribuer à la poursuite de son développement.

4.3 Une édition révisée, datée de 2004, a été produite qui tient compte de l'expérience acquise depuis la publication de la première édition du GASP, en 2001. Cette nouvelle édition, présentée en appendice, supprime des tâches qui ont été menées à bien, ajoute des activités à prendre en compte dans le Programme des travaux techniques de l'Organisation, modifie selon les besoins certaines tâches actuelles pour rendre compte des travaux en cours ou prévus, recentre les priorités en fonction des tendances récentes en matière d'accidents et met à jour certaines formulations du texte original.

## 5. **RÉSULTATS DU GASP**

5.1 Les réalisations et les activités prévues de l'OACI les plus importantes du triennat 2002-2004 en ce qui concerne le GASP sont énumérées ci-après, sous les titres des six éléments du plan.

### 5.2 **Procéder à un examen annuel des causes d'accidents et d'incidents en utilisant toutes les sources de renseignements disponibles (Élément 3.1)**

5.2.1 Au début de chaque année, la Commission a reçu une analyse détaillée des accidents survenus au cours des années précédentes, y compris les tendances de la sécurité. Cette analyse a servi à la mise à jour du GASP. Une circulaire OACI a été publiée annuellement, qui résume les données sur les accidents et les incidents figurant dans la base de données ADREP.

### 5.3 **En réponse aux constatations du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), recommander des actions en matière de sécurité (Élément 3.2)**

5.3.1 Au 30 avril 2004, des audits de supervision de la sécurité avaient été effectués dans 181 États et cinq territoires. Il reste sept États à auditer; ils le seront quand les conditions le permettront. À la même date, un suivi d'audit avait été effectué dans 138 États et trois territoires; les autres suivis sont prévus pour 2004.

5.3.2 Les résultats des audits ont été saisis dans une base de données, et l'information analysée a été utilisée par divers groupes d'experts de la Commission et groupes d'étude de la navigation aérienne dans le cadre de leurs travaux relatifs à l'examen des dispositions des Annexes, à l'élaboration de propositions d'amendement les concernant et à la production d'éléments indicatifs. L'information a aussi servi à mettre au jour des préoccupations de sécurité à l'échelon régional ou sous-régional. À ce sujet, un appel a été lancé en faveur de la création d'entités multinationales pour assurer la supervision de la sécurité, ou de l'adoption d'ententes multilatérales, chaque fois que cela est approprié.

5.3.3 Des séminaires/ateliers à l'intention de fonctionnaires nationaux et de l'industrie de l'aviation ont été tenus dans le but d'accroître la sensibilisation des États aux responsabilités qui leur incombent en matière de supervision de la sécurité en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

### 5.4 **Mieux identifier les carences dans le domaine de la navigation aérienne, à partir de toutes les sources, y compris les groupes régionaux OACI de planification et de mise en œuvre (PIRG), et s'y attaquer (Élément 3.3)**

5.4.1 Dans le cadre de leur programme de travail, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) de l'OACI identifient, évaluent et traitent les carences de la navigation aérienne en suivant une méthode uniforme approuvée par le Conseil de l'Organisation. Lors de l'analyse et du classement par ordre de priorité des carences, les PIRG se concentrent sur les points de sécurité critiques

en utilisant le GASP comme modèle. Comme de nombreuses carences existaient depuis un certain temps, une lettre personnalisée a été adressée par le Secrétaire général aux ministres de l'aviation civile, avec en pièce jointe une liste des carences en question, pour leur demander de résoudre les carences par un plan d'action et une affectation de ressources appropriées. D'autres mesures précises sont en cours qui visent à résoudre des carences de façon plus ciblée.

5.4.2 La réunion régionale de navigation aérienne CAR/SAM/3 a recommandé à l'OACI d'examiner la méthode d'identification des carences dans le domaine de la météorologie aéronautique. Des éléments indicatifs ont été produits à ce sujet et transmis aux bureaux régionaux afin de les aider à s'occuper des carences en question et de favoriser la cohérence du traitement de ces carences entre les diverses régions de l'OACI.

### **5.5 Revoir et améliorer les bases de données existantes sur la sécurité pour faciliter la diffusion de renseignements en matière de sécurité (Élément 3.4)**

5.5.1 Une stratégie visant à protéger les renseignements provenant de systèmes de collecte de données de sécurité afin d'accroître la sécurité de l'aviation sera proposée à la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans un projet de résolution.

5.5.2 L'OACI a participé aux travaux de l'Équipe de soutien gouvernemental (GST) du Réseau mondial d'information aéronautique (GAIN).

5.5.3 En participant à l'élaboration d'une base de données européenne de renseignements sur la sécurité, l'OACI a assuré la compatibilité de cette base avec celle de son système de compte rendu d'accident et d'incident (ADREP).

5.5.4 L'élaboration de taxonomies acceptables à l'échelle internationale pour les bases de données sur la sécurité s'est poursuivie.

### **5.6 Collaborer avec les États et l'industrie de l'aviation pour identifier des mesures de sécurité additionnelles (Élément 3.5)**

5.6.1 En 2003, la onzième Conférence de navigation aérienne a formulé des recommandations concernant, dans le domaine ATM, un cadre pour la sécurité, la gestion de la sécurité, la mise en commun des données sur les accidents et les incidents, la protection des sources d'information sur la sécurité, la surveillance de la sécurité pendant l'exploitation normale, la certification de la sécurité, la supervision de la sécurité, l'harmonisation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, et les procédures à suivre par les contrôleurs de la circulation aérienne en cas d'urgence en vol. Les recommandations de la conférence touchant les communications, la navigation et la surveillance (CNS) portaient sur l'introduction de nouveaux systèmes aéronautiques destinés à prendre en charge des applications en communication, navigation et surveillance, ainsi que sur la transition progressive à ces systèmes. Nombre de ces recommandations donneront lieu à de nouvelles dispositions et à de nouveaux éléments indicatifs de l'OACI.

5.6.2 Une cinquième réunion de la Commission et de l'industrie s'est tenue en 2002. Y ont participé divers secteurs de l'industrie de l'aviation, la Commission de navigation aérienne et le Secrétariat de l'OACI. Suite aux attaques terroristes du 11 septembre 2001, la réunion a examiné des questions de sûreté en plus de questions relatives à la sécurité.

## 5.7 Développer des solutions aux problèmes de sécurité identifiés (Élément 3.6)

5.7.1 Dans le domaine de l'équipement de bord de nouvelle technologie, des amendements de l'Annexe 6 ont eu pour effet de modifier les dispositions en vue de l'emport d'avertisseurs de proximité du sol (GPWS) à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant. Cette mesure devrait beaucoup aider à résoudre le problème des accidents par impact sans perte de contrôle (CFIT), qui ont encore été les plus nombreux, en 2003.

5.7.2 En plus d'amendements de l'Annexe 6, les CFIT ont fait l'objet d'amendements de l'Annexe 10 concernant les approches avec guidage vertical au GNSS, ainsi que d'amendements des PANS-OPS prévoyant l'introduction de critères relatifs à une pente constante pour les approches classiques, de critères relatifs aux procédures d'approche stabilisée, de dispositions relatives à la conception des procédures d'exploitation normalisées (SOP) et des listes de vérification ainsi que de dispositions relatives au briefing des équipages. Les ateliers ALAR ont encouragé l'utilisation de tous les outils de renforcement de la sécurité existants concernant les CFIT.

5.7.3 En ce qui concerne la disponibilité et la qualité des données électroniques de terrain, de nouvelles dispositions de l'Annexe 15 ont été adoptées en 2004 qui facilitent la fourniture et l'échange de données électroniques appropriées, cohérentes et précises sur le relief et les obstacles. L'amendement comprenait aussi des éléments relatifs à l'établissement de cartes d'aéroport sous forme électronique, et des dispositions ont été ajoutées à l'Annexe 4 qui visent à normaliser la présentation des cartes aéronautiques électroniques aux équipages de conduite.

5.7.4 Afin d'améliorer les procédures de communication air-sol, de nouvelles dispositions destinées aux Annexes 1, 6, 10 et 11 et aux PANS-ATM ont été adoptées qui renforcent l'obligation pour les États de veiller à ce que le personnel du contrôle de la circulation aérienne et les équipages de conduite soient capables d'assurer des communications radiotéléphoniques en anglais dans les espaces aériens où il est nécessaire d'employer la langue anglaise.

5.7.5 Des dispositions relatives à des systèmes de gestion de la sécurité pour aérodromes ont été ajoutées à l'Annexe 14 dans le cadre de la procédure de certification qui est devenue applicable en 2003. Trois ateliers ont été tenus afin d'aider les États à les mettre en application. Un nouveau manuel sur les systèmes de gestion de la sécurité pour aérodromes sera en principe achevé en 2004.

5.7.6 Un nouveau manuel sur la *Gestion de la sécurité pour les services de la circulation aérienne* a été parachevé en 2003; il devrait être publié en 2004 dans toutes les langues de l'Organisation. Les travaux visant à étendre le concept d'audit de sécurité en service de ligne (LOSA) à la gestion du trafic aérien (ATM) [programme NOSS (enquête sur la sécurité des vols normaux)] ont commencé.

5.7.7 Des travaux préparatoires en vue de l'expansion de l'USOAP non seulement aux Annexes 11 et 14 mais aussi à toutes les Annexes contenant des dispositions intéressant la sécurité ont été effectués en 2003 et 2004.

5.7.8 Au sujet de la nécessité d'établir des groupes de sécurité aérienne régionaux et de les promouvoir, un Programme d'amélioration de la sécurité aérienne a été établi en 2003 afin d'aider à coordonner les activités des divers groupes qui, partout dans le monde, s'occupent de sécurité, et aussi afin de diffuser des éléments techniques génériques sur la certification et la surveillance des exploitants d'aéronefs et des organismes de maintenance.

5.7.9 De nouvelles dispositions et orientations de l'OACI concernant les facteurs humains et destinées à figurer dans les Annexes 6 et 17, les PANS-OPS et un certain nombre de manuels et d'autres éléments indicatifs ont été élaborées. Un document intitulé «Facteurs humains. Étude n° 16 — Facteurs transculturels dans la sécurité de l'aviation» a été publié au début de 2004.

5.7.10 Une campagne d'information et de sensibilisation a été lancée afin d'aider les États à réduire le nombre d'incursions sur piste et à améliorer la sécurité sur les pistes, en particulier lorsque des mesures d'augmentation de la capacité sont en place. Trois séminaires ont été tenus, qui comprenaient deux jours de présentations sur des systèmes de gestion de la sécurité, pour veiller à ce que la sécurité soit traitée à l'échelle du réseau. Il a aussi été proposé d'amender les PANS-ATM afin d'y ajouter une définition du terme «incursion sur piste» ainsi qu'une obligation pour les pilotes et les contrôleurs de signaler tout cas d'obstacle sur la piste ou d'incursion sur piste au moyen d'un compte rendu d'incident de circulation aérienne. Cette exigence facilitera la collecte et l'analyse des données sur les incursions sur piste. Un amendement des PANS-OPS a porté entre autres sur l'élaboration de SOP à l'intention des équipages de conduite, concernant les opérations à la surface des aérodromes.

5.7.11 Afin d'améliorer l'équipement et les procédures ATM, de nouvelles dispositions relatives à la RNP et à la RNAV ont été ajoutées à l'Annexe 11 et aux PANS-ATM. Des dispositions des Annexes 11 et 15 spécifient que les organismes ATC doivent mettre sur pied et publier des plans d'urgence.

5.7.12 Des amendements des PANS-OPS ont modifié les procédures opérationnelles relatives à l'utilisation du système anticollision embarqué (ACAS II) et ajouté des lignes directrices pour la formation des pilotes à l'utilisation de ce système.

## 6. INCIDENCE FINANCIÈRE

6.1 Les scénarios budgétaires proposés pour le triennat 2005, 2006 et 2007 limiteront considérablement l'interaction entre l'OACI et un grand nombre des organisations menant des activités de sécurité aérienne, partout dans le monde. Ces limitations auront vraisemblablement pour effet de réduire les résultats futurs du GASP.

## 7. RÉSUMÉ

7.1 Pour permettre un traitement structuré de la sécurité, le GASP est construit suivant une hiérarchie à quatre niveaux : des objectifs, des activités fondamentales, des éléments et des tâches. Les objectifs et les activités fondamentales du GASP ne devraient pas changer souvent. Par contre, les éléments et les tâches correspondantes sont dynamiques; ils tiennent compte des nouvelles menaces pour la sécurité, des progrès technologiques, de l'évolution des priorités ainsi que des tâches terminées, qui sont indiquées dans la section 5.

7.2 Une nouvelle édition du GASP (2004) tenant compte des faits nouveaux et des changements intervenus depuis 2001 est jointe ci-après. Après examen par l'Assemblée, elle sera communiquée aux États sous couvert d'une lettre et placée sur le site web public de l'Organisation. Conformément à la Résolution A33-16 de l'Assemblée, un rapport d'avancement sur le GASP sera présenté à l'Assemblée à sa prochaine session.

8. **DÉCISION DE L'ASSEMBLÉE**

8.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note du rapport d'avancement sur le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) présenté ci-dessus ainsi que de la version mise à jour du Plan figurant en appendice; et
- b) à prier instamment les États d'appuyer les efforts de l'OACI dans l'exécution des tâches et la poursuite des objectifs du GASP.

-----

## APPENDICE

### PLAN OACI POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP) (ÉDITION DE 2004)

#### 1. OBJECTIFS

- 1.1 Le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) a pour objectifs :
- a) de réduire le nombre d'accidents et de morts, partout dans le monde, quel que soit le volume du trafic aérien;
  - b) d'obtenir une diminution sensible des taux d'accidents, en particulier dans les régions où ces taux restent élevés.

#### 2. ACTIVITÉS FONDAMENTALES

2.1 Pour la réalisation de ces objectifs, le GASP est axé sur trois activités fondamentales d'un système de gestion de la sécurité, à savoir :

1<sup>re</sup> activité : Examiner les causes des accidents d'aviation dans le monde afin d'identifier les problèmes de sécurité spécifiques auxquels il faut s'attaquer pour réduire le nombre et les taux d'accidents. Il faut prêter attention aux raisons des variations régionales des taux d'accidents.

2<sup>e</sup> activité : Se tenir informé des activités menées par les groupes de sécurité existants pour identifier les problèmes de sécurité dans une perspective globale. Ce faisant, le GASP vise les initiatives pour la sécurité les plus susceptibles de réduire le nombre et les taux d'accidents.

3<sup>e</sup> activité : Promouvoir une prise de conscience en faveur de la sécurité dans le monde en facilitant le partage et l'utilisation effective de données et d'informations sur la sécurité de l'aviation.

2.2 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde détermine donc les tâches et les programmes les plus susceptibles de réduire le nombre et les taux d'accidents dans le monde et dans les différentes régions. Le Plan est destiné à servir toutes les parties engagées dans la sécurité de l'aviation, y compris comme moyen de planification et comme moyen de suivre l'évolution de la situation dans les divers domaines d'activité.

2.3 Pour des raisons pratiques, les objectifs et les activités fondamentales du GASP sont traités par domaines d'attention (les éléments), correspondant chacun à des tâches et à des programmes précis (voir le § 3).



### 3. ÉLÉMENTS

#### 3.1 Procéder à un examen annuel des causes d'accidents et d'incidents en utilisant toutes les sources de renseignements/données disponibles (1<sup>re</sup> activité fondamentale)

*Tâches correspondantes*

- a) identifier les problèmes de sécurité spécifiques;
- b) identifier les problèmes de sécurité qui entraînent des différences entre les taux d'accidents régionaux;
- c) développer des indicateurs de sécurité pour identifier facilement les tendances des performances en matière de sécurité; et
- d) diffuser les résultats de ces activités pour qu'ils soient utilisés dans les programmes de prévention des accidents des États et de l'industrie.

#### 3.2 En réponse aux constatations du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), recommander des actions en matière de sécurité et fournir de l'aide (1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> activités fondamentales)

*Tâches correspondantes*

- a) examiner les constatations critiques pour la sécurité identifiées par le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP);
- b) aider les États à développer des structures efficaces pour la supervision de la sécurité, y compris, chaque fois que cela est approprié, des entités multinationales;
- c) aider les États à développer des textes réglementaires; et
- d) promouvoir l'élargissement du Programme USOAP à tous les secteurs qui touchent à la sécurité.

#### 3.3 Mieux identifier les carences dans le domaine de la navigation aérienne, à partir de toutes les sources, y compris les groupes régionaux OACI de planification et de mise en œuvre (PIRG), et s'y attaquer (2<sup>e</sup> activité fondamentale)

*Tâches correspondantes*

- a) examiner les carences et, lorsque c'est possible, donner des orientations aux États pour la mise en œuvre de mesures correctrices appropriées.

### 3.4 **Revoir et améliorer les bases de données existantes sur la sécurité pour faciliter la diffusion de renseignements en matière de sécurité (3<sup>e</sup> activité fondamentale)**

#### *Tâches correspondantes*

- a) participer à l'Équipe de soutien gouvernemental (GST) du Réseau mondial d'information aéronautique (GAIN) pour explorer les façons de réduire les obstacles, juridiques ou autres, à la communication de renseignements en matière de sécurité;
- b) élaborer des dispositions d'Annexe et des éléments indicatifs sur les systèmes volontaires de compte rendu d'incident;
- c) élaborer des moyens appropriés pour faire en sorte que les systèmes volontaires de compte rendu d'incident soient de nature non punitive;
- d) élaborer des moyens appropriés pour empêcher la divulgation des renseignements confidentiels en matière de sécurité;
- e) participer aux activités de l'industrie, notamment au Groupe de travail CAST/OACI sur les taxonomies, pour élaborer des taxonomies communes visant à faciliter le codage, le stockage et la diffusion à l'échelle mondiale des renseignements en matière de sécurité;
- f) mettre à jour les dispositions des Annexes visant à faciliter la collecte et la diffusion de renseignements en matière de sécurité;
- g) fournir des renseignements pertinents en matière de sécurité sur un site Web de l'OACI; et
- h) élaborer des dispositions d'Annexe et des éléments indicatifs sur les systèmes de suivi des vols normaux.

### 3.5 **Collaborer avec les États et l'industrie de l'aviation pour identifier des mesures de sécurité additionnelles (2<sup>e</sup> activité fondamentale)**

#### *Tâches correspondantes*

- a) rester en liaison avec les membres de l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) aux États-Unis, ceux de l'Initiative stratégique pour la sécurité commune (JSSI) en Europe et avec ceux de toute autre initiative éventuelle pour la sécurité;
- b) participer aux initiatives de l'industrie et des gouvernements en matière de sécurité visant à résoudre des problèmes spécifiques de sécurité;
- c) examiner les initiatives en cours dans le domaine de la sécurité afin de déterminer leur incidence mondiale et leur incidence probable sur la sécurité, en vue de décider s'il est justifié d'en tenir compte dans le Programme des travaux techniques (TWP) de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne;

- d) tenir des consultations régulières avec les chefs de file de l'industrie de l'aviation, l'objectif étant de réunir des représentants de l'industrie, des organisations internationales et de la Commission, avec le soutien de membres du Secrétariat de l'OACI, afin :
  - 1) d'informer tous les participants des progrès réalisés en matière de sécurité dans le cadre du GASP;
  - 2) d'échanger des informations et, à la lumière de l'expérience acquise par l'industrie, d'examiner les données sur les accidents et les propositions relatives à la création d'autres initiatives dans le cadre du GASP; et
  - 3) de permettre à l'industrie et aux organisations internationales d'apporter leur contribution au GASP.

### 3.6 **Développer des solutions aux problèmes de sécurité identifiés (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> activités fondamentales)**

3.6.1 **Points les plus importants** : Les points les plus importants mis en évidence par une analyse des tendances récentes en matière d'accidents sont les suivants :

- a) CFIT : même si leur nombre diminue depuis les trois dernières années, les accidents CFIT représentent encore environ le tiers des accidents d'aviation mortels;
- b) Perte de maîtrise : ce type d'accident est le deuxième en importance du point de vue des décès, et il n'y a eu aucun progrès en ce qui le concerne au cours des trois dernières années. Il est particulièrement préoccupant pendant la phase de décollage;
- c) Panne technique : cette cause joue un rôle de plus en plus grand dans les accidents mortels. Elle peut affecter l'aéronef, ses systèmes ou ses moteurs, et elle est particulièrement critique pendant la phase de décollage.

#### 3.6.2 **Tâches correspondantes**

- a) analyser les comptes rendus d'accidents récents et les autres renseignements disponibles concernant des cas de CFIT, dans le but de déterminer les mesures qui restent à prendre à leur sujet et de s'en occuper;
- b) promouvoir la mise en œuvre d'approches avec guidage vertical (APV) ou d'approches de non-précision sur trajectoire de descente stabilisée, partout où il n'y a pas d'approches de précision disponibles;
- c) analyser toutes les sources de renseignements concernant les accidents par perte de maîtrise et les accidents dus à des pannes techniques afin de déterminer des mesures correctives;
- d) élaborer des normes et pratiques recommandées (SARP) pour prévenir les pertes de maîtrise en vol;

- e) élaborer des SARP visant à améliorer la fiabilité technique des aéronefs et à limiter les conséquences des pannes techniques;
- f) élever le rang des dispositions relatives aux licences du personnel de maintenance, en particulier celles qui concernent la formation et l'identification des privilèges;
- g) établir des groupes de sécurité aérienne régionaux et les promouvoir;
- h) accroître la visibilité et la transparence des systèmes d'audit;
- i) suivre la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité pour aéroports et services de la circulation aérienne;
- j) suivre l'avancement des États dans la mise en œuvre des nouvelles dispositions relatives aux compétences linguistiques et apporter de l'aide selon les besoins;
- k) produire une édition révisée du Manuel de prévention des accidents; et
- l) élaborer un manuel et une trousse d'outils sur la sécurité des pistes.

— FIN —