

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

- Point 2 : La sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien (ATM)**
2.4 : Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

INFORMATION LA PLUS RÉCENTE SUR LE PLAN OACI POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP)

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Reconnaissant la nécessité de réduire le taux d'accidents dans le monde, la Commission de navigation aérienne a proposé un Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), en 1997. Lors de ses 32^e et 33^e sessions, en 1998 et 2001 respectivement, l'Assemblée a entériné le concept de GASP et a adopté des résolutions à ce sujet. La présente note contient l'information la plus récente sur ce plan de l'OACI.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 7.

1. INTRODUCTION

1.1 En juin 1997, la Commission de navigation aérienne a proposé l'établissement d'un Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde. En novembre de la même année, la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile a entériné le concept d'un plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde. À sa 32^e session, l'Assemblée a adopté la Résolution A32-15, Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, par laquelle elle priait instamment les États contractants d'en appuyer les divers éléments.

1.2 En 2001, à sa 33^e session, l'Assemblée a étudié un rapport d'avancement sur le GASP. Ce rapport détaillait le développement du plan depuis son lancement en 1997, et exposait à grands traits les succès 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 poster sur le site public Web de l'OACI, ce qui a été fait.

2. HISTORIQUE

2.1 L'un des principaux objectifs de l'OACI est de promouvoir la sécurité de la navigation aérienne internationale. Compte tenu de sa participation active à la défense de la sécurité de l'aviation dans le monde, l'OACI est bien placée pour jouer un rôle de coordination des diverses initiatives liées à la sécurité qui ont été prises dans le monde. Le rôle de l'OACI dans le contexte du GASP est donc notamment de faciliter l'échange d'informations liées à la sécurité entre les gouvernements et l'industrie, et de chercher à faire en sorte que les divers programmes de sécurité lancés dans le monde soient complémentaires plutôt que concurrentiels et qu'ils répondent aux préoccupations de sécurité de l'aviation au niveau régional aussi bien que mondial, de façon exhaustive et systématique.

2.2 Outre le rôle de coordination externe de l'OACI, évoqué ci-dessus, le GASP sert également à faire converger les activités liées à la sécurité au sein de l'OACI sur les initiatives de sécurité, prévues ou en cours, qui sont les plus avantageuses en termes de réduction du nombre et du taux d'accidents dans le monde. Le concept de GASP contribue donc à ce que l'attention des professionnels de l'aviation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'OACI, se concentre sur les problèmes de sécurité actuels et futurs.

2.3 Afin que le GASP soit plus largement connu et accessible, le document a été diffusé à tous les États sous couvert de la lettre AN/637-02/11 et a été posté sur le site Web de la Direction de la navigation aérienne de l'OACI. Le plan ainsi que la Résolution A33-16 de l'Assemblée sont reproduits en appendice.

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

3.1 Les objectifs du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde sont les suivants :

- a) réduire le nombre d'accidents et de tués, quel que soit le volume de trafic aérien;
- b) diminuer le taux d'accidents dans le monde, en particulier dans les régions où il reste élevé.

3.2 Afin d'atteindre cet objectif, le GASP vise à identifier les tâches et les programmes les plus avantageux en termes de réduction du nombre et du taux d'accidents, tant au niveau mondial que régional. Le GASP a été établi pour servir d'outil de planification et de suivi, ce qui permet d'évaluer les progrès accomplis.

3.3 Les efforts visant à améliorer la sécurité de l'aviation dans le monde sont déployés sur divers fronts et à différents niveaux. La multitude d'activités liées à la sécurité qui en résulte nécessite un éventail d'aptitudes, de ressources et d'expertise qu'aucune organisation à elle seule n'est en mesure d'offrir. Au lieu d'ajouter d'autres activités à la liste des activités existantes liées à la sécurité, le GASP vise à mettre à profit les synergies des activités déployées par les experts dans leurs domaines particuliers. En d'autres termes, le GASP vise à fournir une stratégie intégrée de la sécurité pour l'aviation dans le monde.

4. LIENS AVEC LES PROGRAMMES EXISTANTS ET LEURS PRIORITÉS

4.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde ne remplace pas les activités existantes de l'OACI en matière de sécurité. C'est plutôt un complément de ces activités, qui facilite l'attribution des priorités et sert de document de synthèse sur les activités de l'Organisation liées à la sécurité.

4.2 Les activités de l'OACI relatives à la sécurité sont inscrites dans le Programme des travaux techniques (TWP) de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne. La Commission de navigation aérienne attribue des priorités à ces tâches afin d'aider le Secrétariat à mener à bien son programme de travail. Les priorités des tâches sont déterminées à partir de la Convention relative à l'aviation civile internationale, des résolutions de l'Assemblée, du Plan d'action stratégique de l'OACI, des objectifs de la Commission de navigation aérienne et de considérations budgétaires. Dans le processus d'établissement des priorités, les éléments et les tâches du GASP sont intégrés dans les priorités du programme des travaux pour garantir que l'Organisation tire le maximum d'avantages de ses investissements dans la sécurité de l'aviation.

5. RÉALISATIONS DU GASP

5.1 Ces dernières années, les activités OACI liées à la sécurité ont été axées sur les domaines dont on a estimé qu'ils offraient le plus grand potentiel de réduction des accidents très coûteux en pertes de vies humaines. Ces domaines comprennent notamment :

- a) les travaux en cours relatifs à l'impact sans perte de contrôle (CFIT) et à la réduction des accidents à l'approche et à l'atterrissage, et, à ce titre, l'équipement des aéronefs, les procédures d'exploitation et la formation;
- b) les nouveaux besoins en matière de systèmes anticollision embarqués (ACAS), l'accent étant mis en particulier sur les procédures d'exploitation appropriées;
- c) l'introduction de systèmes de gestion de la sécurité pour l'ATM et l'exploitation technique des aéroports;
- d) l'introduction de considérations liées aux facteurs humains dans les dispositions de l'OACI;
- e) la mise à niveau continue des SARP, des PANS et des éléments indicatifs de l'OACI;
- f) l'achèvement de la première série d'audits effectuée conformément aux Annexes 1, 6 et 8, dans le contexte du Programme d'audits de supervision de la sécurité (SOAP);
- g) le lancement d'une campagne d'éducation et de sensibilisation en matière de sécurité/d'incursions sur les pistes;
- h) l'établissement d'un niveau minimal d'aptitude linguistique dans les communications radiotéléphoniques.

6. RÉVISION DU GASP

6.1 L'aviation reste une industrie dynamique où ne cessent d'apparaître de nouvelles technologies qui amènent souvent de nouveaux problèmes et défis en matière de sécurité. Par ailleurs, de nombreux problèmes reconnus en matière de sécurité n'ont pas encore été traités de façon adéquate et, dans certains cas, les solutions qui ont été trouvées restent encore à mettre en œuvre à une vaste échelle. Pour tenir compte de cette réalité, il est donc important que le GASP fasse l'objet d'une révision périodique afin de garantir qu'il reste pertinent.

6.2 Pour suivre le rythme des évolutions constatées dans l'industrie de l'aviation, la Commission de navigation aérienne rencontre périodiquement des dirigeants de l'industrie aéronautique. L'échange d'idées et d'informations que rendent possible ces rencontres contribue à identifier les problèmes émergents de sécurité et les éventuelles réponses à ces problèmes. Ces réunions sont aussi l'occasion pour l'industrie aéronautique de revoir le GASP et d'apporter des contributions à la poursuite de son développement.

6.3 La Commission de navigation aérienne procède à une révision formelle du GASP tous les ans et le met à jour comme il convient. La version actuelle du GASP est postée sur le site Web de l'OACI (www.icao.int/icao/en/anb). Un rapport d'avancement sur l'évolution du GASP est présenté aux sessions ordinaires de l'Assemblée.

6.4 La version actuelle du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde est reproduite en Appendice A à la présente note, et la Résolution A33-16 de l'Assemblée relative au GASP, en Appendice B.

7. DÉCISION DE LA CONFÉRENCE

7.1 La Conférence est invitée à noter et à utiliser selon les besoins les renseignements relatifs au Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde qui figurent dans la présente note.

Appendice A

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

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, quel que soit le volume du trafic aérien;
 - b) d'obtenir une diminution sensible du taux d'accidents dans le monde, en accordant une attention particulière aux régions où ce taux reste élevé.
- 1.2 Ces objectifs devraient être poursuivis par les moyens suivants:
- a) identifier les causes répétitives des accidents sur une base mondiale et régionale et formuler des recommandations d'actions spécifiques;
 - b) mieux identifier tous les éléments qui peuvent compromettre la sécurité, notamment les lacunes et les carences du système de navigation aérienne ou le manque d'application des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, et recommander des mesures correctives;
 - c) améliorer la coopération entre les États contractants ou des groupes d'États avec l'OACI de manière à ce que l'Organisation soit mieux à même de compiler, d'analyser et de diffuser des renseignements sur la sécurité.
- 1.3 Le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde identifiera en conséquence les tâches et les programmes qui sont à même d'offrir le meilleur dividende de sécurité dans la perspective d'une réduction du nombre ainsi que du taux d'accidents sur une base mondiale et régionale. L'idée est d'offrir avec le GASP un outil de planification et de suivi à l'intention de tous ceux qui s'occupent de la sécurité de l'aviation, de manière à ce qu'ils puissent énumérer dans un document public toutes ces tâches et tous ces programmes et qu'ils soient ainsi en mesure de suivre les progrès accomplis dans ces secteurs d'activité de l'OACI. Pour qu'il soit facilement consultable, ce document sera régulièrement transmis par l'OACI aux États par voie de lettre et il sera placé sur le site Web de l'Organisation.

2. FONDEMENTS

- 2.1 Le GASP est fondé sur les trois éléments suivants:
- 1^{er} élément: Examiner les causes des accidents d'aéronef dans le monde afin d'identifier les problèmes de sécurité spécifiques auxquels il faut s'attaquer pour réduire le nombre et le taux d'accidents, en accordant une attention particulière aux raisons des variations régionales du taux d'accidents.

Appendice A

- 2^e élément: Se tenir informé des activités entreprises 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 qui offrent le meilleur dividende de sécurité dans la perspective d'une réduction du nombre et du taux d'accidents.
- 3^e élément: 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.

3. ÉLÉMENTS

- 3.1 **Procéder à un examen annuel des causes d'accidents et d'incidents en utilisant toutes les sources de renseignements disponibles, y compris le système OACI de comptes rendus d'accident/incident (ADREP). (1^{er} élément)**

Tâches correspondantes

- a) identifier les problèmes de sécurité spécifiques;
- b) identifier les problèmes de sécurité qui entraînent des disparités dans les taux d'accidents au niveau régional;
- c) développer des indicateurs de sécurité pour identifier facilement les tendances des activités pour la sécurité;
- 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 la supervision de la sécurité (USOAP), recommander des actions en matière de sécurité. (1^{er} et 2^e éléments)**

Tâches correspondantes

- a) examiner les éléments critiques pour la sécurité identifiés par le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP);
- b) aider les États à développer des structures appropriées pour la supervision de la sécurité;
- c) aider les États à développer des documents réglementaires faciles à comprendre;
- d) promouvoir l'élargissement du Programme IUSOAP à d'autres secteurs qui touchent à la sécurité et en établir les priorités;
- e) au besoin, mettre à jour les SARP actuelles ou en élaborer de nouvelles.

- 3.3 **Mieux identifier les carences dans le domaine de la navigation aérienne à partir de toutes les sources, y compris les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de l'OACI (PIRG), ainsi que les groupes de sécurité régionale, et s'y attaquer. (2^e élément)**

Tâches correspondantes

- a) examiner et, le cas échéant, donner des avis et fournir une assistance aux États pour la mise en œuvre de mesures de sécurité 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^e élément)**

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 pour les Annexes 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 faire en sorte que ne soient pas dévoilés des renseignements confidentiels en matière de sécurité;
- e) participer aux activités de l'industrie, notamment au groupe de travail sur la taxonomie CAST/OACI, pour élaborer des taxonomies communes visant à faciliter les activités mondiales de codage, de mise en mémoire et de diffusion de renseignements en matière de sécurité;
- f) mettre à jour les dispositions des Annexes pour 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;
- h) envisager la création d'un réseau étendu d'analyse de données et de diffusion de l'information.

- 3.5 **Collaborer avec les États et l'industrie de l'aviation pour identifier des mesures de sécurité additionnelles. (2^e élément)**

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, ceux du Réseau mondial d'information aéronautique (GAIN), 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 pour résoudre des problèmes spécifiques de sécurité;
- c) identifier les tâches hautement prioritaires en matière de sécurité compte tenu de leur impact sur l'amélioration de la sécurité, afin d'établir si les initiatives prises en matière de sécurité ont une incidence mondiale qui justifie leur inclusion dans le Programme des travaux techniques (TWP) de l'Organisation dans le domaine de la navigation aérienne;
- d) organiser régulièrement des discussions avec les chefs de file de l'industrie de l'aviation, l'objectif étant de réunir les représentants de l'industrie et des organisations internationales avec les membres de la Commission de navigation aérienne, et le soutien des membres du Secrétariat de l'OACI, afin:
 - 1) d'informer tous les participants des plus récents 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 toutes les données et les propositions qu'il pourrait être justifié d'inclure comme autre initiative dans le GASP;
 - 3) de fournir à l'industrie et aux organisations internationales une occasion de mettre à jour le GASP.

3.6 **Développer des solutions aux problèmes de sécurité identifiés. (2^e et 3^e éléments)**

Tâches correspondantes

- a) élaborer des dispositions d'Annexes applicables à l'équipement de nouvelle technologie destiné à être installé dans des aéronefs;
- b) intégrer les constatations des équipes de travail de l'industrie (notamment sur les CFIT et ALAR) dans les dispositions de l'OACI;
- c) élaborer des éléments indicatifs sur les programmes d'analyse des données de vol requis pour les exploitants de gros aéronefs de transport commercial;
- d) actualiser les dispositions de l'Annexe en ce qui concerne l'illustration du relief sur les cartes d'approche ainsi que les données électroniques sur le relief pour les affichages dans le poste de pilotage;
- e) assurer la sécurité des réalisations en matière d'amélioration de la capacité des aéroports et de l'espace aérien;
- f) élaborer des dispositions en vue d'améliorer les procédures de communication air-sol, y compris les connaissances minimales exigées pour l'usage commun de la langue anglaise dans les communications ATC;

- g) produire des éléments indicatifs sur les systèmes de gestion de la sécurité pour les aéroports et les services de circulation aérienne et suivre l'introduction de ces systèmes;
- h) étendre le programme USOP aux Annexes 11 et 14;
- i) établir des groupes de sécurité régionaux et les promouvoir;
- j) élaborer des SARP visant à améliorer la fiabilité technique des avions;
- k) continuer de tenir compte des facteurs humains dans les dispositions réglementaires et les éléments indicatifs de l'OACI;
- l) élaborer des SARP ou des éléments indicatifs pour traiter le problème des incursions sur piste;
- m) élaborer des dispositions relatives à l'amélioration de l'équipement ATM, des procédures et des performances humaines.

Appendice B

RÉSOLUTION A33-16: PLAN OACI POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP)

L'Assemblée,

Réaffirmant que l'objectif premier de l'Organisation reste d'améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

Reconnaissant que le taux mondial d'accidents mortels du transport aérien stagne à un niveau peu élevé depuis plusieurs années,

Notant que l'augmentation prévue du volume d'activités de l'aviation civile internationale entraînera une hausse du nombre d'accidents d'aéronef à moins que le taux d'accidents ne soit réduit,

Se rendant compte que la perception de la sécurité de l'aviation par le public est essentiellement basée sur le nombre d'accidents d'aviation plutôt que sur le taux d'accidents,

Reconnaissant que pour améliorer le taux d'accidents, il faudra de nouvelles idées, particulièrement des approches proactives et des méthodes fondées sur l'analyse des risques, de la part de tous les intervenants du secteur de l'aviation, à savoir l'OACI, les États, les constructeurs d'aéronefs et les exploitants,

Reconnaissant que l'élément humain du système de l'aviation est d'une importance primordiale pour les initiatives de prévention des accidents et la sécurité de l'aviation,

Notant avec préoccupation que les impacts sans perte de contrôle (CFIT) et les accidents en approche et à l'atterrissage continuent de figurer parmi les plus significatifs du transport aérien,

1. *Souligne* la nécessité de réduire le nombre et le taux d'accidents mortels du transport aérien;
2. *Prie instamment* les États contractants d'adopter les objectifs du GASP qui concernent une réduction du nombre et du taux mondial d'accidents d'aviation;
3. *Prie instamment* les États contractants d'avoir la volonté politique d'appliquer les mesures correctrices établies lors des audits USOAP, de combler les carences relevées au cours du processus régional de planification et des activités connexes et de publier les règlements nécessaires à la mise en œuvre des systèmes de sécurité créés dans le cadre du GASP;
4. *Réaffirme* qu'il est nécessaire de mettre en application les programmes de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT) et la réduction du nombre des accidents en approche et à l'atterrissage (ALAR);
5. *Prie instamment* tous les États contractants d'appuyer les divers éléments du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP);

6. *Approuve* le principe suivant lequel, dans le domaine de la sécurité, l'OACI concentre ses efforts sur les activités, prévues ou en cours, qui sont les plus prometteuses pour réduire le taux d'accidents;

7. *Demande* au Conseil et au Secrétaire général de faire en sorte que toutes les tâches intéressant la sécurité qui relèvent du GASP soient pleinement prises en compte dans le budget de l'OACI, y compris celles qui sont assurées par les bureaux régionaux;

8. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général de participer aux efforts des États en vue d'améliorer les systèmes actuels de bases de données sur la sécurité et l'échange d'informations liées à la sécurité, et de participer aux activités visant la mise sur pied d'un réseau global d'analyse et de diffusion de renseignements qui tienne compte de la nécessité de protéger adéquatement les renseignements confidentiels et les sources de ces renseignements;

9. *Encourage* la libre communication des informations liées à la sécurité entre les usagers du système aéronautique, y compris la communication par les États de données sur les accidents et les incidents au système de compte rendu d'accident/incident (ADREP) de l'OACI;

10. *Prie instamment* tous les États contractants d'examiner et, au besoin, d'adapter leurs lois, règlements et politiques afin de réaliser l'équilibre approprié entre les divers éléments des efforts de prévention des accidents (exemples: réglementation, mise à exécution, formation, et mesures d'incitation pour encourager les comptes rendus volontaires) et d'encourager un plus grand nombre de comptes rendus volontaires sur les événements qui peuvent toucher la sécurité de l'aviation, et *charge* l'OACI d'élaborer les politiques et les éléments d'orientation appropriés à cet effet;

11. *Prie instamment* tous les États contractants de s'assurer que leurs exploitants d'aéronefs, leurs fournisseurs de services et de matériel de navigation aérienne, et leurs organismes de maintenance possèdent les procédures et politiques nécessaires pour assurer la communication volontaire des événements susceptibles de nuire à la sécurité de l'aviation;

12. *Demande* au Conseil de mettre sur pied un programme destiné à encourager les États à mettre en œuvre des procédures d'approche avec guidage vertical (APV) utilisant les données du GNSS ou du DME/DME, conformément aux dispositions de l'OACI;

13. *Encourage* les États à promouvoir les groupes régionaux de sécurité;

14. *Encourage* les États contractants à promouvoir la création de groupes consultatifs internationaux d'experts en sécurité de l'aviation et en assistance, ou d'autres initiatives appropriées, afin:

- a) de regrouper les efforts, l'expérience et les ressources des pays intéressés, des organisations internationales et régionales, les fabricants et les exploitants d'aéronefs, les institutions financières et autres institutions de financement et de l'OACI;
- b) d'étudier les questions de la sécurité de l'aviation d'un sous-groupe d'États membres;
- c) de mettre sur pied un cadre de gestion de la sécurité de l'aviation civile et d'élaborer des recommandations pour renforcer la sécurité et apporter de l'assistance;

15. *Charge* le Secrétaire général de distribuer régulièrement le GASP par une lettre aux États et sur le site public Web de l'OACI;

16. *Charge* le Conseil de lui soumettre, à ses futures sessions, un rapport d'avancement sur le Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde.

— FIN —