



RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN) AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

APPROCHE RÉGIONALE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN OACI POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP)

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Le processus et la méthodologie de planification du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ont été adoptés comme éléments essentiels du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). La présente note contient une proposition pour la coordination et le contrôle efficaces de la mise en œuvre du GASP. Il est proposé d'utiliser les fiches du cadre de performance présentées dans cette note pour garantir l'accès aux renseignements sur les plans d'action sous-régionaux et nationaux élaborés dans le cadre du Programme complet de mise en œuvre AFI (ACIP) à partir du GASP et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR). Les fiches du cadre de performance permettraient aussi d'établir des échéanciers convenus pour la réalisation des plans d'action sous-régionaux et nationaux.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Processus de planification régionale

1.1.1 Le Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) fournissent le cadre dans lequel des plans de mise en œuvre régionaux, sous-régionaux et nationaux seront établis et mis en application, assurant ainsi l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale (voir la Résolution A36-7 de l'OACI : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité*). Le processus de planification régionale pour la sécurité devrait être mené en accord avec le GASP et ses Initiatives de sécurité mondiales (GSI). Les GSI sont destinées à appuyer la mise en œuvre des objectifs stratégiques de l'OACI en matière de sécurité et d'autres objectifs de sécurité à établir par la Région AFI ainsi que par toutes les autres régions. La planification régionale pour la sécurité et sa mise en œuvre ont déjà commencé dans la Région AFI dans le cadre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI).

1.1.2 Le Plan AFI a été lancé à la Réunion de haut niveau sur un Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique, tenue à Montréal le 17 septembre 2007, et adopté dans la Résolution A36-1, à la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI. Le chef du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) a été nommé pour gérer sa mise en œuvre. Un comité directeur a aussi été mis en place pour superviser cette mise en œuvre. Le comité directeur a tenu sa première réunion du 14 au 15 février 2008. L'élaboration et l'exécution du Plan AFI sont basées sur la méthodologie et le processus de planification du GASP. Les plans d'action et projets qui découleront de l'activité en cours, y compris l'analyse d'écart, seront basés sur les principes et procédures mis de l'avant par le GASP dans le cadre de l'application de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR).

1.1.3 Le GASP, de même que le GANP, le document qui y est associé, peuvent être consultés sur le site de la RAN spéciale AFI. La mise en œuvre du Plan AFI exige que GASP et GASR soient utilisés en tandem. La Feuille de route, élaborée conjointement par l'industrie et par l'OACI, expose en détail une stratégie commune pour la sécurité de l'aviation qui comporte une approche coordonnée entre les États et l'industrie pour réaliser des améliorations dans la sécurité de l'aviation civile.

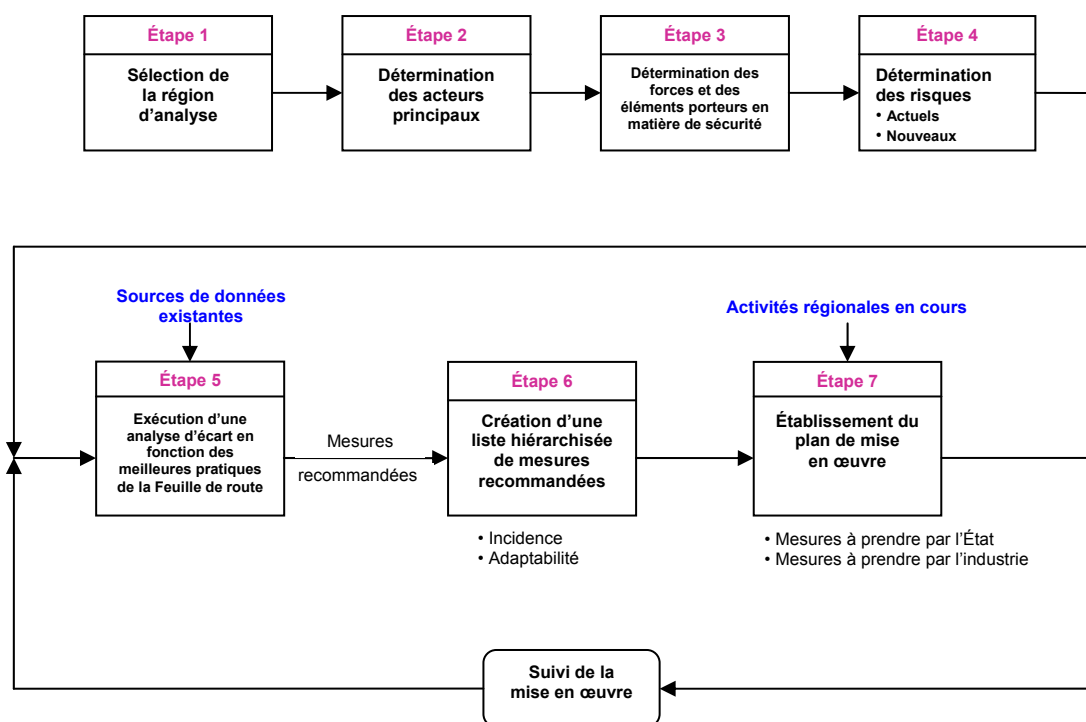
1.2 GSI, domaines d'intervention et objectifs

1.2.1 À chaque GSI du GASP correspond un *domaine d'intervention* dans la feuille de route. Tous les acteurs de l'aviation devraient s'atteler aux domaines d'intervention pour assurer le succès de la mise en œuvre du plan. Les domaines d'intervention sont subdivisés en objectifs fondés sur la performance, décrivant ce qui est à faire par les États, les régions, les sous-régions et l'industrie pour atteindre le but général d'un domaine d'intervention. À la suite des objectifs, figure une description de « meilleures pratiques » qui, une fois mises en œuvre, assureraient l'atteinte de chacun d'eux. Des paramètres de mesure sont aussi donnés, pour permettre de faire une analyse afin d'évaluer la mise en œuvre de chacune des meilleures pratiques. La Feuille de route comprend aussi des *modèles de maturité*, utilisables pour déterminer le niveau de mise en œuvre global dans un certain domaine d'intervention.

1.2.2 Les meilleures pratiques indiquées dans la feuille de route sont un important outil pour assurer l'atteinte des objectifs. Il importe cependant de noter qu'il peut exister d'autres pratiques qui pourraient être mises en œuvre et qui répondraient également à l'intention des objectifs identifiés. C'est chaque acteur qui sera le mieux en mesure d'évaluer les pratiques les plus appropriées pour atteindre l'objectif pour une certaine région.

2. EXAMEN DE LA QUESTION

2.1 La mise en œuvre du GASP et des concepts connexes de la feuille de route devrait se dérouler d'une façon systématique. Le processus de planification pas à pas qui figure dans la feuille de route est utilisé par l'ACIP et les États intéressés pour établir des plans d'action appropriés, qui, à leur tour, définissent les activités et projets spécifiques à mener pour améliorer la sécurité sur une base nationale, sous-régionale et régionale. La figure ci-dessous donne une vision d'ensemble de ce processus.



2.2 Pour améliorer encore la mise en œuvre du GASP comme cadre général devant régir la planification en matière de sécurité dans la Région AFI, il est proposé que les éléments fournis dans l'appendice à la présente note, qui sont basés sur la démarche déjà établie et parvenue à maturité qui a été utilisée pour la planification des installations et services de navigation aérienne, soient incorporés dans la méthodologie établie par l'ACIP. La méthodologie de planification des systèmes de navigation aérienne utilise des modèles ou des fiches, mis au point par l'OACI pour aider à élaborer les plans de navigation aérienne afin que ceux-ci soient en conformité avec le GANP. Ces modèles sont utilisés dans plusieurs régions OACI et seront utilisés à la présente réunion par son Comité sur l'efficacité. Ces modèles, qui sont un outil de gestion, sont d'abord remplis à l'échelon régional pour établir un plan régional en accord avec le GANP. Après cela sont élaborés des plans d'action nationaux qui exigent que les États alignent leurs activités de manière à assurer la cohérence avec les plans mondial et régional. Une fois remplis, les modèles servent aussi de moyen de contrôle de la situation de mise en œuvre des divers éléments des plans régionaux et nationaux.

2.3 Les activités d'analyse d'écart sont menées par l'ACIP en collaboration avec les États intéressés et les groupes régionaux compétents ; en ce qui concerne le Groupe d'États de l'Accord de Banjul et à la suite du premier atelier GASR tenu dans la Région AFI (Abuja, Nigéria, 14 – 16 avril 2008), elles ont déjà été réalisées. Un processus semblable est en cours dans les autres sous-régions avec la conduite d'autres ateliers GASR, dont un sera donné en français.

2.4 Afin de faciliter l'établissement de dates cibles pour la réalisation des analyses d'écart et l'établissement des plans d'action, un outil semblable à celui qui est utilisé pour les services de navigation aérienne a été mis au point pour chacun des domaines d'intervention et figure dans l'appendice à la présente note. Chaque fiche du cadre de performance comprend les objectifs de soutien de la GSI, les avantages à retirer de l'atteinte de chaque objectif, et des références. Une colonne de situation figure aussi sur la fiche et peut être utilisée comme moyen d'aider l'ACIP à rendre compte à son comité directeur sur la situation des activités d'analyse d'écart et celle du plan d'action. D'une manière générale, cela fournit aussi à l'ACIP un outil pour contrôler l'application des principes du GASP dans la Région AFI, et pour coordonner le soutien aux activités et projets réalisés dans le cadre du Plan de mise en œuvre AFI.

2.5 Les domaines d'intervention GASR/GASP sont orientés vers les États, les régions et l'industrie, en accord avec un principe directeur selon lequel la meilleure façon de faire progresser les améliorations dans l'aviation civile est une coordination des efforts faisant intervenir les autorités de réglementation de l'État et l'industrie. De même, dans un effort pour faire intervenir tous les acteurs, l'analyse d'écart comporte la participation coordonnée des autorités de réglementation et de l'industrie. Les fiches du cadre de performance qui sont proposées et soumises à l'examen de la réunion dans la présente note couvrent, un par un, chaque GSI et chaque domaine d'intervention.

2.6 Dans le cadre de l'ACIP, un processus est déjà en place pour fournir des renseignements sur les progrès réalisés en rapport avec la mise en œuvre. Le chef de l'ACIP, comme gestionnaire responsable, présente des rapports d'avancement périodiques au comité directeur ; sur la base de ces rapports, des renseignements sont ensuite communiqués à la Réunion régionale de navigation aérienne AFI et aux sessions périodiques du Conseil. Ces étapes facilitent les efforts pour hiérarchiser les actions et les ressources nécessaires. De plus, ce niveau de transparence facilitera aussi un plus haut niveau de collaboration dans la réalisation des objectifs à travers toute la Région AFI. Si, comme il est proposé dans la présente note, l'ACIP peut fournir les renseignements de façon agrégée, grâce à l'utilisation des fiches du cadre de performance, le retour d'information permettra en outre à l'OACI et aux autres acteurs de fournir une assistance ciblée et spécifique pour résoudre les carences identifiées dans certaines sous-régions et certains États.

3. CONCLUSION

3.1 Pour que le processus exposé au paragraphe 2 porte fruit, il est absolument indispensable que les États de la Région AFI s'engagent à fond dans le processus GASP/GASR et coopèrent avec l'ACIP pour réaliser les objectifs de la Résolution A36-1 de l'Assemblée. À cette fin, l'ACIP, en suivant le GASP et en collaboration avec toutes les organisations sous-régionales et tous les États de la Région AFI, continuera d'aider les États à établir des plans d'action basés sur les constats de l'analyse d'écart et en accord avec les objectifs de performance et les cibles convenus à l'échelon régional. Les fiches du cadre de performance applicables à chacun des domaines d'intervention apporteront un outil de gestion plus efficace pour élaborer les plans d'action et les activités et projets conçus pour apporter une assistance dans la réduction des carences en matière de sécurité. Sur cette base, la réunion est invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 5/x — Méthodologie de planification régionale en matière de sécurité

Il est recommandé que la réunion RAN spéciale AFI adopte les fiches du cadre de performance ci-jointes comme outil de gestion à utiliser par les États et par la Région AFI dans son ensemble pour suivre les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan AFI et du GASP.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée à approuver le projet de recommandation qui figure au paragraphe 3.1 ci-dessus.

APPENDICE

INITIATIVES DE SÉCURITÉ MONDIALES ET OBJECTIFS

GSI-1: Uniformité de l’application des normes internationales et des meilleures pratiques de l’industrie				
Objectifs				
1a	Les États appliquent les SARP de l’OACI et les meilleures pratiques de façon uniforme.			
1b	Exécuter une analyse d’écart pour les États qui ne peuvent pas se mettre en conformité. Établir des plans pour parvenir à la conformité souhaitée, en prévoyant au besoin un soutien international.			
1c	La conformité aux SARP internationales est évaluée de façon continue par l’USOAP de l’OACI et d’autres moyens d’évaluation équivalents. Un soutien international coordonné est assuré au besoin.			
Avantages				
• Cadre réglementaire robuste, apte à relever les défis en matière de sécurité. • L’uniformité avec les autres États améliore sécurité et efficacité. • Reconnaissance internationale.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 1a:			
	Objectif 1b:			
	Objectif 1c:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l’État pour l’analyse. • Identifier les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Effectuer une analyse d’écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées • Établir un plan d’action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d’action.			
Références	GSI-1 et domaine d’intervention 1 de la Feuille de route			

GSI-2: Uniformité de la supervision de la sécurité				
Objectifs				
2a	Les États veillent à ce que leur autorité de réglementation soit indépendante dans l’exercice de ses fonctions de sécurité, compétente et suffisamment financée.			
2b	Les États mettent en place des systèmes appropriés pour préserver l’efficacité de leur fonction de réglementation.			
Avantages				
• Les États peuvent délivrer licences et certifications en accord avec les normes de l’OACI et les meilleures pratiques. • Les États peuvent assurer la supervision de la sécurité de tous leurs exploitants aériens et organismes de maintenance agréés. • Les États peuvent superviser les opérations aériennes étrangères sur leur territoire. • Les États peuvent résoudre en temps utile les questions de sécurité.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 2a:			
	Objectif 2b:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l’État pour l’analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Effectuer une analyse d’écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées • Établir un plan d’action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d’action.			
Références	GSI-2 et domaine d’intervention 2 de la Feuille de route			

GSI-3: Efficacité du compte rendu des erreurs/incidents				
Objectifs				
3a	Les États apportent des modifications de nature législative afin de soutenir la “culture juste ”, d’encourager les systèmes de comptes rendu ouverts et de protéger les données collectées dans le seul but d’améliorer la sécurité de l’aviation.			
3b	L’OACI procède à un examen des activités des États dans le but de déterminer les lacunes de leur action législative afin d’encourager les systèmes de compte rendu ouverts. Établir un plan pour combler les lacunes.			
3c	Rassembler les données régionales en matière de sécurité.			
3d	Mettre en œuvre un partage international des données/système mondial de compte rendu.			
Avantages				
- Le personnel est encouragé à rendre compte des erreurs. - Obligation de mettre en œuvre une démarche proactive et prédictive de gestion de la sécurité.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 3a:			
	Objectif 3b:			
	Objectif 3c:			
	Objectif 3d:			
	TÂCHES			
Court terme	- Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l’État pour l’analyse. - Déterminer les acteurs principaux. - Déterminer les forces et les éléments porteurs. - Déterminer les risques existants et émergents. - Exécuter une analyse d’écart. - Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. - Établir un plan d’action.			
Moyen terme	Mettre en œuvre le plan d’action.			
Références	GSI-3 et domaine d’intervention 3 de la Feuille de route			

GSI-4: Efficacité des enquêtes sur les incidents et les accidents				
Objectifs				
4a	Les États mettent en pratique les principes de l’Annexe 13 de l’OACI et créent un organisme d’enquête indépendant et impartial, formé de façon professionnelle et bénéficiant d’un financement suffisant, ou donnent accès à un tel organisme. On donne suite aux recommandations de sécurité.			
4b	Les États mettent en place un cadre juridique pour la protection des données en matière de sécurité, dans le but de prévenir les accidents, et non pas d’attribuer des blâmes.			
4c	Établir une coopération et un partage internationaux en ce qui concerne les renseignements sur les accidents et les incidents.			
Avantages				
• Encourage le personnel à rendre compte des erreurs. • Obligation de mettre en place une démarche réactive, proactive et prédictive de gestion de la sécurité.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 4a:			
	Objectif 4b:			
	Objectif 4c:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l’État pour l’analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d’écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d’action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d’action.			
Références	GSI-4 et domaine d’intervention 4 de la Feuille de route			

GSI-5: Bonne coordination des programmes régionaux				
Objectifs				
5a	Concevoir des mécanismes régionaux et tirer parti des mécanismes existants pour favoriser l'uniformité.			
5b	Attribuer les priorités d'intervention aux régions sur la base d'une évaluation des risques			
Avantages				
• Rationalisation des ressources. • Mise en œuvre plus efficace des plans d'action. • Durabilité.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 5a:			
	Objectif 5b:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d'action.			
Références	GSI-5 et domaine d'intervention 5 de la Feuille de route			

GSI-6: Efficacité du compte rendu et de l’analyse des erreurs et des incidents dans l’industrie					
Objectifs					
6a	L’industrie s’engage en faveur d’une “culture juste” en ce qui concerne le compte rendu des problèmes et problèmes potentiels en matière de sécurité, sans réprimande pour les parties en cause.				
6b	Établir et utiliser un ensemble commun de paramètres et de descripteurs d’événements précurseurs en vue de l’adoption d’une démarche proactive de gestion du risque.				
6c	Mettre sur pied et intégrer, à l’échelle de l’industrie, des bases de données communes sur les incidents/erreurs. Démontrer et faire connaître les avantages du compte rendu ouvert.				
Avantages					
• Permet une démarche proactive et prédictive de gestion de la sécurité. • Condition préalable pour mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité.					
Stratégie					
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS		DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 6a:				
	Objectif 6b:				
	Objectif 6c:				
	TÂCHES				
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l’État pour l’analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d’écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d’action.				
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d’action.				
Références	GSI-6 et domaine d’intervention 6 de la Feuille de route				

GSI-7: Uniformité de l'utilisation des systèmes de gestion de la sécurité (SGS)				
Objectifs				
7a	Les SGS sont imposés dans tous les secteurs et disciplines de l'industrie.			
7b	Élaborer un plan en vue de prendre en compte les SGS dans les processus d'audit.			
7c	Créer des processus d'audit pour évaluer la fonction SGS.			
7d	Mettre en œuvre l'examen des SGS dans le cadre des audits.			
7e	Définir des points d'interface entre les domaines d'intervention de l'industrie et élaborer un plan en vue de l'intégration des SGS dans toutes les interfaces.			
Avantages				
n	• Permet une démarche proactive et prédictive de la gestion de la sécurité. • Condition préalable pour mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité efficace.			
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 7a:			
	Objectif 7b:			
	Objectif 7c:			
	Objectif 7d:			
	Objectif 7e:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d'action.			
Références	GSI-7 et domaine d'intervention 7 de la Feuille de route			

GSI-8: Uniformité de l’application des exigences réglementaires				
Objectifs				
8a	Avec le soutien total de la direction, exécuter une évaluation et une analyse d’écart indépendante de la conformité de l’industrie aux règlements, en vue de traiter les cas de non-conformité.			
8b	Exécuter des audits indépendants réguliers de la sécurité opérationnelle pour évaluer le maintien de la conformité dans l’ensemble de l’industrie.			
Avantages				
• Un système sûr ne peut être atteint que lorsque l’industrie se conforme à la réglementation de l’État, qui est fondamentalement basée sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l’OACI. • Une conformité continue et auditée à la réglementation de l’État assure une amélioration continue de la sécurité, car ces règlements sont amendés pour les mettre et les maintenir en entière conformité avec les SARP de l’OACI, qui sont actualisées pour prendre en compte l’évolution des exigences en matière de sécurité de l’aviation.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 8a:			
	Objectif 8b:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l’État pour l’analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d’écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d’action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d’action.			
Références	GSI-8 et domaine d’intervention 8 de la Feuille de route			

GSI-9: Uniformité de l'adoption des meilleures pratiques de l'industrie				
Objectifs				
9a	Améliorer (suite à un engagement de la direction) les structures qui permettent de se tenir au courant des meilleures pratiques et déterminer les mises au point à apporter aux meilleures pratiques.			
9b	L'industrie partageant ouvertement l'information sur les avantages des meilleures pratiques, mettre en œuvre l'évaluation comparative des performances en matière de constance dans la diffusion de l'information.			
Avantages				
• Permet l'introduction de meilleures pratiques de l'industrie actualisées, représentant l'application des leçons apprises par l'industrie de l'aviation internationale, grâce à l'acquisition et au maintien continus de la connaissance de ces meilleures pratiques. • L'évaluation comparative de la diffusion des meilleures pratiques permet de mettre en évidence les exploitants, les États ou les régions où des efforts supplémentaires sont nécessaires pour accroître l'adoption des meilleures pratiques. • L'adoption de ces meilleures pratiques améliorera la sécurité et/ou l'efficacité générales.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 9a:			
	Objectif 9b:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d'action.			
Références	GSI-9 et domaine d'intervention 9 de la Feuille de route			

GSI-10: Harmonisation des stratégies de l'industrie en matière de sécurité				
Objectifs				
10a	Créer un mécanisme pour la coordination et le partage des stratégies de sécurité.			
10b	Coordonner et partager les stratégies de sécurité, dans le but de les harmoniser et de réduire le plus possible les chevauchements			
Avantages				
• L'efficacité des efforts consacrés à améliorer la sécurité de l'aviation est accrue par l'harmonisation des stratégies, des buts et des méthodes, spécialement lorsqu'il existe des solutions intégrées aux niveaux mondial ou régional. • Les chevauchements d'activités sont réduits.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 10a:			
	Objectif 10b:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l'État pour l'analyse.			
	• Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d'écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d'action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d'action.			
Références	GSI-10 et domaine d'intervention 10 de la Feuille de route			

GSI-11: Personnel qualifié en nombre suffisant				
Objectifs				
11a	Déterminer les besoins à satisfaire pour préserver la sécurité des vols en dépit de la croissance prévue de l’aviation commerciale.			
11b	Établir des plans en matière de ressources qui permettent de produire un nombre suffisant de personnes qualifiées.			
11c	Établir des processus d’audit pour confirmer que les plans en matière de ressources humaines produiront un nombre suffisant de personnes qualifiées.			
Avantages				
• Le recrutement, la formation et la conservation de personnels techniquement qualifiés, y compris ceux qui sont engagés dans les fonctions de supervision de la sécurité, garantit le potentiel de croissance de l’aviation commerciale tout en maintenant les niveaux de sécurité. • Un effectif de base de personnel compétent bien entraîné est une condition requise pour la sécurité.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 11a:			
	Objectif 11b:			
	Objectif 11c:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l’État pour l’analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d’écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d’action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d’action.			
Références	GSI-11 et domaine d’intervention 11 de la Feuille de route			

GSI-12: Utilisation de la technologie pour renforcer la sécurité				
Objectifs				
12a	Définir les cas de retard technologique certain. Les acteurs de l’industrie travaillent ensemble à déterminer les domaines dans lesquels la technologie pourrait apporter des avantages considérables en matière de sécurité.			
12b	Mettre en œuvre des technologies éprouvées qui ont été mises au point pour renforcer la sécurité.			
12c	Intégrer les mesures visant à combler les retards technologiques.			
Avantages				
• Les avancées technologiques contribuent dans une mesure considérable à une amélioration majeure de la sécurité. • L’achat, l’installation et le maintien de technologies avancées accroissent fortement le potentiel d’amélioration de la sécurité, mais seulement lorsqu’ils sont soigneusement planifiés, en utilisant la technologie appropriée et en tenant compte des facteurs régionaux.				
Stratégie				
	ÉCHÉANCIER POUR LES OBJECTIFS	DÉBUT-FIN	RESPONSABILITÉ	SITUATION
	Objectif 12a:			
	Objectif 12b:			
	Objectif 12c:			
	TÂCHES			
Court terme	• Sélectionner la sous-région (p.ex. Accord de Banjul) ou l’État pour l’analyse. • Déterminer les acteurs principaux. • Déterminer les forces et les éléments porteurs. • Déterminer les risques existants et émergents. • Exécuter une analyse d’écart. • Créer une liste hiérarchisée des mesures recommandées. • Établir un plan d’action.			
Moyen terme	• Mettre en œuvre le plan d’action.			
Références	GSI-12 et domaine d’intervention 12 de la Feuille de route			