



| OACI

Doc 10004

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

Édition 2020-2022

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La sécurité est la priorité absolue de l'aviation. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) a pour objectif de réduire sans relâche le nombre et le risque de décès, en guidant l'instauration d'une stratégie harmonisée de sécurité aérienne, et par l'élaboration et la mise en œuvre de plans nationaux de sécurité de l'aviation. La sécurité du système de l'aviation contribue au développement économique des États et de leurs industries. Le GASP encourage la mise en place d'un système national de supervision de la sécurité, une approche fondée sur les risques afin de gérer la sécurité ainsi qu'une approche coordonnée de collaboration entre les États, les régions et l'industrie. Les États sont invités à appuyer et mettre en œuvre le GASP comme stratégie d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation dans le monde.

L'OACI reconnaît la nécessité de faire évoluer sa stratégie de sécurité et d'en assurer l'efficacité et l'efficience dans les environnements réglementaires, économiques et techniques en mutation. L'édition 2020-2022 du GASP conserve des éléments clés de ses éditions précédentes, tels les objectifs pour les États d'améliorer leurs capacités effectives de supervision de la sécurité et de poursuivre la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS). Les changements principaux apportés au plan incluent les nouveaux objectifs et cibles des États, des régions et de l'industrie, ainsi que les outils pour mesurer les capacités de supervision de la sécurité des États. La présente édition du plan reconnaît également l'importance des analyses des risques de sécurité aux niveaux national et régional. Elle prévoit des lignes directrices et une structure avec lesquelles les États, groupes d'États ou entités d'une région peuvent détecter les dangers et atténuer les risques de sécurité opérationnelle via l'assistance des groupes régionaux de sécurité de l'aviation et de la coordination régionale. Le GASP vise à atteindre l'objectif ambitieux de sécurité de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà, ce qui est en accord avec le *Programme de développement durable à l'horizon 2030* des Nations Unies. Le plan a pour mission de renforcer en permanence la performance de sécurité de l'aviation à l'échelle internationale en fournissant un cadre collaboratif aux États, aux régions et à l'industrie. Cela s'appuie sur une série d'objectifs :

L'objectif 1 est de parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle.

L'objectif 2 appelle les États à renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité.

L'objectif 3 s'adresse lui aussi aux États individuels et les appelle à mettre en œuvre des PNS efficaces.

L'objectif 4 demande aux États d'intensifier la collaboration au niveau régional afin de renforcer la sécurité.

L'objectif 5 vise à élargir l'utilisation des programmes de l'industrie.

L'objectif 6 est centré sur la nécessité de s'assurer que l'infrastructure appropriée est disponible pour appuyer la sécurité des activités.

Pour atteindre les objectifs du GASP, les autorités au sein des États doivent fournir des ressources suffisantes et du personnel technique qualifié aux fins de la mise en œuvre effective des initiatives de renforcement de la sécurité de l'État. Afin d'atténuer les risques d'accidents mortels, les États, les régions et l'industrie doivent s'attaquer aux catégories d'occurrences à risque élevé (HRC). La sélection des types d'occurrences considérées comme des catégories à risque élevé (appelées auparavant « priorités de sécurité à l'échelle mondiale » dans l'édition 2017-2019 du GASP) se fonde sur les décès suite à des accidents survenus dans le passé, sur le risque élevé de décès par accident ou sur le nombre d'accidents et d'incidents. Les HRC suivantes, sans ordre d'importance particulier, ont été sélectionnées pour l'édition 2020-2022 du GASP : impact sans perte de contrôle ; perte de contrôle en vol ; collision en vol ; sortie de piste ; et incursion sur piste.

Le GASP contient une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui sert de plan d'action pour aider la communauté aéronautique à atteindre ses objectifs grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes.

Chaque région et chaque État devraient utiliser le GASP pour élaborer un plan régional de sécurité de l'aviation et un plan national de sécurité de l'aviation, respectivement, ce qui inclut la participation de l'industrie. Le plan régional ou national de sécurité de l'aviation présente l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national ou au niveau régional, pour une période de temps donnée, et il devrait être élaboré conformément aux objectifs, cibles et HRC du GASP.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire	VI
Définitions.....	VI
Abréviations et acronymes	VIII
 PARTIE I – PLANIFICATION	
Chapitre 1. Introduction	I-1-1
1.1 Objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité	I-1-1
1.2 Qu'est-ce que le GASP ?	I-1-1
1.3 Historique du GASP	I-1-1
1.4 Objectif du GASP	I-1-2
1.5 Principes du GASP.....	I-1-3
1.6 Portée du GASP	I-1-3
1.7 Processus de révision du GASP	I-1-4
1.8 Liens avec les autres plans mondiaux.....	I-1-5
 Chapitre 2. Rôles et responsabilités	I-2-1
2.1 Généralités	I-2-1
2.2 Parties prenantes – Rôles et responsabilités au titre du GASP.....	I-2-1
2.3 Rôle de l'OACI.....	I-2-1
2.4 Rôle des États	I-2-2
2.5 Rôle des régions	I-2-3
2.6 Rôle de l'industrie.....	I-2-4
 Chapitre 3. Défis et priorités dans la planification de la sécurité	I-3-1
3.1 Généralités	I-3-1
3.2 Défis organisationnels	I-3-1
3.3 Risques de sécurité opérationnelle.....	I-3-4
3.4 Infrastructure appropriée à l'appui de la sécurité des opérations	I-3-7
 Chapitre 4. Objectifs, cibles et indicateurs du GASP	I-4-1
4.1 Généralités	I-4-1
4.2 Concepts clés et métriques utilisés dans les objectifs du GASP	I-4-1
4.3 Description des objectifs, cibles et indicateurs du GASP	I-4-3
 Chapitre 5. Mesure de la performance de sécurité	I-5-1
5.1 Mesure de la performance de sécurité liée au GASP.....	I-5-1
5.2 Partage et échange d'informations sur la sécurité.....	I-5-1
5.3 Rapports d'avancement.....	I-5-2
5.4 Responsabilités en matière d'évaluation	I-5-2

PARTIE II – MISE EN ŒUVRE

Page

Chapitre 1. Mise en œuvre du GASP au niveau régional	II-1-1
1.1 Rôles et responsabilités régionales aux fins de la mise en œuvre du GASP	II-1-1
1.2 Avantages de l'élaboration d'un plan régional de sécurité de l'aviation.....	II-1-2
1.3 Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation	II-1-2
Chapitre 2. Mise en œuvre du GASP au niveau national	II-2-1
2.1 Rôles et responsabilités nationales aux fins de la mise en œuvre du GASP	II-2-1
2.2 Avantages de l'élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation.....	II-2-1
2.3 Contenu du plan national de sécurité de l'aviation	II-2-3
2.4 Liens entre le plan national de sécurité de l'aviation et le PNS	II-2-4
2.5 Liens entre le plan national de sécurité de l'aviation et d'autres plans nationaux pertinents.....	II-2-5
Chapitre 3. Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde	III-3-1
3.1 Objectif de la feuille de route	III-3-1
3.2 Structure de la feuille de route.....	III-3-1
3.3 Feuille de route des défis organisationnels (ORG).....	III-3-2
3.4 Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS).....	III-3-3
3.5 Comment utiliser la feuille de route pour élaborer un plan national de sécurité de l'aviation	III-3-3
Appendice A. Feuille de route des défis organisationnels (ORG).....	II-A-1
Appendice B. Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS)	II-B-1
Appendice C. Soutien à la mise en œuvre	II-C-1

GLOSSAIRE

DÉFINITIONS

Adéquat. Qui répond aux exigences minimales ; satisfaisant ; acceptable ; suffisant.

Audit. Processus automatique, indépendant et documenté pour obtenir des preuves et les évaluer objectivement afin de déterminer dans quelle mesure les exigences et les critères d'audit sont respectés.

Audit de sécurité. Audit de l'USOAP CMA qu'un État demande et paye (sur la base du recouvrement des coûts). L'État détermine la portée et la date de l'audit de sécurité. Voir aussi la définition d'*Audit*.

Domaine d'audit. L'un des huit domaines d'audit suivants du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) : législation aéronautique de base et règlements d'aviation civile (LEG) ; organisation de l'aviation civile (ORG) ; délivrance des licences et formation du personnel (PEL) ; exploitation technique des aéronefs (OPS) ; navigabilité des aéronefs (AIR) ; enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ; services de navigation aérienne (ANS) ; aéroports et aides au sol (AGA).

Données sur la sécurité. Ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs sur la sécurité recueillis auprès de diverses sources liées à l'aviation, qui est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité.

Note.— Les données sur la sécurité proviennent d'activités proactives ou réactives concernant la sécurité, notamment les suivantes :

- a) *enquêtes sur des accidents ou des incidents ;*
- b) *comptes rendus sur la sécurité ;*
- c) *comptes rendus sur le maintien de la navigabilité ;*
- d) *suivi des performances opérationnelles ;*
- e) *inspections, audits, enquêtes ;*
- f) *études et analyses de sécurité.*

Éléments cruciaux (EC). Les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité englobent toute la gamme des activités d'aviation civile. Ils constituent les fondements sur lesquels repose un système efficace de supervision de la sécurité. Le niveau de mise en œuvre effective des EC est une indication de la capacité d'un État à assurer la supervision de la sécurité.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Indicateur de performance de sécurité. Paramètre basé sur des données utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.

Informations sur la sécurité. Données sur la sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte donné de manière qu'elles soient utiles à des fins de gestion de la sécurité.

Initiative de renforcement de la sécurité (SEI). Une ou plusieurs mesures pour éliminer ou atténuer les risques associés aux facteurs contributifs à une occurrence liée à la sécurité ou pour remédier à une carence détectée en matière de sécurité.

Mise en œuvre effective (EI). Mesure de la capacité d'un État à assurer la supervision de la sécurité, calculée pour chaque élément crucial, pour chaque domaine d'audit ou comme valeur générale. L'EI est exprimée en pourcentage.

Niveau acceptable de performances de sécurité (ALoSP). Niveau de performance de la sécurité convenu par les autorités gouvernementales à atteindre pour le système de l'aviation civile dans un État, comme défini dans son programme national de sécurité, exprimé en fonction des objectifs de performance de sécurité et des indicateurs de performance de sécurité.

Objectif de performance de sécurité. Objectif planifié ou voulu à atteindre sur une période donnée, par rapport à un ou des indicateurs de performance de sécurité.

Performance de sécurité. Résultats d'un État ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance de sécurité qu'il s'est fixés.

Préoccupation significative de sécurité (SSC). Préoccupation occasionnée lorsque l'État permet au titulaire d'une autorisation ou d'une approbation d'exercer les privilèges qui y sont rattachés alors que les exigences minimales établies par l'État et par les normes des Annexes à la Convention ne sont pas remplies, ce qui entraîne un risque immédiat pour la sécurité de l'aviation civile internationale.

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

Sécurité. État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et limités à un niveau acceptable.

Supervision de la sécurité. Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, responsabilités, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

AAC	Autorité de l'aviation civile
ACI	Conseil international des aéroports
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
ALoSP	niveau acceptable de performances de sécurité
ANC	Commission de navigation aérienne
ANS	services de navigation aérienne
APV	approches avec guidage vertical
ASBU	mise à niveau par blocs du système de l'aviation
ASIAP	Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique
ATM	gestion du trafic aérien
ATS	Services de la circulation aérienne
BARS	norme de base du risque en aviation
BBB	blocs constitutifs de base
CAA	Autorité de l'aviation civile
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CAP	plan d'actions correctives
CAST	Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale
CFIT	impact sans perte de contrôle
CICTT	Équipe de taxonomie commune CAST/OACI
CMA	méthode de surveillance continue
COSCAP	Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité
EC	élément crucial
EI	mise en œuvre effective
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FAA	Federal Aviation Administration (États-Unis)
FSF	Flight Safety Foundation
GADSS	système mondial de détresse et de sécurité aéronautique
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASOS	Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GASPRG	Groupe sur la feuille de route pour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GASP-SG	Groupe d'étude du GASP
HLSC	Conférence de haut niveau sur la sécurité
HRC	Catégories d'occurrences à risque élevé
IAOPA	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
IATA	Association du transport aérien international
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
ICCAIA	Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales
IFALPA	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
IFATCA	Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne
IOSA	Audit IATA de la sécurité de l'exploitation
ISAGO	Programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol
IS-BAO	Norme internationale pour l'exploitation des avions d'affaires
ISSG	Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie
iSTARS	système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
LOC-I	perte de contrôle en vol
NCLB	Aucun pays laissé de côté
PANS	procédures pour les services de navigation aérienne
PIRG	groupe régional de planification et de mise en œuvre

RAIO	organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents
RASG	groupe régional de sécurité de l'aviation
RSOO	organisation régionale de supervision de la sécurité
SAFE	Fonds pour la sécurité de l'aviation
SARP	normes et pratiques recommandées
SDG	objectifs de développement durable
SEI	initiatives de renforcement de la sécurité
SGS	système de gestion de la sécurité
SM ICG	Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité
SPI	indicateur de performance de sécurité
SRAS	syndrome respiratoire aigu sévère
SSC	préoccupation significative de sécurité
UN	Nations Unies
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

PARTIE I

PLANIFICATION

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 OBJECTIF STRATÉGIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

1.1.1 La sécurité est la priorité absolue des objectifs stratégiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces objectifs stratégiques visent à renforcer la sécurité de l'aviation civile dans le monde et sont principalement axés sur une supervision nationale efficace de la sécurité et sur les capacités d'un État en matière de gestion de la sécurité. L'objectif s'inscrit dans le contexte des mouvements en pleine expansion de passagers et de fret, et de la nécessité de se pencher sur le rendement et la durabilité du point de vue environnemental. La sécurité du système de l'aviation contribue au développement économique des États et de leurs industries. Le Plan de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) expose les principales initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) pour le prochain triennat afin d'atteindre l'objectif stratégique de sécurité de l'OACI.

1.1.2 Des informations supplémentaires sur les objectifs stratégiques sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int.

1.2 QU'EST-CE QUE LE GASP ?

Le GASP expose la stratégie qui sous-tend l'établissement de priorités et l'amélioration permanente de la sécurité de l'aviation. Dans la Résolution A39-12 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, l'Assemblée a reconnu l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'objectif stratégique de sécurité de l'OACI. En outre, l'Assemblée a décidé que le GASP, ainsi que le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), devront fournir le cadre dans lequel les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation seront élaborés et mis en œuvre, garantissant ainsi l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, présentée dans le GASP, sert de plan d'action pour aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs du GASP grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées. Le GASP est complété par le GANP qui expose la stratégie en vue d'un système mondial de navigation aérienne interopérable pour tous les usagers, durant toutes les phases de vol, et qui satisfait aux niveaux de sécurité convenus, assure des opérations aériennes optimales rentables, est durable du point de vue de l'environnement et répond aux exigences nationales en matière de sécurité.

1.3 HISTORIQUE DU GASP

1.3.1 L'OACI a lancé la première version du GASP en 1997 en officialisant une série de conclusions et recommandations élaborées durant une réunion informelle entre la Commission de navigation aérienne (ANC) de l'OACI et l'industrie. Le GASP a servi à orienter et établir les priorités du programme des travaux techniques de l'OACI et il a été régulièrement mis à jour afin d'en garantir la pertinence continue.

1.3.2 En mai 2005, une réunion avec l'industrie a mis en évidence la nécessité d'élargir le GASP pour qu'il serve de cadre de référence commun à toutes les parties prenantes. Un tel plan permettrait une approche davantage proactive en matière de sécurité de l'aviation et aiderait à coordonner et orienter les politiques et initiatives dans le monde entier visant à réduire les risques d'accident dans l'aviation commerciale. Il a ensuite été décidé que les représentants de l'industrie, du Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG), travailleraient de concert avec

l'OACI pour élaborer une approche commune de la sécurité de l'aviation. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été établie par l'ISSG, a constitué la base de l'édition 2007 du GASP. En mars 2006, l'OACI a tenu la Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA/06) sur une stratégie mondiale de sécurité de l'aviation, qui s'est félicitée de l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et a recommandé à l'OACI de mettre au point une approche intégrée des SEI qui soit fondée sur cette dernière. La feuille de route pour la sécurité dans le monde servirait de cadre mondial pour la coordination des politiques et initiatives en matière de sécurité.

1.3.3 En 2013, à sa 38^e session, l'Assemblée a prié instamment l'OACI d'achever l'élaboration d'une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde à l'appui du GASP. La deuxième Conférence de haut-niveau sur la sécurité, tenue en 2015 (HLSC 2015), est convenue de la nécessité que l'OACI élabore une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde à l'appui du GASP, en collaboration avec les États, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), les partenaires de sécurité de l'aviation et l'industrie.

1.3.4 L'édition 2014-2016 a été publiée en 2013 et elle incluait les objectifs du GASP que les États doivent atteindre, via la mise en œuvre d'un système efficace de supervision de la sécurité, un programme national de sécurité (PNS) et les capacités nécessaires en matière de sécurité pour prendre en charge les futurs systèmes de l'aviation.

1.3.5 En 2015, l'OACI a établi le Groupe sur la feuille de route du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASPRG) chargé de prendre les mesures nécessaires pour aider l'Organisation à actualiser le GASP, notamment en ce qui concerne l'élaboration d'une nouvelle feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde qui appuierait la mise en œuvre du GASP. Le GASPRG se composait d'experts en la matière venant des États, des régions et de l'industrie. Toutes les organisations ayant précédemment pris part à l'ISSG y ont également participé.

1.3.6 L'édition de 2017-2019 du GASP a été publiée en 2016 et conservait les objectifs exposés dans l'édition 2014-2016. L'édition 2017-2019 incluait la présentation d'une nouvelle feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, élaborée par le GASPRG, afin d'aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs présentés dans le GASP. Elle fournissait un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées des États, des régions et de l'industrie.

1.3.7 Le GASP a considérablement changé depuis son lancement en 1997 et évolué dans le cadre d'un processus permanent de consultations et d'examen. L'édition de 2020-2022 du GASP inclut une nouvelle palette d'objectifs, de cibles et d'indicateurs, dans la ligne du *Programme de développement durable à l'horizon 2030* des Nations Unies. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde a été conservée et élargie afin d'englober les défis organisationnels et les risques de sécurité opérationnelle. L'édition de 2020-2022 du GASP a été élaborée grâce aux travaux du Groupe d'étude du GASP (GASP-SG), un groupe conjoint d'experts de l'industrie et d'experts en réglementation établi par l'OACI afin de s'assurer que le plan et son contenu tiennent compte des nécessités de la communauté aéronautique aux niveaux international, régional et national.

1.4 OBJECTIF DU GASP

1.4.1 Le GASP a pour objectif général de réduire sans relâche les accidents mortels et risques de décès liés aux accidents en guidant l'élaboration et la mise en œuvre harmonisées des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. Les États, les régions et l'industrie favorisent la mise en œuvre du GASP par des SEI coordonnées. Il s'agit à travers le GASP d'aider les États, les régions et l'industrie dans leur planification et leur mise en œuvre de la sécurité respectives :

- a) en établissant les objectifs, cibles et indicateurs du GASP ;
- b) en fournissant un cadre pour la planification et la mise en œuvre des SEI ;

- c) en offrant une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde pouvant servir à atteindre les objectifs du GASP et à établir des cibles précises aux niveaux national et régional, ainsi que pour les partenaires de l'industrie ;
- d) en fournissant une méthodologie pour guider les États dans la détection des dangers et des problèmes émergents, et dans la gestion des risques de sécurité.

1.4.2 À travers le GASP, l'OACI continue d'accorder la priorité à une action mondiale dans les domaines de la sécurité de l'aviation en s'attaquant aux catégories d'occurrences à risque élevé (HRC) identifiées à l'heure actuelle : impact sans perte de contrôle ; perte de contrôle en vol ; collision en vol ; sortie de piste ; et incursion sur piste. Les SEI correspondants contribuent à faire baisser le taux mondial d'accidents et à réduire sans discontinuer les accidents mortels.

1.5 PRINCIPES DU GASP

Le GASP renferme une vision traduisant l'intention qui le sous-tend. Il comprend également un énoncé de mission qui expose ce que l'OACI cherche à réaliser par son biais. Un ensemble de valeurs sont exposées dans le plan, qui visent à guider les SEI et à permettre au GASP d'atteindre son objectif.

Vision : Atteindre l'objectif de zéro accident mortel dans les opérations commerciales d'ici 2030 et au-delà.

Mission : Renforcer en permanence la performance de sécurité de l'aviation internationale en fournissant un cadre de collaboration aux États, aux régions et à l'industrie.

Valeurs : Le GASP s'efforce de renforcer la sécurité de l'aviation dans le monde :

- a) en promouvant une culture de sécurité positive ;
- b) en reconnaissant et soutenant la responsabilité du secteur de l'aviation en ce qui concerne la sécurité du public ;
- c) en encourageant la collaboration, le travail d'équipe et le partage des connaissances en matière de gestion de la sécurité ;
- d) en protégeant les données et l'information sur la sécurité ;
- e) en promouvant le partage et l'échange d'information sur la sécurité ;
- f) en prenant des décisions guidées par les données ;
- g) en établissant des priorités d'action pour traiter des questions de sécurité opérationnelle par le biais d'une approche fondée sur les risques ;
- h) en affectant des ressources pour détecter et analyser les dangers et étudier leurs conséquences ou résultats à travers une approche fondée sur les risques ;
- i) en gérant proactivement les problèmes émergents.

1.6 PORTÉE DU GASP

1.6.1 Le GASP est un document stratégique qui permet aux États, aux régions et à l'industrie d'adopter une approche progressive souple de planification et de mise en œuvre en matière de sécurité. Conformément aux normes et

pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, les États doivent développer leurs capacités de supervision de la sécurité et mettre en œuvre un PNS. Le GASP est un moyen pour les États de parvenir à la conformité avec les SARP de l'OACI portant sur la sécurité et de dépasser le niveau minimal de conformité en renforçant proactivement la sécurité à travers la gestion des risques de sécurité opérationnelle. Le GASP aide les États à détecter les carences et à établir des priorités d'actions afin de s'acquitter de leurs responsabilités relatives à la sécurité, en fournissant une stratégie de mise en œuvre, exposée dans la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Le GASP aide par ailleurs les États à renforcer leurs capacités de gestion de la sécurité grâce à un processus structuré fondé sur les éléments critiques (ÉC) du système national de supervision de la sécurité. Les responsabilités d'un État en matière de sécurité sont à la fois de supervision et de gestion de la sécurité, collectivement mises en œuvre via un PNS.

1.6.2 Le GASP offre une perspective mondiale, des SEI régionaux, notamment ceux qui concernent les États individuellement, mais il devrait être coordonné par l'intermédiaire des RASG pour traiter des préoccupations spécifiques de sécurité conformément à ses objectifs et cibles. En outre, les États, les régions et l'industrie devraient hiérarchiser les SEI pour d'abord établir des capacités effectives de supervision de la sécurité et ensuite s'attaquer efficacement aux risques de sécurité opérationnelle.

1.6.3 Le GASP et le GANP s'appuient mutuellement en reconnaissant la nécessité d'une infrastructure appropriée aux fins de la sécurité des opérations. La coordination des activités entre les RASG et les Groupes régionaux de planification et la mise en œuvre (PIRG) est essentielle à une bonne application du GASP et du GANP, respectivement, car l'augmentation de l'efficacité de la capacité et des mouvements de la navigation aérienne doit se faire de manière sûre, et des filets de sécurité appropriés sont nécessaires à la prévention des accidents.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859) contient des lignes directrices relatives aux responsabilités de gestion d'un État en matière de sécurité.

1.7 PROCESSUS DE RÉVISION DU GASP

1.7.1 Le GASP est révisé et mis à jour avant chaque session de l'Assemblée de l'OACI, tous les trois ans.

1.7.2 Durant le processus de consultation pour la révision de l'édition 2017-2019 du GASP, les États ont fait savoir que le GASP, notamment la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, devrait continuer de bénéficier d'une large consultation auprès des États, des régions et de l'industrie. Il a également été demandé à l'OACI de maintenir le GASPRG au-delà de l'achèvement de la feuille de route et de le faire participer à l'élaboration de l'édition 2020-2022 du GASP. Dans la Résolution A39-12 : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, l'Assemblée a encouragé l'OACI à poursuivre l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Dans un effort pour procéder au mieux à la révision du GASP, le Secrétariat a effectué un examen approfondi du processus d'élaboration de ce dernier. En conséquence, l'actuel GASPRG a été élargi aux fins d'une meilleure représentation régionale et pour impliquer davantage les États et l'industrie dans le processus d'élaboration, et il a été rebaptisé GASP-SG.

1.7.3 Le GASP est élaboré grâce aux travaux du GASP-SG, un groupe conjoint d'experts en réglementation et de l'industrie établi par l'OACI afin d'assurer que le plan et son contenu tiennent compte des besoins de la communauté aéronautique aux niveaux international, régional et national.

1.7.4 L'ANC examine le GASP dans le cadre de son programme de travail et consulte les États et les organisations non gouvernementales sur les amendements proposés. La consultation a lieu par le biais d'une lettre aux États, d'une Conférence de navigation aérienne ou d'une Conférence de haut niveau sur la sécurité. L'ANC rend alors compte au Conseil et fournit :

- a) un examen de l'avancement à l'échelle mondiale en matière d'amélioration de la performance de sécurité en aviation, de mise en œuvre des PNS et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), ainsi que toute atténuation pertinente des risques ;
- b) les recommandations des RASG ;
- c) les leçons tirées par les États, les régions et l'industrie ;
- d) les changements possibles dans les nécessités, les contextes de réglementation et d'autres facteurs d'influence de l'aviation future ;
- e) les résultats des recherches, le développement et la validation de questions opérationnelles et technologiques pouvant avoir une incidence sur la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde ;
- f) les amendements proposés du contenu du GASP.

1.7.5 Le GASP est sous l'autorité du Conseil de l'OACI afin d'en garantir la cohérence avec les autres plans mondiaux de l'OACI et les objectifs stratégiques de l'Organisation. Le Conseil approuve le GASP avant d'éventuels aménagements budgétaires et l'entérinement par l'Assemblée. Après adoption par le Conseil, le GASP est présenté à la session suivante de l'Assemblée pour être approuvé par les États membres.

1.8 LIENS AVEC LES AUTRES PLANS INTERNATIONAUX

1.8.1 La Convention relative à l'aviation civile internationale établit l'objectif de l'OACI d'encourager « la planification et le développement du transport aérien international ». Le transport aérien est essentiel à un développement économique et sociable durable. Les plans mondiaux de l'OACI sont essentiels à la sécurité, la sûreté, l'efficacité, la viabilité économique et la responsabilité au plan environnemental du transport aérien. Ils fournissent un moyen de faire progresser les objectifs stratégiques de l'Organisation et de s'assurer qu'aucun pays n'est laissé de côté. Les plans mondiaux de l'OACI sont notamment : le GASP, le GANP et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

1.8.2 La sécurité est cruciale lorsqu'il s'agit de planifier la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles de navigation aérienne, conformément au GANP, afin de déterminer si elles peuvent l'être en toute sécurité. Une évaluation des risques pour la sécurité renseigne sur les dangers pouvant surgir, par exemple :

- a) toute modification prévue dans l'utilisation de l'espace aérien ;
- b) introduction de nouvelles technologiques ou procédures ;
- c) retrait d'aides de navigation plus anciennes du service.

1.8.3 Une évaluation des risques de sécurité permet également d'en évaluer les conséquences potentielles (p. ex. une collision en vol). Sur la base des résultats d'une évaluation des risques de sécurité, des stratégies d'atténuation peuvent être mises en place afin d'assurer qu'un niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP) est maintenu avec toute amélioration opérationnelle de navigation aérienne. Toute amélioration opérationnelle pour renforcer la performance du système de navigation aérienne devrait avoir pour base une évaluation des risques pour la sécurité.

1.8.4 Le GASP complète le GANP en donnant aux États et aux fournisseurs de services les outils pour instaurer une approche de gestion de la sécurité à travers les PNS et la SGS. Le GANP, au travers de l'évolution du système décrit dans la feuille de route conceptuelle et des améliorations opérationnelles détaillées dans les cadres techniques,

soutient les objectifs contenus dans le GASP et le GAsEP en renforçant la sécurité et la sûreté du système de navigation aérienne comme en témoignent les ambitions en matière de performance.

1.8.5 La sécurité et la sûreté sont d'une importance capitale en aviation. La perception que le public voyageur a de la sécurité d'un système d'aviation est également liée à la fiabilité du système dans la réalité. Les morts résultant d'actes d'intervention illicites ont une incidence sur la perception qu'a le public de la sécurité de l'aviation. Le GAsEP sert de base aux États, à l'industrie et à d'autres parties prenantes pour œuvrer ensemble à l'objectif partagé et commun de renforcement de la sécurité de l'aviation dans le monde entier. Il vise à atteindre les résultats prioritaires essentiels, comme le développement d'une culture de la sécurité et l'amélioration de la supervision. Les objectifs et cibles du GASP appuient le GAsEP en fournissant les meilleures pratiques et modèles pouvant être aussi efficaces dans la gestion de la sécurité qu'elles le sont dans la gestion de la sûreté. Cela comprend : une supervision efficace, une culture organisationnelle, un processus de gestion des risques et un processus d'assurance. Le GAsEP à son tour appuie la vision zéro accident mortel du GASP. L'ensemble des améliorations cumulatives de la sécurité de l'aviation renforce à l'échelle mondiale la sûreté, la sécurité, la facilitation et les opérations du système de l'aviation civile internationale. Il est également nécessaire d'évaluer les risques de sécurité découlant des mesures d'atténuation dans le domaine de la sûreté. Les principes de gestion intégrée des risques ont l'avantage d'harmoniser les mesures de gestion des risques et d'éviter les interférences négatives des stratégies sectorielles d'atténuation.

Chapitre 2

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

2.1 GÉNÉRALITÉS

La responsabilité individuelle des États en matière de supervision de la sécurité est le fondement sur lequel repose la sécurité d'un système mondial de transport aérien. Les États qui éprouvent des difficultés à s'acquitter des fonctions de supervision de la sécurité peuvent avoir une incidence sur la situation de l'aviation civile internationale. Malgré la tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde, les décès associés aux vols commerciaux réguliers persistent. Parallèlement, une augmentation du volume de la circulation étant prévue, les pressions pour faire baisser le taux d'accidents dans le monde s'accroissent. Il faut prêter attention à une série de HRC mises en évidence afin de réduire le nombre et les risques de décès (cf. chapitre 3). Le GASP fournit aux États, aux régions et à l'industrie un cadre de collaboration à l'appui de la gestion des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle.

2.2 PARTIES PRENANTES – RÔLES ET RESPONSABILITÉS AU TITRE DU GASP

2.2.1 Les parties prenantes clés du GASP sont, sans toutefois s'y limiter, l'OACI, les États, les RASG, les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquêtes sur les accidents et les incidents (RAIO), les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et l'industrie. Les PIRG jouent également un rôle essentiel, en coordination avec les RASG.

2.2.2 Toutes les parties prenantes de l'aviation doivent s'investir dans l'effort d'amélioration constante de la sécurité. Outre l'élaboration de SARP, l'OACI soutient la mise en œuvre du GASP en fournissant des ressources, des outils de mise en œuvre et une assistance via différents programmes et initiatives, comme l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). Les États qui sont en mesure de le faire peuvent également aider d'autres États à atteindre les objectifs du GASP.

2.2.3 Le GASP offre une stratégie d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation au niveau international. Les États et les régions sont responsables de l'élaboration de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation, en conformité avec le GASP. Les SEI nationales et régionales doivent être adaptées aux défis auxquels font face les États et les autres parties prenantes concernées. Les sections qui suivent décrivent les rôles spécifiques de l'OACI, des États, des régions et de l'industrie au regard de la mise en œuvre du GASP.

2.3 RÔLE DE L'OACI

L'OACI joue un rôle de coordination et de suivi de la mise en œuvre du GASP aux niveaux mondial et régional. Le rôle de l'Organisation dans le cadre du GASP consiste notamment à :

- a) encourager la collaboration au niveau mondial afin de renforcer la sécurité ;
- b) coordonner les activités des RASG pour en garantir la conformité avec le GASP ;
- c) assurer une coordination étroite entre les RASG et les PIRG ;

- d) encourager la participation active des États et de l'industrie au sein des RASG ;
- e) encourager l'implication active des mécanismes régionaux, comme les RSOO, RAIO et COSCAP, dans les activités du RASG ;
- f) mettre en place un système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) dans le but de renforcer les capacités nationales et régionales de supervision de la sécurité, les enquêtes sur les accidents et les PNS ;
- g) encourager les États ayant un système efficace de supervision de la sécurité à aider d'autres États, dans la mesure du possible ;
- h) fournir des données et des outils pour appuyer le suivi de la mise en œuvre du GASP ;
- i) favoriser le partage et l'échange d'informations sur la sécurité et les meilleures pratiques à travers les régions ;
- j) faciliter l'accès des États aux ressources et à l'assistance technique ;
- k) faciliter la formation et les ateliers.

2.4 RÔLE DES ÉTATS

Le rôle des États dans le cadre du GASP consiste notamment à :

- a) répondre en priorité aux préoccupations significatives de sécurité (SSC) ;
- b) acquérir les compétences techniques nécessaires, directement ou dans des ateliers, des viviers d'experts, etc. ;
- c) élaborer et mettre en œuvre un plan national de sécurité de l'aviation, en tenant compte du plan régional de sécurité de l'aviation et du GASP (cf. Partie II, chapitre 2) ;
- d) assurer la mise en œuvre efficace des huit EC du système national de supervision de la sécurité (cf. chapitre 3, Figure 3-1) ;
- e) tirer parti des systèmes de supervision de la sécurité pour adopter une approche de gestion de la sécurité comme le prévoit le PNS [(Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*. Les SARP sont destinées à aider les États à gérer les risques de sécurité de l'aviation. Les États devront demander aux fournisseurs de services concernés sous leur autorité de mettre en place un SGS (cf. chapitre 3, § 3.3.2)] ;
- f) fournir une assistance technique aux autres États, dans la mesure du possible ;
- g) participer activement aux activités du RASG ;
- h) partager les informations sur la sécurité avec le RASG et l'OACI (notamment le statut des SEI nationales) ;
- i) affecter des ressources aux fins de la participation active et continue aux groupes régionaux.

2.5 RÔLE DES RÉGIONS

2.5.1 Dans le contexte du GASP, le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique.

2.5.2 Au niveau régional, les RASG sont les principaux moteurs du processus de planification de la sécurité. Ils se composent d'États, d'entités régionales et de l'industrie, entre autres. Les RASG s'appuient sur les travaux déjà réalisés par les États et/ou des organisations régionales comme les COSCAP et les RSOO. Ils servent de forums régionaux coopératifs rassemblant les efforts mondiaux, régionaux, nationaux et de l'industrie aux fins du renforcement continu de la sécurité de l'aviation dans le monde. Les RASG éliminent la duplication des activités grâce à l'établissement de programmes de sécurité régionaux coopératifs. Cette approche coordonnée réduit considérablement le fardeau en ressources humaines et financières des États et permet la mise en place d'améliorations mesurables en matière de sécurité.

2.5.3 Le rôle des RASG dans le cadre du GASP consiste notamment à :

- a) appuyer et surveiller les progrès effectués dans la réalisation des objectifs du GASP au niveau régional ;
- b) élaborer et mettre en œuvre un plan national de sécurité de l'aviation en conformité avec le GASP et coordonner sa mise en œuvre au niveau régional (cf. Partie II, chapitre 1) ;
- c) structurer leurs travaux dans l'esprit du GASP afin de prêter attention aux défis organisationnels, aux risques de sécurité opérationnelle, aux problèmes émergents et à la gestion de la performance de sécurité ;
- d) identifier les risques de sécurité et les questions de priorité, et encourager les États à mettre à exécution des mesures en utilisant la feuilles de route ;
- e) coordonner et assurer le suivi des SEI régionales et des indicateurs du GASP ;
- f) faire le suivi des indicateurs de performance de sécurité (SPI) régionaux et déterminer où une action est nécessaire ;
- g) fournir une assistance technique aux États dans leurs régions respectives (p. ex. en proposant des experts en la matière, en dirigeant des ateliers et en favorisant la formation) ;
- h) servir de centralisateur pour coordonner les efforts et les programmes régionaux associés au GASP visant à atténuer les risques de sécurité opérationnelle.

2.5.4 En tant que partie intégrante du GASP, les RASG, ainsi que les RSOO, coordonnent toutes les activités entreprises pour remédier aux problèmes régionaux de sécurité, de manière harmonisée dans la mesure du possible. Les RSOO jouent un rôle important en appuyant l'établissement et le fonctionnement de systèmes de supervision de la sécurité et en analysant les informations sur la sécurité à l'échelle régionale. Un certain nombre d'États éprouvent des difficultés à remédier aux carences de sécurité, faute de ressources. L'OACI a pris l'initiative de résoudre ce problème en facilitant l'établissement de RSOO, à travers lesquelles des groupes d'États peuvent collaborer et partager des ressources pour améliorer leurs capacités de supervision de la sécurité. Il existe de plus en plus de RSOO, dont plusieurs sont déjà bien établies et il est prévu que d'autres deviennent pleinement opérationnelles au cours des prochaines années. Les RSOO couvrent en général un certain nombre d'instances juridiques et de structures institutionnelles, notamment des organisations intergouvernementales internationales, comme l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO). Des projets moins institutionnalisés, établis au titre du COSCAP de l'OACI, jouent également un rôle primordial dans le GASP. Le plan

régional de sécurité de l'aviation, mentionné au § 2.5.3, alinéa b) ci-dessus, peut être complété par les plans de sécurité de l'aviation élaborés par les RSOO.

Note.— Des orientations relatives à la mise en place et à la gestion d'une RSOO sont fournies dans le Manuel de supervision de la sécurité, Partie B — Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité (Doc 9734, Partie B).

2.5.5 Les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) facilitent la mise en place des systèmes d'enquête sur les accidents et les incidents en offrant aux États la possibilité de partager les ressources financières et humaines nécessaires, leur permettant ainsi de remplir leurs obligations d'enquête sur les accidents aux termes de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Note.— Des orientations relatives à l'établissement et la gestion d'une RAIO sont fournies dans le Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 9946).

2.6 LE RÔLE DE L'INDUSTRIE

2.6.1 Dans le contexte du GASP, le terme « industrie » renvoie aux fournisseurs de services, tels : les exploitants d'avions ou d'hélicoptères ; les organismes de maintenance agréés ; les organismes chargés de la conception de type ou de la fabrication d'avions, de moteurs ou d'hélices ; les organismes de formation agréés ; les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS) ; les exploitants d'aérodromes ; ainsi que les organisations non gouvernementales et les autres entités qui font partie de l'industrie de l'aviation, le cas échéant.

2.6.2 L'industrie devrait participer à la mise en œuvre du SGS afin de détecter en permanence les dangers, s'attaquer aux risques de sécurité opérationnelle et œuvrer conjointement avec l'OACI, les régions et les États à l'échange d'informations sur la sécurité, le suivi de la sécurité et les programmes d'audit. Les organisations non gouvernementales devraient travailler avec leurs membres pour les aider à élaborer leur SPI, et leur fournir des éléments indicatifs ainsi qu'une formation afin de les aider dans le cadre des HRC et de la mise en œuvre du SGS. Afin d'assurer la congruence entre les indicateurs du PNS et du SGS, les États doivent faire intervenir activement les fournisseurs de services dans l'élaboration du SGS et des SPI. En outre, les fournisseurs de services devraient adopter une approche harmonisée dans l'élaboration de leurs SPI, dans le cadre de leur SGS.

Note.— Le Doc 9859 contient des orientations relatives aux SPI des fournisseurs de services.

2.6.3 L'industrie devrait soutenir activement la mise en œuvre du GASP. Les parties prenantes de l'industrie devraient examiner la feuille de route pour déterminer des SEI et des mesures à l'appui des plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation. À cette fin, l'industrie devrait participer activement aux RASG, et collaborer avec eux, pour renforcer la sécurité de manière coordonnée.

Chapitre 3

DÉFIS ET PRIORITÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DE LA SÉCURITÉ

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 Le présent chapitre expose les défis et priorités liés à la sécurité, qui préoccupent la communauté aéronautique internationale. Ces défis découlent de l'analyse des données sur la sécurité, collectées à partir d'activités proactives et réactives liées à la sécurité, réalisées par l'OACI. Les défis détectés aident l'Organisation à définir des priorités aux fins d'une action mondiale, qui servent ensuite de base à l'élaboration des objectifs et cibles du GASP. La mise en évidence des défis liés à la sécurité et la définition des domaines prioritaires nécessitant des mesures sont les étapes principales du processus de planification de la sécurité. Les données sur la sécurité utilisées pour identifier les défis et définir les priorités incluent, sans toutefois s'y limiter, les suivantes : enquêtes sur les accidents ou incidents ; comptes rendus sur la sécurité ; comptes rendus de maintien de la navigabilité ; suivi de la performance de sécurité opérationnelle ; inspections, audits, enquêtes ; et études et examens sur la sécurité. Le présent chapitre fournit des informations générales sur les objectifs et cibles sélectionnés pour l'édition 2020-2022 du GASP.

3.1.2 Lorsqu'un État, une région ou l'industrie réalise sa propre analyse guidée par les données afin d'identifier les défis et déterminer les priorités, il devrait prendre en considération ses forces, ses faiblesses, ses opportunités et ses menaces. Elles servent de fondement et de contexte à l'élaboration d'un plan national ou régional de sécurité de l'aviation dans la logique des objectifs et cibles du GASP (cf. Partie I, chapitre 4). Plusieurs facteurs conditionnent la manière dont le GASP est mis en œuvre aux niveaux régional et national. Ces facteurs devraient être pris en compte dans le cadre de l'analyse et inclure : les facteurs politiques, juridiques, économiques, socio-culturels et technologiques.

3.1.3 L'analyse entreprise par l'OACI a conduit à la mise en évidence de défis qui ont été pris en considération dans le GASP. Ces défis sont essentiellement liés aux responsabilités nationales en matière de gestion de la sécurité. La section 3.3 du présent chapitre expose les résultats de l'analyse des risques de sécurité opérationnelle qui ont servi à identifier les HRC jugées comme étant des priorités de sécurité à l'échelle mondiale, les catégories de risques de sécurité opérationnelle supplémentaires, dont les États et régions devraient tenir compte, et les problèmes émergents. En outre, l'analyse a examiné la nécessité d'une infrastructure appropriée à l'appui de la sécurité des opérations (cf. section 3.4). Les résultats de l'analyse figurant dans le présent chapitre ont servi à élaborer les objectifs et cibles du GASP exposés dans la Partie I, chapitre 4.

3.2 DÉFIS ORGANISATIONNELS

Les défis organisationnels sont des problèmes systémiques qui ont une incidence sur la culture organisationnelle, les politiques et procédures, l'efficacité des contrôles des risques de sécurité. Les organisations comprennent les entités au sein d'un État, comme l'Autorité de l'aviation civile (AAC) et les fournisseurs de service, tels les exploitants d'avions, les fournisseurs d'ATS et les exploitants d'aérodromes. Les organisations devraient identifier les dangers des problèmes systémiques et atténuer les risques connexes aux fins de la gestion de la sécurité. Les responsabilités d'un État en matière de gestion de la sécurité comprennent à la fois la supervision et la gestion de la sécurité, mises en œuvre collectivement par le biais d'un PNS.

3.2.1 Assurer la supervision efficace de la sécurité dans le cadre d'un PNS

3.2.1.1 La supervision de la sécurité est une fonction au moyen de laquelle les États assurent la mise en œuvre effective des SARP liées à la sécurité et des procédures connexes figurant dans les annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale et les documents de l'OACI sur la question. La supervision de la sécurité assure également que l'industrie de l'aviation nationale offre un niveau de sécurité égal ou meilleur que celui qui est défini par les SARP. Les États ont des responsabilités d'ensemble de supervision de la sécurité qui mettent l'accent sur leur engagement en matière de sécurité concernant les activités aéronautiques de l'État. Les huit éléments critiques (ÉC) d'un système de supervision de la sécurité sont exposés Figure 3-1. Les États doivent établir les ÉC-1 à ÉC-5 avant la mise en œuvre des ÉC-6 à ÉC-8 aux fins d'une supervision et une gestion efficaces de la sécurité. La responsabilité d'un État individuel en matière de supervision de la sécurité est la base sur laquelle repose la sécurité d'un système de transport aérien mondial. Les États qui éprouvent des difficultés à exercer les fonctions de supervision de la sécurité peuvent avoir une incidence sur la condition de l'aviation civile internationale.

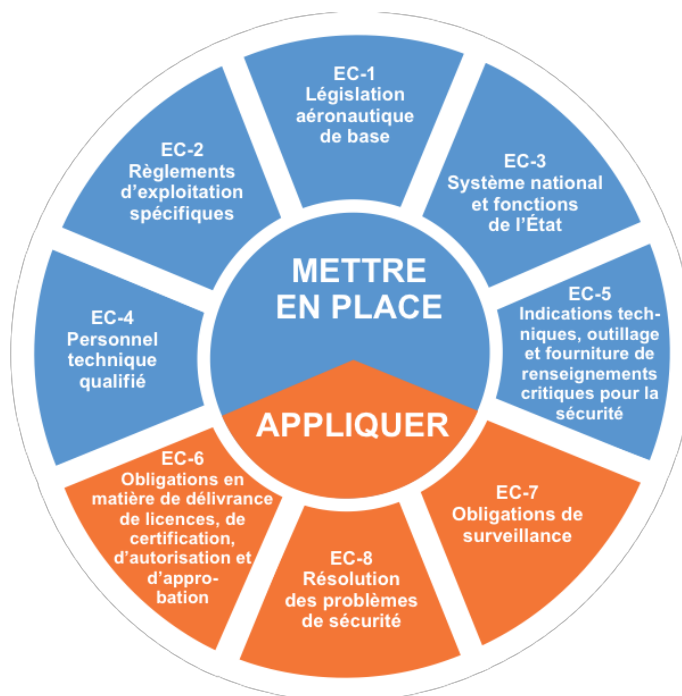


Figure 3-1. Éléments critiques (ÉC) d'un système national de supervision de la sécurité

3.2.1.2 Les États devraient œuvrer sans relâche à l'amélioration de leur mise en œuvre effective des huit ÉC du système national de supervision de la sécurité dans tous les domaines concernés, en fonction de la complexité de leur système d'aviation. Grâce aux efforts de collaboration, le niveau de conformité peut être renforcé, en particulier dans ces régions où les États font face à des pénuries de ressources humaines, financières ou techniques. La collaboration peut passer par l'établissement d'organisations qui fournissent des solutions de sécurité dans des régions se heurtant à des restrictions budgétaires. Une supervision efficace de la sécurité exige un investissement dans les ressources humaines et techniques pour atteindre les objectifs du GASP et s'assurer que les SEI produisent les avantages escomptés. Les États peuvent avoir recours à l'assistance fournie par l'OACI, d'autres États et/ou organisations, notamment les RSOO et les RAIO.

3.2.1.3 Les États peuvent de leur propre initiative envisager de déléguer des fonctions de sécurité, notamment celles qui sont liées à la certification et à la surveillance, à des États et/ou organisations compétents, telles les organisations de supervision de la sécurité au titre du GASOS.

3.2.1.4 En outre, les États peuvent envisager de déléguer des activités à d'autres organisations compétentes, telles les associations professionnelles, les organisations représentant l'industrie ou d'autres organes pouvant, au nom des États, collecter, analyser et protéger les données et informations sur la sécurité, fournir de la formation ou réaliser des activités de suivi.

3.2.1.5 Les États peuvent déléguer des fonctions à d'autres États et/ou organisations, notamment les RSOO, mais ils demeurent responsables de leurs obligations au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Néanmoins, sous réserve des ententes aux termes de l'Article 83 *bis*, l'État d'immatriculation peut choisir de transférer certaines fonctions et tâches, ainsi que les responsabilités connexes, à l'État de l'exploitant dans le cas de la location, l'affrètement ou de la banalisation d'un aéronef. Le principal objectif du transfert de certaines fonctions en vertu de l'Article 83 *bis* est de renforcer les capacités de supervision de la sécurité en déléguant la responsabilité de la supervision à l'État de l'exploitant, en reconnaissant que ledit État peut être mieux placé pour s'en acquitter. Néanmoins, avant d'accepter le transfert de toute fonction, l'État d'immatriculation devrait vérifier que l'État de l'exploitant est pleinement capable de s'en acquitter conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et aux SARP.

3.2.2 Assurer la gestion efficace de la sécurité dans le cadre du PNS

3.2.2.1 Les États devraient s'appuyer sur des systèmes de base de supervision de la sécurité pour mettre pleinement en œuvre les PNS. Aux termes de l'Annexe 19, les États devront demander aux fournisseurs de services concernés sous leur autorité de mettre en place un SGS. Le SGS permet aux fournisseurs de services de capturer et transmettre les informations relatives à la sécurité, ce qui contribue à la gestion des risques de sécurité. Un PNS nécessite la mise en œuvre d'une approche fondée sur le risque atteignant un niveau acceptable de performance de sécurité (ALoSP). Dans ce contexte, le rôle de l'État évolue pour inclure l'établissement et l'atteinte de cibles de performance de sécurité, ainsi qu'une supervision efficace du SGS de ses fournisseurs de services. Les États individuels devraient fournir à leur RASG des informations sur la sécurité découlant de leur PNS afin de contribuer aux activités régionales de gestion des risques de sécurité.

3.2.2.2 Un PNS nécessite une collaboration accrue entre les domaines opérationnels pour détecter les dangers et gérer les risques. L'analyse de diverses formes de données sur la sécurité est nécessaire pour élaborer des stratégies efficaces d'atténuation adaptées à chaque État ou région. Cela exige que l'OACI, les États, les régions et l'industrie œuvrent étroitement de concert en matière de gestion de la sécurité. En outre, une volonté de collaboration entre les parties prenantes clés, notamment les fournisseurs de services et les autorités de réglementation, est essentielle à l'atteinte des cibles de performance de sécurité établies dans le cadre PNS ou des SGS des fournisseurs de services. À travers les partenariats avec les parties prenantes clés aux niveaux régional et national, les données sur la sécurité devraient être analysées afin d'appuyer la tenue à jour des SPI liés aux risques et aux principales composantes du système d'aviation. Les parties prenantes clés devraient passer des accords pour définir les SPI appropriés, déterminer des systèmes communs de classification et établir des méthodologies d'analyse qui facilitent le partage et l'échange d'informations sur la sécurité, en conformité avec les dispositions de l'OACI relatives à la protection de l'information sur la sécurité.

3.2.2.3 La mise en œuvre des PNS et SMS s'accompagne de changements en matière de réglementation, de politique ainsi que des changements organisationnels, qui peuvent nécessiter des ressources supplémentaires ou des qualifications différentes du personnel, selon le degré de mise en œuvre déjà atteint pour chacun des éléments du PNS et du SGS. Des ressources supplémentaires pourraient également s'avérer nécessaires pour appuyer la collecte, l'analyse et la gestion des informations requises afin d'élaborer et de tenir à jour un processus de prise de décision fondé sur le risque. Dans certains cas, les États qui nécessitent de telles ressources peuvent obtenir de l'aide par le biais des RASG, des RSOO ou d'autres États ou organisations compétentes. En outre, des capacités techniques devraient être développées afin de collecter, analyser et protéger les données et informations sur la sécurité, dégager les tendances en matière de sécurité et diffuser les résultats aux parties prenantes concernées. Un PNS peut nécessiter des investissements dans des systèmes techniques qui facilitent les processus analytiques, ainsi que des professionnels expérimentés et compétents à l'appui du programme.

3.3 RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

3.3.1 Les risques de sécurité opérationnelle surviennent durant la prestation d'un service ou la réalisation d'une activité (p. ex. l'exploitation d'un aéronef, le contrôle des aéroports ou de la circulation aérienne). Les interactions opérationnelles entre les individus et la technologie, ainsi que le contexte opérationnel dans lequel les activités de l'aviation se déroulent, sont prises en considération pour identifier les limites de performance et les dangers. Les États, les régions et l'industrie devraient effectuer régulièrement des analyses nationales et régionales des risques de sécurité, en tenant compte des HRC exposées dans le présent chapitre.

3.3.1.1 **Risques régionaux de sécurité opérationnelle** – Les RASG devraient utiliser les données disponibles afin de déterminer les risques de sécurité opérationnelle de la région, qui incluent les HRC mondiales et d'autres risques régionaux de sécurité opérationnelle. Les délais et la mesure de l'avancement de la mise en œuvre des SEI devraient être déterminés à l'aide de la feuille de route.

3.3.1.2 **Risques nationaux de sécurité opérationnelle** – Les États devraient examiner et analyser les données disponibles sur la sécurité afin de déterminer leurs risques de sécurité opérationnelle, qui incluent les HRC mondiales et d'autres risques nationaux ou régionaux de sécurité opérationnelle. Les États devraient également recourir à l'assistance des RSOO ou d'autres organisations nationales compétentes, ou déléguer la collecte/l'analyse des données à un autre État. Les États devraient s'attaquer aux risques nationaux de sécurité opérationnelle. En outre, les États devraient tenir compte des HRC énumérées dans le GASP et des risques régionaux de sécurité opérationnelle (établis par le RASG) lorsqu'ils déterminent quels sont leurs risques nationaux de sécurité opérationnelle. Cette évaluation devrait être guidée par les données. Comme dans le cas des régions, les États devraient définir une période de temps pour la mise en œuvre des SEI et être capables d'en mesurer l'avancement.

3.3.2 Sur la base des analyses régionales et nationales, l'État/la région devrait évaluer le nombre de risques de sécurité qui peuvent être gérés et les classer par ordre de priorité en fonction du processus de gestion des risques de sécurité. En outre, l'État/la région devrait élaborer une méthode de mesure de l'avancement de toute initiative prise durant cette période de temps donnée.

3.3.3 Catégories d'occurrences à risque élevé

Le GASP vise à atteindre l'objectif de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà, et s'y maintenir. Il est nécessaire de remédier à une série de HRC afin d'atténuer les risques d'accident mortel. Des types d'occurrences considérés comme des HRC mondiales (anciennement appelées « priorités de sécurité mondiales ») ont été sélectionnées sur la base d'accidents mortels réels, du risque élevé de décès par accident ou du nombre d'accidents et incidents. Compte tenu des résultats de l'analyse des données sur la sécurité, collectées à partir de sources d'information proactives et réactives (p. ex. accidents, incidents, événements), ainsi qu'auprès de l'OACI et d'autres organisations non gouvernementales, les HRC suivantes, qui ne sont pas dans un ordre particulier, ont été identifiées pour l'édition 2020-2022 du GASP :

- a) impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
- b) perte de contrôle en vol (LOC-I) ;
- c) collision en vol (MAC) ;
- d) sortie de piste (RE) ;
- e) incursion sur piste (RI).

Note.— Des informations concernant les statistiques sur les accidents, les HRC et d'autres données sur la sécurité sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse : www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx.

3.3.3.1 Impact sans perte de contrôle

L'impact sans perte de contrôle (CFIT) est une collision en vol avec impact au sol, sur l'eau ou avec obstacle sans indication de perte de contrôle. Les accidents classés dans la catégorie CFIT comprennent toutes les situations dans lesquelles un aéronef heurte le sol de manière contrôlée, quelle que soit la conscience de la situation de l'équipage. Les accidents CFIT impliquent plusieurs facteurs contributifs, notamment : la conception et la documentation des procédures ; la désorientation du pilote ; des conditions climatiques défavorables. Les spécifications selon lesquelles un aéronef doit être équipé d'un avertisseur de proximité du sol ont considérablement réduit le nombre d'accidents CFIT. Malgré l'absence d'accidents CFIT impliquant les aéronefs de transport au cours des dernières années, les accidents CFIT ont souvent des conséquences catastrophiques lorsqu'ils se produisent, avec très peu de survivants, s'il y en a. En conséquence, un risque élevé de décès est lié à ces événements.

3.3.3.2 Perte de contrôle en vol

Une perte de contrôle en vol (LOC-I) est une manifestation extrême de déviation d'une trajectoire de vol prévue. Les accidents classés dans la catégorie LOC-I sont le fait d'une perte de contrôle en vol qui n'est pas récupérable. Les accidents LOC-I ont souvent des résultats catastrophiques avec très peu de survivants, s'il y en a. En conséquence, un risque élevé de décès est lié à ces événements. Les événements LOC-I impliquent un grand nombre de facteurs contributifs qui peuvent être engendrés par les systèmes d'avion, l'environnement, le pilote/l'humain ou n'importe quelle combinaison d'entre eux. Des trois, les accidents engendrés par le pilote représentent la cause identifiée la plus fréquente d'accidents LOC-I. Le nombre de morts résultant d'événements LOC-I impliquant des avions de transport aérien commercial a conduit à l'examen des pratiques de formation actuelles, comme l'introduction de spécifications en matière de formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement à l'intention des membres d'équipage de conduite.

3.3.3.3 Collision en vol

Une collision en vol est une collision entre deux aéronefs en vol. Les collisions en vol peuvent résulter d'un dépassement d'altitude assignée dû à une perte de séparation entre aéronefs. Les collisions en vol impliquent de nombreux facteurs contributifs, notamment : les conditions de trafic ; la charge de travail du contrôleur de la circulation aérienne ; l'équipement de l'aéronef ; et la formation de l'équipage de conduite. Les spécifications selon lesquelles un aéronef doit être équipé d'un système anticollision embarqué/d'un système d'alerte de trafic et d'évitement de collision (ACAS/TCAS) ont sensiblement réduit le nombre de collisions en vol. Néanmoins, lorsque des collisions en vol ont lieu, elles ont souvent des conséquences catastrophiques avec très peu de survivants, s'il y en a. En conséquence, un risque élevé de décès est lié à ces événements.

3.3.3.4 Sortie de piste

Une sortie de piste est une déviation ou un dépassement de la surface de piste. L'expression « sortie de piste » renvoie à une catégorie d'accident ou d'incident qui se produit durant la phase de décollage ou d'atterrissage. La sortie peut être intentionnelle ou involontaire. Par exemple, une déviation délibérée pour éviter une collision provoquée par une incursion sur piste. Les sorties de piste impliquent de nombreux facteurs contributifs, notamment les approches non stabilisées et les conditions de la piste. Le nombre élevé d'accidents résultant de sorties de piste qui impliquent des avions de transport aérien commercial a débouché sur plusieurs initiatives en matière de sécurité des pistes. L'expression « sécurité des pistes » décrit une série de catégories d'occurrences, notamment : le contact anormal avec la piste ; la collision avec le sol ; la sortie de piste ; l'incursion sur piste ; la perte de contrôle au sol ; la collision avec obstacle(s) ; et l'atterrissage avant la piste/le dépassement de la piste. Néanmoins, les sorties de piste continuent de prédominer au nombre des occurrences. Statistiquement, la majorité des sorties de piste laisse des chances de survie, mais les décès restent significatifs. Les conséquences d'une sortie de piste (si elle laisse des chances de survie) dépendent de plusieurs facteurs, notamment la vitesse à laquelle l'aéronef atterrit ou quitte l'extrémité de la piste durant

la sortie de piste (sorties à énergie élevée), la contamination de la surface de la piste et les caractéristiques de l'extrémité de la piste et de la zone de sécurité à l'aérodrome.

3.3.3.5 Incursion sur piste

Une incursion sur piste renvoie à toute occurrence dans un aérodrome impliquant la présence inopportune d'un aéronef, véhicule ou individu sur la zone protégée d'une surface réservée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs. Les incursions entraînent un risque accru de collision pour les aéronefs occupant la piste. Lorsque des collisions se produisent hors-piste (p. ex. sur une voie de circulation ou sur l'aire de trafic), les aéronefs et/ou les véhicules concernés roulent en général relativement lentement. Mais lorsqu'une collision se produit sur la piste, au moins un des aéronefs impliqués se déplacera souvent à une vitesse considérable (collision à énergie élevée), ce qui augmente les risques de décès. Les incursions sur piste impliquent de nombreux facteurs contributifs, notamment : la conception de l'aérodrome ; la charge de travail du pilote et du contrôleur de la circulation aérienne ; et l'utilisation d'expressions non conventionnelles. Statistiquement, très peu d'incursions sur piste résultent de collisions, mais un risque élevé de décès associé à ces événements existe. La collision entre deux B747 à l'aéroport de Los Rodeos, à Tenerife, en 1977, était la conséquence d'une incursion sur piste et il reste le pire accident de l'histoire de l'aviation, avec le nombre de pertes humaines le plus élevé.

3.3.4 Autres catégories de risques de sécurité opérationnelle

3.3.4.1 Outre les HRC, les États et les régions devraient examiner les catégories restantes de risque pour lesquelles il existe suffisamment de données, comme il est indiqué aux § 3.3.1.1 et 3.3.1.2.

3.3.4.2 L'OACI a mis en place un site particulier sur son portail sécurisé pour que les RASG dressent la liste des autres risques de sécurité opérationnelle. À des fins de cohérence en matière de compte rendu, les États et les régions sont invités à utiliser les catégories d'occurrence en aviation de l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST-États-Unis)/l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT).

Note.— Des informations supplémentaires sur la CICTT sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

3.3.5 Problèmes émergents

3.3.5.1 Les problèmes émergents incluent les opérations, technologies, politiques publiques, modèles ou idées d'activités pouvant avoir à l'avenir une incidence sur la sécurité, sur lesquelles les données existantes sont insuffisantes pour réaliser une analyse type guidée par les données. Il est important que la communauté aéronautique internationale reste vigilante quant aux problèmes émergents afin de détecter les risques de sécurité potentiels, collecter les données correspondantes et élaborer proactivement des atténuations pour y remédier. La gestion des problèmes émergents, en particulier les risques de sécurité potentiels, peut fournir l'occasion de promouvoir la recherche. L'utilisation de technologies, procédures et opérations nouvelles devrait en conséquence être encouragée.

3.3.5.2 L'OACI a développé un site particulier sur son portail sécurisé pour que les RASG y dressent la liste des problèmes émergents et des risques de sécurité potentiels. À des fins de cohérence, les États et les régions devraient utiliser les catégories existantes de la CICTT et informer de la nécessité de créer et/ou de modifier les catégories.

Note.— Des informations supplémentaires sur le site consacré aux autres risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/gasp>.

3.4 INFRASTRUCTURE APPROPRIÉE À L'APPUI DE LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS

3.4.1 Outre les défis et les risques de sécurité opérationnelle, le GASP appuie la mise en œuvre du GANP en exigeant une infrastructure appropriée pour soutenir la fourniture des services essentiels mis en évidence dans les blocs constitutifs de base (BBB). Le cadre BBB décrit l'ossature de tout système robuste de navigation aérienne en définissant les services essentiels de navigation aérienne à fournir en matière d'aviation civile internationale selon les SARP et les Procédures de navigation aérienne (PANS) de l'OACI. Il s'agit des services essentiels dans les domaines de l'exploitation d'un aéroport, la gestion de la circulation aérienne, la recherche et le sauvetage, les informations météorologiques et aéronautiques. Une fois fournis, ces services essentiels constituent la base de toute amélioration opérationnelle pour renforcer la performance du système [mise à niveau par bloc du système de l'aviation (ASBU)]. Outre les services essentiels, le cadre BBB identifie les utilisateurs de ces services ainsi que les atouts nécessaires à déployer pour les fournir (infrastructure de communications, navigation et surveillance).

3.4.2 Les BBB sont un cadre indépendant, et non un bloc du cadre des ASBU. Les BBB ne représentent aucune étape d'évolution, mais le niveau de référence. Ce niveau de référence est défini par les services de base convenus par les États aux termes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* de sorte que l'aviation civile internationale puisse se développer de manière sûre et ordonnée. Le cadre des ASBU définit un ensemble d'améliorations opérationnelles dans des domaines du système de navigation aérienne sur lesquelles la communauté aéronautique est convenue de se pencher afin de maintenir ou d'améliorer la performance de ce système (les continuums des ASBU). Un élément ASBU est un changement précis dans les opérations, conçu pour améliorer la performance du système de navigation aérienne dans des conditions opérationnelles précises.

Note.— Des informations supplémentaires sur le cadre BBB sont disponibles dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) ainsi que sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www4.icao.int/gangway>.

Chapitre 4

OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DU GASP

4.1 GÉNÉRALITÉS

4.1.1 Les objectifs du GASP ont été élaborés à l'aide de la structure exposée dans l'*Agenda pour le développement durable à l'horizon 2030* des Nations Unies (ONU), qui renferme une série de cibles et objectifs de développement durable (ODD) (cf. <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs> pour plus d'information). Cet Agenda est un plan d'action pour les individus, la planète et la prospérité. Il contient dix-sept ODD de l'ONU qui conjuguent les trois dimensions du développement durable : la dimension économique, la dimension sociale et la dimension environnementale. Les objectifs stratégiques de l'OACI sont résolument liés à quinze des dix-sept ODD et l'Organisation s'engage pleinement à travailler en étroite collaboration avec les États et d'autres organes de l'ONU à l'appui des cibles connexes.

Note.— Des informations supplémentaires sur la contribution de chaque objectif stratégique de l'OACI aux ODD de l'ONU sont disponibles à l'adresse www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx.

4.1.2 Les objectifs du GASP sont le fruit des efforts déployés en matière de sécurité de l'aviation. Ils exposent les résultats souhaités que la Stratégie de sécurité de l'OACI (énoncée dans le GASP) vise à produire. Les objectifs du GASP donnent des indications sur les résultats de haut niveau que les États, les régions ou l'industrie doivent atteindre. Chacun des objectifs du GASP comprend des cibles précises. Les cibles sont le résultat spécifique souhaité des mesures prises par les États, les régions et l'industrie afin de réaliser les objectifs, à un moment donné. Les cibles du GASP sont rédigées de manière à identifier à qui s'adressent les mesures spécifiques (p. ex. les États) et quels indicateurs devraient être mesurés pour faire apparaître les progrès réalisés afin d'atteindre l'objectif. Certains objectifs comprennent plus d'une cible et chacune des cibles du GASP est liée à une série d'indicateurs. Les indicateurs sont un indice de mesures utilisé pour évaluer si le GASP donne les résultats attendus par les États, les régions et l'industrie. Les indicateurs du GASP montrent si les résultats souhaités apparaissent et mesurent l'avancement des activités liées aux cibles du GASP. Ils sont rédigés de manière à référencer les données quantitatives (p. ex. le nombre ou le pourcentage). Certains indicateurs renvoient à des occurrences (p. ex. le nombre d'accidents) considérées comme étant le résultat d'une gestion défailante. D'autres renvoient à des activités dirigées par les États ou d'autres parties prenantes [p. ex. la réalisation de plans d'actions correctives (CAP)] destinées à améliorer la gestion de la sécurité de l'aviation. Enfin, les indicateurs du GASP servent à mesurer la réalisation de ses objectifs.

4.1.3 Les objectifs, cibles et indicateurs du GASP figurent au Tableau 4-1. Ces objectifs découlent de l'analyse exposée dans la Partie I, chapitre 3, qui indique les défis liés à la sécurité et la priorisation des domaines qui requièrent des mesures afin d'en renforcer la sécurité. Les sections qui suivent fournissent des informations détaillées sur les objectifs et les cibles, ainsi que sur les indicateurs correspondants.

4.2 CONCEPTS CLÉS ET MÉTRIQUES UTILISÉS DANS LES OBJECTIFS DU GASP

4.2.1 La présente section explique en détail quelques-unes des métriques principales utilisées dans les objectifs, cibles et indicateurs du GASP. Certains de ces concepts sont nouveaux ou représentent une évolution par rapport aux métriques précédemment utilisées par l'OACI pour mesurer la performance de sécurité.

4.2.2 Taux d'accident

Le principal indicateur de sécurité de l'OACI dans le système mondial de transport aérien est le taux d'accidents des vols commerciaux réguliers impliquant des aéronefs à voilure fixe avec une masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg. Les accidents d'aéronef sont classés selon la définition de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et les détails de chaque accident sont examinés par le Groupe d'étude sur les indicateurs de sécurité de l'OACI afin de garantir l'exactitude des données. Les données sur les départs sont collectées par la Direction du transport aérien de l'Organisation à l'aide d'une combinaison d'intrants. Des estimations sont faites lorsque les données n'ont pas été fournies par les États, ou bien les données nationales et les sources commerciales sont utilisées pour obtenir la meilleure estimation du nombre réel de départs. Lorsque de nouvelles données sont fournies à l'OACI, elles sont entrées dans la base de données, ce qui peut produire de légers changements dans les taux calculés d'une année à l'autre. Le taux d'accidents mortels est calculé en fonction des accidents entraînant une ou plusieurs blessures mortelles, à l'aide de la définition fournie dans l'Annexe 13.

4.2.3 Questions de protocole prioritaires aux fins de la sécurité du système de supervision

4.2.3.1 Il existe actuellement environ 1 000 questions de protocole (PQ). Toutes les PQ du Programme universel d'audits de la sécurité (USOAP) contribuent à parts égales au score de la mise en œuvre effective (EI), mais elles n'ont pas toutes la même incidence sur les risques de sécurité opérationnelle. Par exemple, les PQ concernant la documentation, quoique importantes, ont une incidence moins directe sur les risques de sécurité opérationnelle. Certaines PQ, s'il s'avère qu'elles ne sont pas satisfaisantes, peuvent avoir une incidence significative sur la sécurité opérationnelle et indiquer un risque élevé en matière de préoccupation significative de sécurité (SSC). Nombre d'États sont d'avis que prendre en compte une proportion conséquente de PQ est un défi. Étant donné que ces États font face à des difficultés relevant de toutes les PQ, il est utile de leur indiquer lesquelles peuvent demander une attention plus poussée ou sont prioritaires.

4.2.3.2 L'expression « PQ prioritaires » renvoie aux PQ qui ont une corrélation plus élevée de risque de sécurité opérationnelle. Il est important de dégager les PQ prioritaires afin que les États puissent orienter leurs ressources en conséquence. Il est à noter que l'ensemble des PQ continue d'être essentiel pour l'évaluation complète de la mise en œuvre effective par l'État du système de supervision de la sécurité.

4.2.4 Questions de protocole substantielles du PNS

L'expression « fondements du PNS » renvoie à un sous-ensemble de PQ de l'USOAP, qui ont été identifiées comme étant la base du PNS et sont considérées comme des préalables à sa mise en œuvre dans son intégralité. Ce sont les « questions de protocole substantielles du PNS ». Les PQ substantielles du PNS sont regroupées dans des domaines d'étude découlant de l'Annexe 19 et du Doc 9859. Les États peuvent classer et traiter ces PQ par ordre de priorité lors d'une analyse des écarts du PNS ou lors de la définition de la mise en œuvre/du plan d'action du PNS. Le concept de « fondements du PNS » vise à remplacer les 60 pour cent du score EI précédemment utilisés dans le GASP comme seuil d'avancement de la mise en œuvre du PNS. Le but poursuivi est que ces PQ soient incluses dans la planification de la mise en œuvre du PNS afin d'en garantir la durabilité. La liste complète des PQ substantielles du PNS se trouve dans l'outil SSP Foundation disponible via le système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/iStars.

4.2.5 Indice de supervision de la sécurité

4.2.5.1 L'indice de supervision de la sécurité d'un État est un indicateur de ses capacités en la matière. Chaque État audité a un indice de supervision de la sécurité. C'est un chiffre supérieur à zéro où le chiffre 1 (un) représente le niveau minimal attendu des capacités de supervision de la sécurité d'un État, en fonction du nombre de départs, comme indicateur supplétif de la taille du système aéronautique de cet État.

Note.— L'analyse a montré que les volumes annuels de départs commerciaux réguliers représentent très bien les niveaux d'activités de supervision de la sécurité des États. Afin de mieux rendre compte de ces niveaux pour les activités de supervision opérationnelle, seuls les départs de compagnies de pavillon de l'État sont pris en considération en ce qui concerne l'indice de supervision de la sécurité de la catégorie des opérations (cf. § 4.2.5.3).

4.2.5.2 L'indice de supervision de la sécurité est une fonction mathématique comparant le score EI d'un État et le volume du trafic par rapport à un score cible EI de supervision de la sécurité, qui est calculé à l'aide d'une régression log-linéaire globale. L'indice de supervision de la sécurité aura tendance à baisser avec le temps si le trafic augmente et que le score EI demeure inchangé. Des détails sur le modèle mathématique utilisé, ainsi que le raisonnement qui le sous-tend, sont disponibles via iSTARS à l'adresse www.icao.int/safety/iStars.

4.2.5.3 L'indice de supervision de la sécurité se divise en trois catégories fonctionnelles, comme suit :

- a) **opérations** – cette catégorie regroupe les scores EI dans les domaines d'audit USOP liés aux licences du personnel et à la formation (PEL), aux opérations d'aéronef (OPS) et à la navigabilité d'un aéronef (AIR) ;
- b) **navigation aérienne** – cette catégorie regroupe les scores EI dans les domaines d'audit USOP liés aux aéroports et aides au sol (AGA) et aux services de navigation aérienne (ANS) ;
- c) **fonctions de soutien** – cette catégorie regroupe les scores EI dans les domaines d'audit USOP liés à la législation aéronautique de base et aux règlements d'aviation civile (LEG), aux organisations de l'aviation civile (ORG) et aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronef (AIG).

4.2.5.4 L'indice de supervision de la sécurité est un concept nouveau introduit dans l'édition 2020-2022 du GASP et il s'agit de l'un des indicateurs des capacités de supervision de la sécurité d'un État. Les États devraient se centrer sur l'atteinte de toutes les cibles du GASP et améliorer sans relâche leurs scores EI dans le cadre de leurs responsabilités de gestion de la sécurité.

4.2.5.5 L'application de l'indice de supervision de la sécurité (disponible sur iSTARS) devrait être utilisée par l'État, en plus de ses scores EI, comme l'un des outils d'évaluation de ses capacités de supervision de la sécurité.

4.2.5.6 L'OACI utilise l'indice de supervision de la sécurité pour identifier et prioriser les États qui recevront une assistance de la part de l'Organisation ou d'autres entités, aux fins de l'amélioration de leur système de supervision de la sécurité. Ces États devraient accroître leurs efforts de conformité et demander de l'aide. L'OACI utilise également l'indice de supervision de la sécurité pour déterminer quels États se prêtent le mieux à un partenariat avec l'Organisation, ainsi qu'avec des entités régionales, afin d'aider d'autres États à améliorer leur système de supervision de la sécurité. Ces États sont encouragés à collaborer internationalement mais à travailler quand même à l'amélioration de leur propre système.

4.3 DESCRIPTION DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DU GASP

4.3.1 Le GASP vise l'objectif ambitieux de sécurité d'atteindre le niveau zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà, et de s'y maintenir. Cet objectif est jugé « ambitieux » car il signifie l'ambition de parvenir à un système d'aviation encore plus sûr. L'année 2030 a été choisie comme échéance pour atteindre cet objectif car il est prévu que le volume du trafic doublera à ce moment-là. C'est également l'année cible indiquée dans l'*Agenda pour le développement durable* des ODD de l'ONU. Le GASP s'aligne sur le calendrier de cet agenda, car ses objectifs contribuent au succès des ODD de l'ONU.

4.3.2 Une série d'objectifs soutient cet objectif ambitieux de sécurité. L'édition 2020-2022 du GASP contient six objectifs. Certains découlent des trois objectifs de la précédente édition 2017-2019 du GASP, qui appelait les États à mettre en place des systèmes efficaces de supervision de la sécurité, à mettre en œuvre des PNS et à se tourner vers

une gestion prédictive des risques. Durant le processus de consultation aux fins de la mise à jour du GASP, les États et organisations non gouvernementales ont demandé à l'OACI qu'une place plus large soit faite à la gestion des risques de sécurité opérationnelle dans le cadre des objectifs du GASP. En réponse à cela, les objectifs traitent maintenant aussi des défis organisationnels (ORG) et des risques de sécurité opérationnelle (OPS). Les objectifs exposés dans le présent chapitre remplacent ceux de l'édition 2017-2019 du GASP.

4.3.3 L'objectif 1 du GASP est de parvenir à la réduction continue des risques de sécurité opérationnelle. Cette réduction est obtenue grâce à une série de mesures ciblant les HRC. L'objectif traite des problèmes opérationnels que les États, les régions et l'industrie peuvent rencontrer, ainsi que des risques de sécurité opérationnelle qui doivent être atténués dans le cadre des plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation.

4.3.3.1 La cible 1.1 vise la baisse du taux mondial d'accidents des vols commerciaux réguliers. Plusieurs indicateurs sont liés à cette cible, notamment : le nombre d'accidents ; les accidents mortels et le nombre de morts par État, région ou dans le monde ; ainsi que les taux d'accidents, d'accidents mortels et de mortalité (c'est-à-dire le nombre d'occurrences par million de départs). Les indicateurs du GASP incluent également le pourcentage d'occurrences liées aux HRC.

4.3.4 L'objectif 2 concerne les États individuels et le renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité. Cet objectif invite tous les États à progresser dans le cadre de leur mise en œuvre des huit ÉC et à relever les défis organisationnels auxquels ils font face lors de la mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité. Deux cibles sont associées à cet objectif.

4.3.4.1 La cible 2.1 invite tous les États à améliorer leur score EI de ÉC du système national de supervision de la sécurité d'une manière progressive qui se traduirait par des hausses graduelles, jusqu'à ce qu'un taux global élevé de EI soit atteint. Dans le cadre de cette cible, les États devraient se centrer principalement sur les PQ prioritaires. Les indicateurs du GASP liés à cette cible considèrent : le score EI total ; les activités par État, comme le nombre d'entre elles ayant pleinement mis en œuvre les PQ prioritaires ; et le pourcentage de CAP requis qui ont été communiqués à l'OACI par les États via le cadre en ligne (OLF) afin de traiter des résultats des activités de la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP.

4.3.4.2 La cible 2.2 invite tous les États à atteindre un indice de supervision de la sécurité supérieur à 1 (un) dans toutes les catégories d'ici 2022. Le concept d'indice de supervision de la sécurité est décrit au § 4.2.5 du présent chapitre. Les indicateurs du GASP associés à cette cible incluent le pourcentage des États maintenant un indice de supervision de la sécurité supérieur à 1 (un) dans toutes les catégories et le pourcentage de chaque catégorie avec un indice de supervision de la sécurité supérieur à 1 (un) au niveau mondial.

4.3.5 L'objectif 3 vise lui aussi les États individuellement et les invite à mettre en œuvre des PNS efficaces. L'objectif porte sur les défis organisationnels auxquels font face les États lors de la mise en œuvre d'un PNS et il inclut la mise en œuvre d'un SGS par les fournisseurs de services dans les États, conformément à l'Annexe 19. Deux cibles sont associées à cet objectif et elles représentent une approche progressive par étapes de la mise en œuvre du PNS.

4.3.5.1 La cible 3.1 invite tous les États à mettre en place les fondements d'un PNS d'ici 2022. Les indicateurs du GASP se rapportant aux fondements d'un PNS incluent le nombre d'États les ayant mis en œuvre, ainsi que le pourcentage de PQ connexes jugé satisfaisant.

4.3.5.2 Une fois que les États ont atteint la cible 3.1, ils peuvent passer à la **cible 3.2**, qui préconise la mise en œuvre d'un PNS efficace d'ici 2025. Un « PNS efficace » est un PNS qui atteint effectivement les objectifs qu'il est censé atteindre. L'efficacité d'un PNS sera mesurée à l'aide des PQ correspondantes, qui seront incluses dans les activités de l'USOAP CMA afin d'évaluer la mise en œuvre par les États des dispositions de l'OACI en matière de gestion de la sécurité. La cible pour un PNS efficace comprend la mise en œuvre du SGS chez les prestataires de services. Les indicateurs du GASP aux fins d'un PNS efficace incluent les activités liées à la gestion de la sécurité, comme le nombre d'États qui demandent aux fournisseurs de services sous leur autorité de mettre en œuvre un SGS et le nombre d'États qui ont mis en œuvre un plan national de sécurité de l'aviation.

4.3.6 L'objectif 4 concerne les régions telles que définies dans le GASP. Il invite les États à collaborer davantage au niveau régional afin de renforcer la sécurité. Trois cibles sont associées à cet objectif.

4.3.6.1 **La cible 4.1** prie instamment les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP de recourir à un mécanisme régional de supervision de la sécurité, à un autre État ou d'autres fonctions reconnues par l'OACI d'une autre organisation de supervision de la sécurité, pour obtenir de l'aide aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité. Les indicateurs du GASP se rapportant à cette cible incluent le nombre d'États ayant besoin d'aide ainsi que le nombre d'entre eux qui en demande. Les États devraient demander de l'aide dans des délais suffisants afin d'atteindre les autres cibles du GASP liées aux capacités de supervision de la sécurité, fixées pour 2022.

4.3.6.2 **La cible 4.2** invite tous les États à donner d'ici 2022 à leurs RASG respectifs des informations sur les risques de sécurité, notamment les SPI du PNS. Cette cible vise à renforcer les capacités de gestion des risques de sécurité de chaque RASG. Les indicateurs du GASP pour cette cible incluent le nombre d'États et de fournisseurs de services donnant des informations sur les risques de sécurité aux RASG, ainsi que le nombre d'États qui partagent les SPI de leur PNS avec les RASG.

4.3.6.3 **La cible 4.3** invite tous les États ayant des capacités effectives de supervision de la sécurité et un PNS efficace de s'employer à diriger les activités de gestion des risques de sécurité des RASG d'ici 2022. Un État avec des capacités effectives de supervision de la sécurité est un État qui a atteint l'objectif 2 du GASP, ou compte le faire, en plus d'avoir un PNS efficace en place. L'intention qui sous-tend cette cible est d'exhorter les « États champions » dans chaque région à diriger les activités de gestion des risques de sécurité des RASG. Étant donné que ces États ont des capacités effectives de supervision de la sécurité et un PNS efficace, ils sont le mieux placés pour contribuer aux activités régionales de gestion de la sécurité, notamment l'identification des dangers. Les indicateurs du GASP pour cette cible s'étendent à des activités comme le nombre de RASG ayant un plan régional de sécurité de l'aviation.

4.3.7 **L'objectif 5** du GASP s'adresse à l'industrie et vise à étendre l'utilisation de ses programmes. Deux cibles se rattachent à cet objectif.

4.3.7.1 **La cible 5.1** invite tous les prestataires de services à utiliser des SPI mondialement harmonisés dans le cadre de leur SGS d'ici 2020, en tenant compte des besoins opérationnels. L'expression « SPI mondialement harmonisés » renvoie à l'utilisation de métriques harmonisées à l'échelle mondiale aux fins du développement et du suivi des SPI des prestataires de services. L'indicateur du GASP associé à cette cible a trait au nombre de prestataires de services utilisant des métriques mondialement harmonisées pour leur SPI. L'utilisation de métriques mondialement harmonisées facilite la gestion des risques de sécurité aux niveaux régional et international.

4.3.7.2 **La cible 5.2** porte sur l'augmentation du nombre de prestataires de services participant aux programmes correspondants d'évaluation de l'industrie, reconnus par l'OACI, comme le Conseil international des aéroports (ACI), le Programme d'excellence (APEX) en matière de sécurité aéroportuaire, l'évaluation de la maturité dans le cadre des Normes d'excellence en matière de systèmes de gestion de la sécurité de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), les normes de base du risque en aviation (BARS) de la Flight Safety Foundation (FSF), l'audit IATA de la sécurité de l'exploitation, et la norme internationale pour l'exploitation des avions d'affaires (IS-BAO) du Conseil international des avions d'affaires (IBAC). Ces programmes ne remplacent pas la nécessité de supervision de la sécurité par les États, mais l'OACI en reconnaît les avantages, qui ont une incidence positive sur la sécurité opérationnelle parmi les prestataires de services. L'indicateur du GASP associé à cette cible est centré sur le nombre de prestataires de services participant aux programmes d'évaluation correspondants de l'industrie, reconnus par l'OACI.

4.3.8 **L'objectif 6** porte sur la nécessité de garantir la disponibilité de l'infrastructure appropriée afin d'appuyer la sécurité des vols. Sa cible est le nombre d'États ayant mis en œuvre les éléments clés de l'infrastructure de la navigation aérienne et des aéroports. Cela est lié aux activités soulignées dans le GANP (cf. Partie I, chapitre 3, section 3.4).

4.3.9 Le GASP contient une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui expose les SEI des États, des régions et de l'industrie afin de traiter chacun des objectifs décrits dans le présent chapitre. La feuille de route offre une approche souple pour mettre en œuvre une stratégie nationale et régionale de sécurité, en conformité avec le GASP (cf. Partie II, chapitre 3).

Tableau 4-1. Objectifs, cibles et indicateurs du GASP

OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »		
Objectif	Cible	Indicateurs
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle	1.1¹ Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents • Nombre d'accidents par million de départs (taux d'accidents) • Nombre d'accidents mortels • Nombre d'accidents mortels par million de départs (taux d'accidents mortels) • Nombre de morts • Nombre de morts par passagers transportés (taux de mortalité) • Pourcentage d'occurrences lié aux catégories à risque élevé (HRC)
Objectif 2 : Renforcement des capacités de supervision de la sécurité des États	2.1 Tous les États doivent améliorer leur score de mise en œuvre efficace (EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité (en se concentrant sur les PQ prioritaires) comme suit : d'ici 2022 – 75 % d'ici 2026 – 85 % d'ici 2030 – 95 %	<ul style="list-style-type: none"> • Score EI mondial d'ensemble • Score EI d'ensemble par État • Score EI régional d'ensemble • Nombre d'États atteignant le score EI dans les délais • Nombre d'États ayant pleinement mis en œuvre les PQ prioritaires liées à un système de supervision de la sécurité • Pourcentage de PQ prioritaires mises en œuvre par État • Pourcentage de chaque PQ prioritaire mise en œuvre à l'échelle mondiale • Nombre d'États mettant à jour en temps voulu le système de notification des différences • Pourcentage de plans d'action corrective (CAP) requis communiqué par les États (via OLF) • Pourcentage de CAP achevés par État (via OLF)
	2.2 D'ici 2022, tous les États doivent atteindre un indice de supervision de la sécurité supérieur à 1, dans toutes les catégories	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États maintenant un indice de sécurité supérieur à 1 dans toutes les catégories • Pourcentage des États maintenant un indice de sécurité supérieur à 1 dans toutes les catégories • Pourcentage de chaque catégorie avec un indice de supervision de la sécurité supérieur à 1 dans le monde • Indice de supervision de la sécurité par État, par catégorie
Objectif 3 : Mise en œuvre effective des programmes nationaux de sécurité (PNS)	3.1 D'ici 2022, tous les États doivent mettre en œuvre les fondements d'un PNS	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant mis en œuvre les fondements d'un PNS • Pourcentage de chaque domaine mis en œuvre dans le monde • Pourcentage de PQ substantielles satisfaisantes du PNS • Pourcentage de CAP requis liés aux PQ substantielles du PNS communiqué par les États (via OLF) • Pourcentage de CAP requis liés aux PQ substantielles du PNS réalisé par les États (via OLF)
	3.2 D'ici 2025, tous les États doivent mettre en œuvre un PNS efficace, adapté à la complexité de leur système d'aviation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant mis en œuvre un PNS efficace • Niveau de maturité atteint dans les PQ de l'Annexe 19, par État • Nombre d'États nécessitant des fournisseurs de services concernés sous leur autorité afin de mettre en œuvre un SGS • Nombre d'États qui ont mis en œuvre un plan national de sécurité de l'aviation

¹ Légende : Cibles liées aux ORG – Jaune / Cibles liées aux OPS – Vert.

OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »		
Objectif	Cible	Indicateurs
Objectif 4 : Accroître la collaboration au niveau régional	4.1 D'ici 2020, les États qui ne pensent être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP, doivent recourir à un mécanisme régional de supervision de la sécurité, à un autre État ou à des fonctions d'organisations de supervision de la sécurité reconnues par l'OACI pour demander de l'aide aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant besoin d'aide/de soutien • Nombre d'États cherchant activement de l'aide • Nombre d'États recevant de l'aide • Nombre d'États offrant de l'aide
	4.2 D'ici 2022, tous les États fournissent à leurs groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) respectifs des informations sur les risques de sécurité, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du PNS	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États fournissant des informations sur les risques de sécurité aux RASG • Nombre d'États qui partagent les SPI de leur PNS avec les RASG • Nombre d'États envoyant des informations sur des questions de sécurité aux États, aux RASG ou autres parties prenantes
	4.3 D'ici 2022, tous les États ayant des capacités effectives de supervision de la sécurité et un PNS efficace, doivent s'employer à diriger les activités de gestion de la sécurité des RASG	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant des capacités effectives de supervision de la sécurité et un PNS efficace, dirigeant les activités de gestion des risques de sécurité des RASG • Nombre de RASG ayant un plan régional de sécurité de l'aviation
Objectif 5 : Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie	5.1 D'ici 2020, tous les fournisseurs de services doivent utiliser les SPI harmonisés à l'échelle mondiale dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité (SGS)	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de fournisseurs de services utilisant une métrique harmonisée à l'échelle mondiale pour leur SPI
	5.2 D'ici 2020, augmenter le nombre de fournisseurs de services participant aux programmes d'évaluation correspondants de l'industrie reconnus par l'OACI	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de fournisseurs de services participant aux programmes d'évaluation correspondants de l'industrie reconnus par l'OACI
Objectif 6 : Veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour appuyer la sécurité des opérations	6.1 D'ici 2022, tous les États mettent en œuvre l'infrastructure de base de navigation aérienne et d'aéroport	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant mis en œuvre l'infrastructure de base de navigation aérienne et d'aéroport

Chapitre 5

MESURE DE LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

5.1 MESURE DE LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ RELATIVE AU GASP

La performance de sécurité du GASP se mesure à l'aide d'une série de métriques définies par les indicateurs du GASP. Les éléments utilisés pour mesurer la performance de sécurité liée au GASP incluent, sans toutefois s'y limiter :

- a) le nombre de morts (en tant qu'indicateur principal) ;
- b) le taux d'accidents ;
- c) le taux d'accidents mortels ;
- d) les PQ prioritaires d'un système de supervision de la sécurité ;
- e) un indice de supervision de la sécurité ;
- f) les PQ substantielles du PNS ;
- g) les PQ se rapportant à la gestion de la sécurité.

5.2 PARTAGE ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LA SÉCURITÉ

5.2.1 Les RASG jouent un rôle clé dans la mesure de la performance de sécurité et l'évaluation des résultats du GASP. À travers les plans régionaux de sécurité de l'aviation, les RASG fixent les objectifs et cibles régionaux et déterminent une série de SEI pour aider à les atteindre. Les RASG utilisent également les indicateurs du GASP associés aux cibles afin de mesurer si les SEI parviennent aux résultats souhaités. Les plans régionaux de sécurité de l'aviation sont appuyés par les plans nationaux de sécurité de l'aviation élaborés par les États de la région ainsi que ceux des autres parties prenantes, telles les organisations régionales et les organisations non gouvernementales.

5.2.2 Le partage et l'échange d'informations sur la sécurité sont au centre des mesures de performance de la sécurité. Les RASG sont idéalement placés pour partager et échanger des informations sur la sécurité du fait de la composition de leur statut de membre, qui s'étend à la représentation des États, des régions et de l'industrie, notamment sans toutefois s'y limiter, les opérateurs, les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodromes et les fabricants d'avions. L'ensemble de ces parties prenantes apportent des informations utiles sur les dangers et les problèmes émergents qui peuvent être introduits dans le processus régional de gestion des risques de sécurité.

5.2.3 Plusieurs RASG ont déjà effectué des évaluations de risques de sécurité afin de les atténuer au niveau régional. L'une des cibles du GASP invite tous les États à fournir à leurs RASG respectifs des informations sur les risques de sécurité, notamment les SPI du PNS. L'intention sous-jacente de cette cible est d'étendre les capacités de gestion des risques de sécurité des RASG en encourageant le partage des informations liées à la sécurité. Les États individuellement et les prestataires de services au sein d'une région devraient fournir à leur RASG des informations sur les risques de sécurité. Afin de promouvoir davantage le partage et l'échange d'informations sur la sécurité, les États ayant des capacités effectives de supervision de la sécurité et un PNS efficace devraient participer aux activités de

gestion des risques de sécurité de leur RASG. Ces États sont le mieux placés pour contribuer aux activités régionales de gestion de la sécurité, comme l'identification des dangers, en raison de la maturité de leur PNS, des données disponibles et de l'expérience dans le domaine de la gestion des risques de sécurité. En outre, les RASG devraient encourager les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 à partager avec eux, en leur qualité de source d'informations sur les problèmes régionaux de sécurité, leurs préoccupations en la matière. Les informations sur la sécurité recueillies par les RASG servent un double objectif : identifier et prioriser les SEI afin d'atténuer les risques de sécurité dans le cadre du processus de planification ; et mesurer l'incidence des SEI en tant que partie du processus d'assurance de la sécurité. Ces informations servent à déterminer si les objectifs et cibles du GASP sont atteints au niveau régional.

5.3 RAPPORTS D'AVANCEMENT

5.3.1 Les comptes rendus exacts d'informations sur la sécurité, en temps voulu, aux niveaux international, régional et national, sont décisifs pour vérifier si les objectifs ont été atteints et surveiller la mise en œuvre des SEI de la feuille de route. L'OACI, les RASG et les organisations partenaires publient des rapports sur la sécurité dans le cadre de leur devoir de surveillance des progrès accomplis dans l'atteinte de leurs objectifs de sécurité. Combinés, ces rapports donnent une perspective tout à la fois d'envergure mondiale et spécifique de domaines individuels. Une analyse de SPI multiples est essentielle pour évaluer la performance de sécurité dans son ensemble.

5.3.2 L'OACI publie un *Rapport sur la sécurité* annuel, dont les composantes principales comportent des analyses à jour du niveau de mise en œuvre effective des systèmes de supervision de la sécurité par les États, des statistiques sur les accidents et les taux d'accidents. Le *Rapport sur la sécurité* est axé sur les tendances dans les catégories d'accident qui ont entraîné un nombre significatif d'occurrences et de décès. En outre, le *Rapport sur la sécurité* de 2021 contiendra un rapport d'avancement relatif à la mise en œuvre du GASP présentant l'état des objectifs et cibles du GASP aux niveaux mondial et régional. Ces rapports et des informations supplémentaires sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety.

5.4 RESPONSABILITÉS D'ÉVALUATION

Les RASG sont chargés d'évaluer en permanence l'avancement des objectifs et cibles du GASP exposés dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation, de déterminer si ces objectifs et cibles ont été atteints dans les délais alloués. Chaque États doit communiquer au RASG des informations pertinentes sur le plan national de sécurité de l'aviation, pour permettre la compilation des résultats régionaux. D'autres parties prenantes, comme les organisations non gouvernementales concernées par des objectifs et cibles spécifiques, devraient également rendre compte aux RASG respectifs afin de contribuer à l'évaluation. Les RASG ont des procédures adéquates en place pour assurer un flux de données fiables et cohérentes. Les bureaux régionaux de l'OACI sont chargés de travailler avec leurs RASG respectifs à la production d'un rapport qui est communiqué au siège de l'Organisation et sert de base au *Rapport sur l'État de la sécurité de l'aviation dans le monde*, présenté à l'Assemblée. Les résultats de cette évaluation serviront également dans le cadre de la révision des éditions ultérieures du GASP.

PARTIE II

MISE EN ŒUVRE

Chapitre 1

MISE EN ŒUVRE DU GASP AU NIVEAU RÉGIONAL

1.1 RÔLES ET RESPONSABILITÉS RÉGIONALES DANS LA MISE EN ŒUVRE DU GASP

1.1.1 Le GASP offre une perspective mondiale, mais son contenu peut devoir être ajusté afin de répondre aux besoins régionaux. Pour ce faire, chaque région devrait produire un plan régional de sécurité de l'aviation. Le plan régional de sécurité de l'aviation expose l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période de temps déterminée (p. ex. pour les cinq prochaines années). Il indique à toutes les parties prenantes où les différentes entités régionales engagées dans la gestion de la sécurité de l'aviation et dans le PNS devraient consacrer des ressources au cours des années à venir. Les RASG sont considérés comme étant les principaux moteurs de la planification et de la mise en œuvre des SEI au niveau régional. Ils sont l'entité régionale chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan régional de sécurité de l'aviation. L'élaboration des plans régionaux pour les systèmes de navigation aérienne incluant les communications, la navigation et la surveillance, et les systèmes de gestion de la circulation aérienne, est entreprise par les PIRG de l'OACI, avec l'assistance des bureaux régionaux de l'Organisation. La coordination des activités entre les RASG et les PIRG est essentielle au succès de la mise en œuvre du GASP et du GANP.

1.1.2 Les plans régionaux de sécurité de l'aviation devraient être élaborés en conformité avec le GASP. Néanmoins, la priorité devrait être donnée aux préoccupations régionales en matière de sécurité. Les SEI régionales devraient être adaptées afin de tenir compte des problèmes auxquels font face les États concernés ainsi que l'industrie, et elles devraient se fonder sur une analyse régionale (cf. Partie II, chapitre 3). Le processus d'élaboration d'un plan régional de sécurité de l'aviation devrait inclure la consultation avec les États, l'industrie et d'autres parties prenantes. Les plans régionaux de sécurité de l'aviation des États qui constituent la région devraient être alignés et coordonnés avec le plan de sécurité de l'aviation de la région (le cas échéant) et avec d'autres démarches visant à renforcer la sécurité de l'aviation. Des lignes directrices devraient être fournies aux États sur l'élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation afin d'harmoniser le contenu au niveau régional. Les plans régionaux de sécurité de l'aviation devraient être mis à jour pour tenir compte des révisions apportées au GASP.

1.1.3 Un plan régional de sécurité de l'aviation est un moyen d'obtenir un appui régional et un mécanisme pour coordonner les initiatives visant à améliorer la sécurité dans la région. Au niveau régional, les RASG coordonnent le processus de planification fondé sur les SEI du GASP (cf. Partie II, chapitre 3). Les RASG jouent un rôle crucial dans la mise en œuvre du GASP en participant aux exercices d'évaluation des risques régionaux, en identifiant les ressources nécessaires et en facilitant la collaboration. L'OACI s'emploie à renforcer le rôle des RASG, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre du GASP. Les bureaux régionaux de l'OACI, par le biais de leurs responsables de la sécurité ou d'autres responsables désignés à cet effet, agissent à titre de centralisateurs en soutien aux RASG dans le cadre de la mise en œuvre du GASP afin de : définir les priorités ; faciliter les ressources supplémentaires ; harmoniser les approches ; et promouvoir l'amélioration, la performance et la responsabilité de l'État. Les PIRG sont avant tout chargés de l'élaboration et de la tenue des plans de navigation aérienne, ainsi que de la détection et la résolution des carences en matière de navigation aérienne. Les PIRG servent de mécanisme de planification et de coordination, tandis que la mise en œuvre est la responsabilité des États. Une coordination étroite entre les PIRG et les RASG est nécessaire afin d'identifier les risques de sécurité qui peuvent apparaître dans les questions de navigation aérienne, ou avoir une incidence sur ces dernières, et les résoudre de manière concertée et efficace.

1.1.4 Les RASG sont considérés comme étant les principaux moteurs des plans régionaux de sécurité de l'aviation. Néanmoins, d'autres parties prenantes peuvent partager la responsabilité de l'élaboration et de la mise en œuvre d'un plan régional de sécurité de l'aviation afin d'assurer l'harmonisation et la coordination des efforts (p. ex. les bureaux régionaux de l'OACI, les RSOO, les RAIO, les COSCAP).

1.2 AVANTAGES DE L'ÉLABORATION D'UN PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1.2.1 Un plan régional de sécurité de l'aviation permet à la région de communiquer clairement à toutes les parties prenantes sa stratégie d'amélioration de la sécurité au niveau régional. Il fournit des moyens transparents de montrer comment les États d'une région et d'autres entités investies dans l'aviation civile s'emploient à identifier les dangers et gèrent les risques de sécurité opérationnelle et d'autres problèmes de sécurité. Il illustre également la manière dont les SEI planifiées aident la région à atteindre les objectifs établis. Le plan régional de sécurité de l'aviation met l'accent sur l'engagement de la région en matière de sécurité de l'aviation. Étant donné que le plan contient des informations sur la mesure de la sécurité, il peut également servir à démontrer l'incidence positive des investissements se rapportant aux SEI existants qui ont donné de bons résultats ou à justifier la nécessité de ressources supplémentaires afin de relever les défis présents ou futurs.

1.2.2 Un plan régional de sécurité de l'aviation aide les États à prendre conscience des défis nationaux, régionaux, et internationaux et des risques de sécurité opérationnelle, et il peut servir à présenter une stratégie de gestion de ces questions. Comme les États ont besoin de l'expertise nécessaire (p. ex. accéder à la formation technique, à des viviers d'experts, etc.) pour mettre en œuvre les SEI, les régions jouent un rôle clé dans l'identification de spécialistes en la matière, dans l'animation d'ateliers ou dans la formation. Un plan régional de sécurité de l'aviation devrait déterminer la formation et les ressources qui seraient les plus utiles. Il peut servir à un État à valider son identification des risques et ses activités de gestion des risques de sécurité.

1.3 CONTENU DU PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1.3.1 Le plan régional de sécurité de l'aviation devrait inclure des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité en conformité avec le GASP, ainsi qu'une série de SEI qui seront appliquées afin de remédier aux risques de sécurité opérationnelle détectés au moyen des processus de gestion des risques de sécurité effectués au niveau régional par les États, l'industrie ou d'autres parties prenantes. Le plan devrait traiter de l'identification et de l'ordre de priorité des problèmes de sécurité dans les différents secteurs de l'aviation (p. ex. le transport aérien commercial, l'aviation générale, les vols d'hélicoptères). La région devrait mettre en œuvre les SEI figurant dans le plan en leur assignant les parties prenantes appropriées et en surveillant leur avancement à intervalles réguliers.

1.3.2 Le plan régional de sécurité de l'aviation devrait comporter au moins les sections suivantes :

- a) une introduction ;
- b) l'objectif du plan régional, notamment les liens avec les plans nationaux de sécurité de l'aviation des États de la région et avec le GASP ;
- c) l'approche stratégique de la région pour gérer la sécurité de l'aviation civile, notamment les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité ;
- d) une description des risques régionaux de sécurité opérationnelle et des initiatives planifiées pour y remédier ;
- e) une description des autres problèmes régionaux, tels les défis liés à la mise en œuvre du PNS, et les initiatives planifiées pour y remédier ;
- f) une description de la manière dont la région mesurera la performance de sécurité aux fins du suivi de la mise en œuvre du plan.

1.3.3 Introduction

L'introduction (ou avant-propos) devrait offrir une vue d'ensemble du plan, la manière dont il est structuré et quelle entité régionale est chargée de son élaboration, sa mise en œuvre et son suivi (le RASG). Elle devrait fournir une brève description des questions régionales de sécurité et les objectifs et cibles du plan. Dans l'introduction, la région devrait affirmer son engagement au plan de la sécurité de l'aviation et des activités de financement au niveau régional pour renforcer la sécurité. L'introduction devrait également inclure une description du contexte opérationnel de la région. Cela comprend, sans s'y limiter : le volume et la croissance anticipée du trafic dans le secteur de l'aviation ; les variantes de maturité des systèmes d'aviation parmi les différents États qui constituent la région (p. ex. les différents niveaux de mise en œuvre d'un système efficace de supervision de la sécurité) ; et les dangers ou défis particuliers communs à la région (p. ex. la topographie, la météorologie, les questions socio-politiques, etc.).

1.3.4 Objectif du plan régional de sécurité de l'aviation

Cette section du plan devrait en exposer l'objectif et mentionner que le plan régional de sécurité de l'aviation est un document qui contient l'orientation stratégique de la région aux fins de la gestion de la sécurité de l'aviation pour une période de temps donnée. L'objectif devrait inclure un lien précis entre le plan régional, les plans nationaux de sécurité de l'aviation des États (dans la région) et l'édition la plus récente du GASP afin de montrer comment les initiatives au niveau régional appuient l'amélioration de la sécurité au niveau national individuel et au niveau international plus large.

1.3.5 Approche stratégique de la région

1.3.5.1 L'approche stratégique de la région pour gérer la sécurité devrait figurer dans le plan régional de sécurité de l'aviation. Cette section devrait exposer les objectifs régionaux de sécurité, ainsi que les cibles associées. Le plan régional devrait donner la liste de tous les indicateurs que la région utilisera pour le suivi des progrès des cibles régionales de sécurité. Les objectifs, cibles et indicateurs devraient reprendre ceux qui figurent dans le GASP, mais cela ne devrait pas empêcher l'établissement d'objectifs, cibles et indicateurs régionaux spécifiques en deçà et au-delà de ceux du GASP. Un lien précis devrait être établi entre les objectifs, les cibles et les SEI que la région prendra pour améliorer la sécurité. Si plusieurs objectifs et cibles sont liés aux SEI nationaux ou englobent des initiatives au niveau international, ils devraient être mentionnés dans le plan et inclure les avantages associés à l'harmonisation de la stratégie régionale avec les stratégies nationales et internationales.

1.3.5.2 Les dates associées aux cibles du GASP devraient être considérées comme les dates limites que doivent respecter les parties prenantes pour réaliser les objectifs du GASP. Sur la base du niveau de maturité de certaines activités dans la région (p. ex. le niveau de mise en œuvre du PNS), le plan régional de sécurité de l'aviation peut indiquer des dates qui précèdent celles des cibles du GASP. Les cibles du GASP ne devraient pas empêcher une région d'achever ses SEI avant les cibles mondiales.

1.3.5.3 Cette section du plan devrait également décrire la manière dont le plan est élaboré et entériné, notamment la collaboration avec les États, l'industrie et d'autres parties prenantes. Le plan devrait expliquer qu'une approche concertée est nécessaire pour identifier les problèmes et mettre en œuvre des SEI pour atténuer les risques.

1.3.6 Risques régionaux de sécurité opérationnelle

Le plan devrait inclure une description des risques régionaux de sécurité opérationnelle qui ont été identifiés dans le cadre de l'analyse régionale (p. ex. par les États, le RASG, les RSOO, les PIRG et/ou l'OACI) et en fonction des risques de sécurité décrits dans le GASP (cf. Partie I, chapitre 3, section 3.3). Les risques régionaux de sécurité opérationnelle se rattachent à une série de HRC auxquelles il faut remédier afin d'atténuer les risques de décès. Les HRC régionales devraient reprendre celles que contient le GASP, mais cela ne devrait pas empêcher l'établissement de HRC supplémentaires en deçà et au-delà de celles du GASP. Des HRC supplémentaires devraient être identifiées via une

approche guidée par les données (p. ex. à partir des données sur les incidents). Dans cette section du plan, la région devrait expliquer brièvement quelles HRC ont été sélectionnées pour la région et pourquoi la priorité leur a été accordée. Par exemple, une catégorie spécifique d'accidents peut être considérée comme une préoccupation majeure et traitée comme un risque de sécurité opérationnelle dans le plan régional de sécurité de l'aviation en raison du nombre de décès associés à ses occurrences potentielles. Dans cette section, la région devrait décrire un ensemble de SEI découlant de la feuille de route, qu'elle prévoit mettre en œuvre, ou qui figurent dans le processus de mise en œuvre, afin de s'attaquer à toutes les HRC identifiées (cf. Partie II, chapitre 3). Les risques régionaux de sécurité opérationnelle devraient englober les différents secteurs de l'aviation.

1.3.7 Autres questions régionales de sécurité

Outre les risques régionaux de sécurité opérationnelle, le plan régional de sécurité de l'aviation devrait inclure d'autres questions de sécurité qui ont été identifiées par la région et auxquelles il faut remédier pour améliorer la sécurité. Cette section devrait contenir une description des questions de sécurité qui ont été identifiées dans le cadre de l'analyse de la région ou qui se fondent sur le GASP. Les questions de sécurité devraient être identifiées via une approche guidée par les données (p. ex. les données de l'USOAP). Ces questions sont en général de nature organisationnelle et se rapportent aux défis associés à l'exercice des fonctions de supervision de la sécurité des États, la mise en œuvre des PNS au niveau régional et le niveau de mise en œuvre du SGS par l'industrie de la région. Dans cette section du plan, la région devrait exposer brièvement quels défis organisationnels ont été sélectionnés pour la région et pourquoi la priorité leur a été accordée. Par exemple, des carences dans un ÉC spécifique d'un système efficace de supervision de la sécurité peuvent être communes à la majorité des États de la région et considérées comme une préoccupation majeure. En pareil cas, ces carences devraient être traitées comme une question de sécurité dans le plan régional en raison de leur incidence sur la capacité des États à assumer leurs responsabilités de supervision de la sécurité, ce qui a des répercussions sur la région dans son ensemble. Dans cette section, la région devrait décrire un ensemble de SEI découlant de la feuille de route, qu'elle prévoit mettre en œuvre, ou qui figurent dans le processus de mise en œuvre, afin de s'attaquer à tous les problèmes de sécurité identifiés (cf. Partie II, chapitre 3). Par exemple, la CAA des États de la région peut manquer de personnel qualifié ; le plan peut également présenter cette question et une brève description de la manière de procéder projetée pour résoudre cette carence. Le plan peut également servir à obtenir des ressources afin d'aider les États et les autres parties prenantes de la région à mener à bien les SEI énumérées.

1.3.8 Suivi de la mise en œuvre

1.3.8.1 Le plan régional de sécurité de l'aviation décrit la manière dont la région fera le suivi de la mise en œuvre des SEI énumérées dans le plan, et la manière dont elle mesurera la performance de sécurité afin de garantir que les résultats projetés sont atteints. Le plan devrait expliquer comment chaque cible sera mesurée et contrôlée pour en suivre la performance. Les indicateurs utilisés pour mesurer la performance de sécurité devraient reprendre ceux du GASP. Outre un plan régional de sécurité de l'aviation, la région devrait produire des tableaux de bord de la performance de sécurité pour fournir à toutes les parties prenantes des informations à jour sur les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et cibles régionaux, ainsi que de la mise en œuvre des SEI.

1.3.8.2 Si les objectifs et cibles régionaux ne sont pas atteints, la cause première devrait en être exposée. Des mesures correctrices devraient être élaborées et incluses dans la prochaine révision du plan, et les SEI mis à jour. Si la région identifie des problèmes cruciaux, des mesures raisonnables devraient être prises pour atténuer ces risques dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du plan.

1.3.8.3 Une approche normalisée pour fournir des informations au niveau régional est encouragée. Cela permet à la région de recevoir des informations et d'évaluer les risques en utilisant des méthodologies communes. Lorsque les informations sont reçues, une méthode normalisée de conduite d'analyse devrait être introduite et contenir des explications détaillées, notamment les différents aspects des analyses tels que les facteurs causaux.

Chapitre 2

MISE EN ŒUVRE DU GASP AU NIVEAU NATIONAL

2.1 RÔLES ET RESPONSABILITÉS NATIONALES AUX FINS DE LA MISE EN ŒUVRE DU GASP

2.1.1 La Résolution A39-12 de l'Assemblée: *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne* reconnaît l'importance de la mise en œuvre effective de plans nationaux de sécurité de l'aviation. Il y est décidé que les États devraient élaborer et mettre en œuvre des plans nationaux de sécurité de l'aviation, en conformité avec les objectifs du GASP. Chaque État devrait produire un plan national de sécurité de l'aviation. Si l'État a mis en œuvre un PNS, le plan devrait être lié au présent programme. Si l'État a d'autres plans nationaux, le plan national de sécurité de l'aviation doit être lié à ces derniers, le cas échéant. Le plan national de sécurité de l'aviation présente l'orientation stratégique aux fins de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national, pour une période de temps déterminée (p. ex. au cours des cinq prochaines années). Il décrit à grands traits, à l'intention de toutes les parties prenantes, où la CAA et les autres entités concernées de la gestion de la sécurité de l'aviation devraient consacrer les ressources au cours des années à venir.

2.1.2 Le plan national de sécurité de l'aviation devrait être élaboré en conformité avec le GASP et le plan régional de sécurité de l'aviation. Néanmoins, la priorité devrait être accordée aux préoccupations nationales de sécurité, notamment les préoccupations significatives de sécurité (SSC). Les SEI nationales devraient se fonder sur l'auto-évaluation des États (cf. Partie II, chapitre 3). Le processus d'élaboration du plan national de sécurité de l'aviation devrait inclure la consultation avec l'industrie et d'autres parties prenantes, si besoin est. L'État devrait suivre les lignes directrices relatives à l'élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation si celles-ci sont fournies au niveau régional. Le plan national de sécurité de l'aviation sera mis à jour, si besoin est, afin de tenir compte des révisions apportées au GASP et au plan régional de sécurité de l'aviation.

2.2 AVANTAGES DE L'ÉLABORATION D'UN PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.2.1 La documentation requise dans le cadre des capacités de gestion de la sécurité d'un État contient des informations relatives aux politiques, procédures et activités nationales liées à la gestion de la sécurité. Néanmoins, cette documentation peut ne pas être facilement accessible au public ou être rédigée d'une manière qui n'est pas compréhensible pour les personnes qui ne sont pas versées en la matière.

2.2.2 Un plan national de sécurité de l'aviation permet à l'État de communiquer clairement sa stratégie d'amélioration de la sécurité au niveau national à toutes les parties prenantes, notamment les autres branches du gouvernement. C'est un moyen transparent de montrer comment la CAA et les autres entités concernées de l'aviation civile s'emploient à identifier les dangers et gérer les risques de sécurité opérationnelle ainsi que d'autres problèmes de sécurité. Il illustre également la manière dont les SEI planifiées aideront l'État à atteindre les objectifs fixés. Le plan national de sécurité de l'aviation souligne l'engagement de l'État au plan de la sécurité de l'aviation. Étant donné que le plan contient des informations sur la mesure de la performance de sécurité, il peut également servir à démontrer l'incidence positive des investissements dans les SEI existantes qui ont obtenu de bons résultats ou à justifier la nécessité de ressources supplémentaires pour relever des défis actuels ou futurs.

2.3 CONTENU DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.3.1 Le plan national de sécurité de l'aviation devrait inclure des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité en conformité avec le GASP, le plan régional de sécurité, ainsi qu'une série de SEI qui seront prises afin de résoudre les risques nationaux de sécurité opérationnelle identifiés via les processus de gestion des risques de sécurité de l'État et de l'industrie. Le plan devrait traiter de l'identification et la priorisation des problèmes de sécurité dans les différents secteurs de l'aviation (p. ex. le transport aérien commercial, l'aviation générale, l'exploitation des hélicoptères). L'État devrait mettre en œuvre dans le cadre de ses activités existantes de gestion de la sécurité les SEI qui figurent dans le plan.

2.3.2 Le plan national de sécurité de l'aviation devrait au moins contenir les sections suivantes :

- a) une introduction ;
- b) l'objectif du plan national, notamment les liens avec les plans régionaux de sécurité de l'aviation et avec le GASP ;
- c) l'approche stratégique de l'État pour gérer la sécurité de l'aviation civile, notamment les objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité ;
- d) une description des risques nationaux de sécurité opérationnelle et des initiatives planifiées pour y remédier ;
- e) une description des autres problèmes de sécurité, tels les défis liés à la mise en œuvre du PNS, et les initiatives planifiées pour y remédier ;
- f) une description de la manière dont l'État mesurera la performance de sécurité aux fins du suivi de la mise en œuvre du plan.

2.3.3 Introduction

L'introduction (ou avant-propos) devrait donner une vue d'ensemble du plan, la manière dont il est structuré et comment il se rattache au PNS, si celui-ci est mis en œuvre. La présente section devrait préciser quelle entité (ou quelles entités) au sein de l'État sont chargées de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du plan national de sécurité de l'aviation (p. ex. la CAA). L'introduction devrait décrire brièvement les problèmes de sécurité nationaux ainsi que des objectifs et cibles du plan. Elle devrait également inclure une description du contexte opérationnel de l'État. Cela comprend, sans s'y limiter : le volume et la croissance anticipée du trafic dans le secteur de l'aviation ; la maturité du système de l'aviation au sein de l'État (p. ex. les différents niveaux de mise en œuvre du SGS dans l'industrie) ; et les dangers ou défis communs particuliers à l'État (p. ex. la topographie, la météorologie, les questions socio-politiques, etc.). Dans l'introduction, l'État devrait affirmer son engagement au plan de la sécurité de l'aviation et des activités de financement au niveau national afin de renforcer la sécurité. C'est pourquoi il est recommandé que l'introduction soit signée par le directeur général de l'aviation civile ou un niveau supérieur.

2.3.4 Objectif du plan national de sécurité de l'aviation

Cette section du plan devrait en exposer l'objectif. Elle devrait mentionner que le plan régional de sécurité de l'aviation est un document qui contient l'orientation stratégique de l'État aux fins de la gestion de la sécurité de l'aviation pour une période de temps donnée. L'objectif devrait inclure un lien précis entre le plan national de sécurité de l'aviation, le plan régional de sécurité de l'aviation et l'édition la plus récente du GASP afin de montrer comment les initiatives au niveau national appuient l'amélioration de la sécurité aux niveaux régional et international plus larges.

2.3.5 Approche stratégique de l'État

2.3.5.1 L'approche stratégique de l'État pour gérer la sécurité devrait figurer dans le plan national de sécurité de l'aviation. Cette section devrait exposer les objectifs de sécurité nationaux, ainsi que les cibles associées. Le plan national devrait énumérer tous les indicateurs que l'État utilisera aux fins du suivi de la réalisation des cibles nationales en matière de sécurité. Les objectifs, cibles et indicateurs devraient reprendre ceux qui figurent dans le GASP et dans le plan régional de sécurité de l'aviation, mais cela ne devrait pas empêcher l'établissement d'objectifs, cibles et indicateurs nationaux spécifiques en deçà et au-delà de ceux du GASP. Un lien précis devrait être établi entre les objectifs et les cibles et les SEI que l'État prendra afin d'améliorer la sécurité. Si des objectifs et cibles sont liés aux SEI clés aux niveaux régional ou international, ils devraient être mentionnés dans le plan et inclure les avantages associés à l'harmonisation de la stratégie nationale avec les stratégies régionales et internationales.

2.3.5.2 Les dates associées aux cibles du GASP devraient être considérées comme les dates limites que doivent respecter les parties prenantes pour atteindre les objectifs du GASP. Sur la base du niveau de maturité de certaines activités au sein d'un État (p. ex. le niveau de mise en œuvre du PNS), le plan national de sécurité de l'aviation peut contenir des dates antérieures à celles des cibles du GASP. Les cibles du GASP ne devraient pas empêcher un État d'achever les SEI avant les cibles mondiales.

2.3.5.3 Cette section du plan devrait également décrire la manière dont le plan est élaboré et entériné, notamment la collaboration avec les différentes entités au sein de l'État, l'industrie et d'autres parties prenantes. Le plan devrait expliquer qu'une approche concertée est nécessaire afin d'identifier les problèmes et mettre en œuvre des SEI pour atténuer les risques.

2.3.6 Risques nationaux de sécurité opérationnelle

Le plan devrait inclure une description des risques nationaux de sécurité opérationnelle qui ont été détectés dans le cadre de l'analyse de l'État, découlant de l'analyse régionale (p. ex. effectuée par l'État lui-même, le RASG, les RSOO, les PIRG et/ou l'OACI) et en fonction des risques de sécurité opérationnelle décrits dans le GASP (cf. Partie I, chapitre 3, section 3.3). Les risques nationaux de sécurité opérationnelle se rattachent à une série de HRC qui doivent être traitées afin d'atténuer les risques de décès. Les HRC nationales devraient reprendre celles que contient le GASP, mais cela ne devrait pas empêcher l'établissement de HRC supplémentaires en deçà et au-delà de celles du GASP. Des HRC supplémentaires devraient être détectées via une approche guidée par les données (p. ex. à partir des données sur les incidents). La collaboration avec l'industrie est importante dans la détection des risques de sécurité opérationnelle. Dans cette section du plan, l'État devrait expliquer brièvement quelles HRC ont été sélectionnées et pourquoi la priorité leur a été accordée. Par exemple, une catégorie spécifique d'accidents peut être considérée comme une préoccupation majeure et traitée comme un risque de sécurité opérationnelle dans le plan national de sécurité de l'aviation en raison du nombre de décès associés à ses occurrences potentielles. Dans cette section, l'État devrait décrire un ensemble de SEI découlant de la feuille de route, qu'elle prévoit mettre en œuvre, ou dans le processus de mise en œuvre, afin de remédier à toutes les HRC identifiées (cf. Partie II, chapitre 3). Les risques nationaux de sécurité opérationnelle devraient englober les différents secteurs de l'aviation.

2.3.7 Autres problèmes de sécurité

Outre les risques nationaux de sécurité opérationnelle, le plan national de sécurité de l'aviation devrait inclure d'autres problèmes de sécurité qui ont été identifiés par l'État et doivent être résolus afin d'améliorer la sécurité. Cette section devrait décrire les problèmes de sécurité, qui ont été identifiés dans le cadre de l'analyse effectuée par l'État découlant de l'analyse régionale ou fondée sur le GASP. Les problèmes de sécurité devraient être identifiés via une approche guidée par les données (p. ex. les données de l'USOAP). Ces problèmes sont en général de nature organisationnelle et sont liés aux défis associés à l'exercice des fonctions de supervision de la sécurité de l'État, à sa mise en œuvre d'un PNS et au niveau de mise en œuvre de la SGS par l'industrie. Dans cette section du plan, l'État devrait expliquer brièvement quels défis organisationnels ont été sélectionnés pour l'État et pourquoi la priorité leur a été accordée. Par

exemple, des carences dans une EC spécifique d'un système efficace de supervision de la sécurité peuvent être considérées comme une préoccupation majeure et traitées comme un problème de sécurité dans le plan national en raison de leur incidence sur les capacités de l'État à assumer ses obligations de supervision de la sécurité. Dans cette section, l'État devrait décrire un ensemble de SEI découlant de la feuille de route, qu'il prévoit mettre en œuvre ou qui figurent dans le processus de mise en œuvre, afin de résoudre tous les problèmes de sécurité identifiés (cf. Partie II, chapitre 3). Par exemple, un État peut ne pas avoir de système de collecte et de traitement de données sur la sécurité dans le cadre de son PNS ; le plan peut également exposer ce problème et une brève description de la manière de procéder projetée pour y remédier. Le plan peut également servir à obtenir des ressources afin de mener à bien les SEI énumérées.

2.3.8 Suivi de la mise en œuvre

2.3.8.1 Le plan national de sécurité de l'aviation devrait décrire la manière dont l'État procédera au suivi de la mise en œuvre des SEI énumérées dans le plan et dont il mesurera la performance de sécurité afin de garantir que les résultats projetés sont atteints. Le plan devrait expliquer comment chaque cible sera mesurée et contrôlée pour en suivre la performance. Les indicateurs utilisés pour mesurer la performance de sécurité devraient reprendre ceux du GASP et du plan régional de sécurité de l'aviation. Outre un plan national de sécurité de l'aviation, l'État devrait produire des tableaux de la performance de sécurité pour fournir à toutes les parties prenantes des informations à jour sur les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et cibles régionaux, ainsi que de la mise en œuvre des SEI.

2.3.8.2 Si les objectifs et cibles régionaux ne sont pas atteints, la cause première devrait en être exposée. Des mesures correctrices devraient être élaborées et incluses dans la prochaine révision du plan, et les SEI mises à jour. Si l'État identifie des problèmes cruciaux, des mesures raisonnables devraient être prises pour atténuer ces risques dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du plan.

2.3.8.3 Une approche normalisée afin que les États individuellement fournissent des informations au niveau régional est encouragée (p. ex. pour rendre compte aux RASG, cf. le GASP cible 4.2 dans la Partie I, chapitre 4). Cela permet à la région de recevoir des informations et d'évaluer les risques en utilisant des méthodologies communes.

2.4 LIENS ENTRE LE PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION ET LE PNS

2.4.1 Un PNS se compose d'un éventail de processus et d'activités qui ensemble fournissent à l'État le moyen de gérer la sécurité et de mettre en œuvre une supervision de la sécurité dument orientée. Un PNS efficace aide les États à identifier proactivement les dangers et atténuer les risques de sécurité au niveau national. C'est la base sur laquelle un État construit une approche proactive en matière de sécurité nationale de l'aviation.

2.4.2 La mise en œuvre d'un PNS efficace est un processus graduel. L'État planifie, organise, élabore, met en place, maintient, contrôle et améliore sans relâche le PNS de manière à atteindre ses objectifs de sécurité. La complexité du système de transport aérien et le niveau de maturité des capacités nationales de supervision de la sécurité déterminent le temps requis pour parvenir à la pleine maturité d'un PNS. Le niveau de mise en œuvre effective d'un PNS dans l'État est assujéti à son lien avec le plan national de sécurité de l'aviation.

2.4.2.1 **États n'ayant pas pleinement mis en œuvre un PNS** – Un État sans PNS pleinement mis en œuvre peut ne pas avoir les capacités de collecte de données, d'analyse et de gestion de la sécurité pour identifier les risques nationaux de sécurité opérationnelle. Dans ce cas, son plan national de sécurité de l'aviation devrait être guidé principalement par le GASP et le plan régional de sécurité de l'aviation. Ces deux documents aident l'État à identifier et gérer les risques de sécurité opérationnelle. Les responsabilités de gestion de la sécurité d'un État comprennent à la fois la supervision et la gestion de la sécurité, collectivement mises en œuvre par le biais d'un PNS. Dans un État qui n'a pas pleinement mis en œuvre un PNS, le plan national de sécurité de l'aviation devrait inclure des activités pour

remédier aux défis organisationnels et renforcer les capacités organisationnelles (cf. Partie I, chapitre 3). Ces activités incluent la mise en place des étapes nécessaires à la pleine mise en œuvre d'un PNS.

2.4.2.2 États ayant pleinement mis en œuvre un PNS – Un État avec un PNS efficace a la capacité d'identifier et d'atténuer les risques nationaux de sécurité opérationnelle. Le PNS aide à l'élaboration du plan national de sécurité de l'aviation ; il peut inclure des aspects du GASP et du plan régional de sécurité de l'aviation. Le PNS permet à l'État de gérer ses activités d'amélioration de la sécurité de manière cohérente et proactive, en mesurant sa performance de sécurité, en faisant le suivi de la mise en œuvre des SEI du plan et en remédiant aux carences détectées. Le plan national de sécurité de l'aviation est l'un des documents clés produits dans le cadre de la documentation du PNS. C'est le moyen par lequel un État définit et dirige la mise en œuvre des SEI générées par le processus du PNS ou tirées du GASP. Il permet également à un État de déterminer des activités pour renforcer le PNS ou atteindre ses objectifs de sécurité. Les renseignements de sécurité recueillis par le biais du PNS peuvent également contribuer à d'autres plans nationaux, comme le plan de navigation aérienne.

Note.— Le Doc 9859 contient des directives supplémentaires relatives au lien entre le plan national de sécurité de l'aviation et le PNS.

2.5 LIENS ENTRE LE PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION ET LES AUTRES PLANS NATIONAUX PERTINENTS

2.5.1 Le plan national de sécurité de l'aviation porte essentiellement sur l'orientation stratégique de la gestion d'un domaine particulier de l'aviation : la sécurité. Le plan national de sécurité de l'aviation, ainsi que d'autres plans de l'aviation dans des domaines comme la sûreté de l'aviation et la navigation aérienne, devraient tous être reliés dans un plan national d'aviation afin d'assurer une approche stratégique intégrée au niveau de l'État. Ce plan national d'aviation plus vaste peut être considéré comme un « plan d'ensemble » traitant de tous les aspects du transport aérien au niveau de l'État, notamment la sécurité aérienne, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique et la protection de l'environnement, avec pour objectif de fournir une planification et une stratégie de mise en œuvre claires et complètes aux fins du développement futur du secteur tout entier de l'aviation civile au plan des politiques, de la législation, des objectifs, des installations, de l'équipement, de l'organisation et du renforcement des capacités (p. ex. un aperçu de la stratégie de l'utilisation du terrain pour le développement d'un futur aéroport). En conséquence, le plan national de sécurité de l'aviation renferme des informations détaillées propres aux questions de sécurité de l'aviation qui sont référencées dans le plan d'ensemble plus large de l'aviation civile (p. ex. toutes les initiatives liées à la sécurité qui doivent être menées à bien dans le cadre du développement d'un futur aéroport) (cf. Figure 2-1). Le plan d'ensemble de l'aviation civile devrait également mettre l'accent sur l'importance du transport aérien pour le développement économique de l'État. En outre, étant donné que les investissements dans le transport aérien contribuent à la prospérité de l'État, le plan d'ensemble de l'aviation civile devrait inclure des aspects économiques. En tant que tel, le plan d'ensemble de l'aviation civile devrait être relié au plan général de développement de l'État, le cas échéant. Cela assure l'intégration du plan national de sécurité de l'aviation civile aux autres domaines de l'aviation, et rehausse la visibilité des initiatives de l'aviation au niveau plus large de l'État.

2.5.2 Le plan national de développement (également appelé stratégie nationale, cadre national de développement ou plan de développement de l'État) est le document qui facilite l'interaction entre l'État et les institutions financières de développement qui peuvent aider à l'élaboration de projets à grande échelle (p. ex. la construction d'un nouvel aéroport international). Le plan national de développement traite de tous les secteurs d'activité au sein de l'État (santé, justice, transport, etc.). Le plan national de développement aide à mobiliser les ressources publiques et privées ainsi que les partenariats aux fins de la mise en œuvre du plan d'ensemble de l'aviation civile et des projets détaillés de modernisation ou renforcement du secteur de l'aviation civile. Il s'agit d'un outil pour gagner l'appui des donateurs aux fins de la mise en œuvre du plan d'ensemble de l'aviation civile, de ses projets et des initiatives détaillées de renforcement de la sécurité figurant dans le plan national de sécurité de l'aviation. Un lien clairement défini entre ces trois plans permet la priorisation et l'affectation optimale des ressources pour tous les projets planifiés au sein de l'État, dans tous les secteurs d'activité.

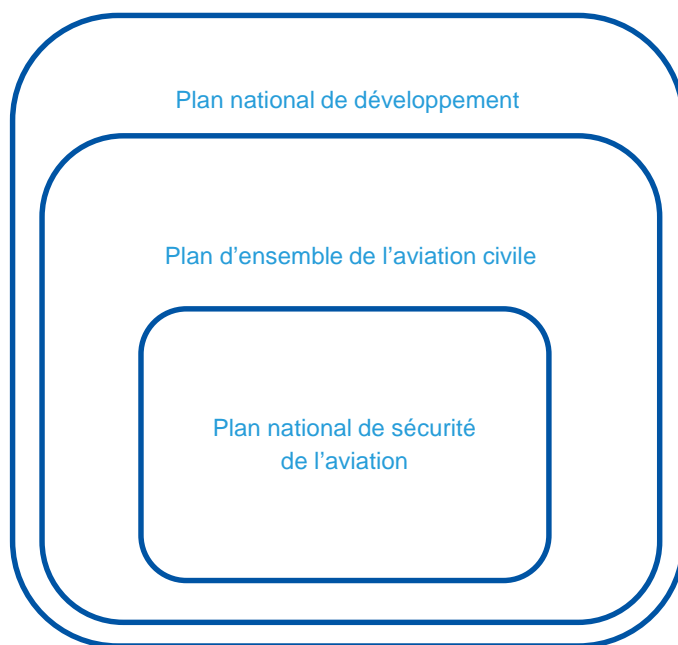


Figure 2-1 Lien entre le plan national de sécurité et les autres plans nationaux pertinents

Chapitre 3

FEUILLE DE ROUTE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

3.1 OBJECTIF DE LA FEUILLE DE ROUTE

Le feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde est un plan d'action élaboré afin d'aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs du GASP. Elle fournit un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes aux fins de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans régionaux de sécurité de l'aviation, en exposant une série de SEI se rattachant aux objectifs et cibles du GASP. L'utilisation de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde comme base de la planification nationale et régionale en matière de sécurité renforce la coordination, réduisant ainsi les incohérences et les doublons.

3.2 STRUCTURE DE LA FEUILLE DE ROUTE

3.2.1 Le feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde met l'accent sur les SEI spécifiques associées aux objectifs et cibles du GASP. Chaque SEI s'appuie sur un ensemble de mesures. La feuille de route inclut des initiatives spécifiques visant les trois différents ensembles de parties prenantes : les États, les régions (ce qui renvoie à un groupe d'États dans une région, ainsi qu'aux RASG, aux organisations régionales, aux RSOO, aux RAO et autres entités) ; et l'industrie. La réussite de la mise en œuvre de la feuille de route repose sur la collaboration et la coopération étroites de toutes les parties prenantes.

3.2.2 Le feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde comporte deux volets :

- a) *les défis organisationnels* – cette partie de la feuille de route (appelée feuille de route ORG) précise les SEI pour atteindre les objectifs du GASP liés aux capacités de supervision de la sécurité des États et à la mise en œuvre des PNS, ainsi qu'à la mise en œuvre du SGS de l'industrie, et elle comporte deux composantes distinctes, en conformité avec les objectifs du GASP, pour traiter des responsabilités de gestion de la sécurité :

- 1) le système national de supervision de la sécurité ;
- 2) le PNS, notamment le SGS des fournisseurs de services.

- b) *les risques de sécurité opérationnelle* – cette partie de la feuille de route (appelée feuille de route OPS) précise les SEI pour atteindre les objectifs du GASP liés à la réduction continue des risques de sécurité opérationnelle et aux activités régionales et de l'industrie de gestion des risques de sécurité afin de remédier aux HRC.

3.2.3 Toutes les SEI de la feuille de route sont présentées dans un format normalisé de « modèle de feuille de route », qui couvre les points suivants :

- a) *SEI*. Description de l'initiative spécifique de renforcement de la sécurité ;
- b) *Partie prenante*. Entité à laquelle la SEI s'adresse (États, régions ou industrie) ;

- c) *Mesures*. Description des tâches requises aux fins de la mise en œuvre d'une SEI ;
- d) *Références*. Documents et outils pouvant aider les parties prenantes à mettre en œuvre les SEI et mesures connexes.

3.2.4 L'objectif du GASP se rapportant à la nécessité d'une infrastructure appropriée à l'appui de la sécurité des opérations devrait être traité via la coordination entre les PIRG et les RASG. Cet objectif est atteint grâce à des critères définis dans les blocs constitutifs de base (BBB), comme il est décrit dans le GANP. Des informations supplémentaires sur le GANP sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/airnavigation/Pages/GANP-Resources.aspx.

3.3 FEUILLE DE ROUTE DES DÉFIS ORGANISATIONNELS (ORG)

3.3.1 La feuille de route ORG comprend deux composantes afin d'en faciliter l'utilisation et elle se divise en trois flux horizontaux, chacun avec des SEI spécifiques visant les États, les régions et l'industrie, exposées Figure 3-1. Les SEI forment une suite et il peut s'avérer nécessaire de les mener à bien dans un ordre précis. Au fur et à mesure qu'elles mettent en œuvre les SEI représentées par une case numérotée dans le diagramme, les parties prenantes progressent dans la feuille de route et atteignent ainsi les différents objectifs du GASP. Chaque SEI a un numéro qui la relie à une description détaillée de l'initiative correspondante, qui se retrouve sur un modèle de feuille de route.

3.3.2 La composante de la feuille de route liée au système de supervision de la sécurité d'un État se divise en deux phases : la Phase 1 est axée sur l'établissement d'un cadre efficace de supervision de la sécurité selon ÉC-1 à ÉC-5 ; et la Phase 2 est axée sur la mise en œuvre d'un système efficace de supervision de la sécurité selon ÉC-6 à ÉC-8. Dans chacun des modèles de feuille de route, les ÉC entre parenthèses renvoient aux ÉC qui sont traités dans le cadre d'une mesure spécifique.

3.3.3 Les États devraient avoir en place les éléments de base des phases 1 et 2 afin d'assurer la supervision effective de la sécurité avant de passer à la deuxième composante de gestion de la sécurité, qui est axée sur la mise en œuvre du PNS et du SGS. Toutefois, certaines étapes de mise en œuvre d'un PNS peuvent être démarrées dans la composante 1, dans le cadre de l'établissement d'un système effectif de supervision de la sécurité (à savoir les fondements d'un PNS). En dépit de la subdivision de la feuille de route en composantes, les SEI devraient ne pas être vues comme des activités autonomes. Dans bien des cas, elles sont interreliées et servent plusieurs objectifs simultanément. En conséquence, les SEI de la feuille de route ORG ne sont pas liées à un objectif ou à une cible spécifique du GASP. Les SEI se rattachant aux défis organisationnels d'un État ou d'une région devraient être incluses dans le plan national ou régional de sécurité de l'aviation (cf. section 3.5).

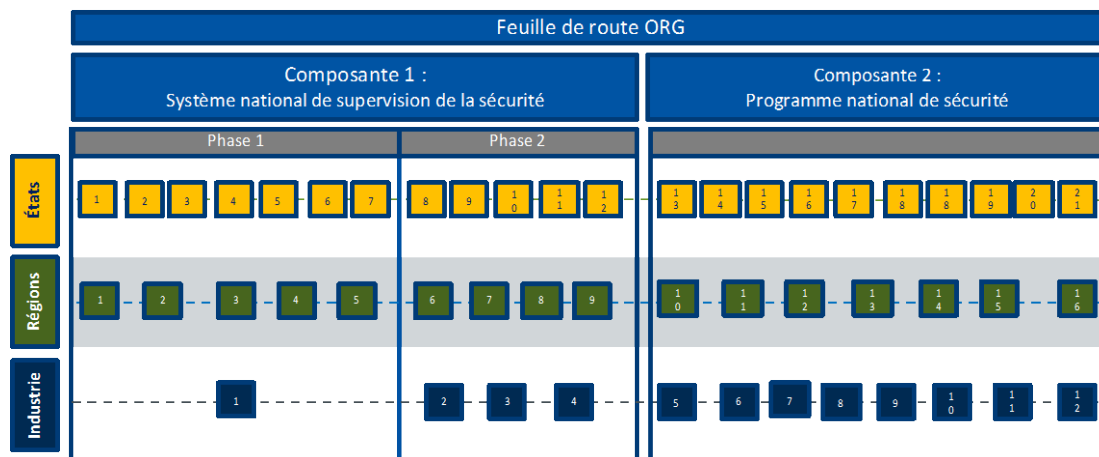


Figure 3-1 Diagramme de la feuille de route ORG

3.4 FEUILLE DE ROUTE DES RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE (OPS)

3.4.1 La feuille de route OPS concerne les risques de sécurité opérationnelle et se fonde sur les HRC identifiées dans la partie Partie I du chapitre 3. Elle contient des SEI spécifiques pour résoudre chacune des cinq HRC : impact sans perte de contrôle ; perte de contrôle en vol ; collision en vol ; sortie de piste ; et incursion sur piste. Les États, les régions et l'industrie devraient utiliser cette partie de la feuille de route qui les aidera à élaborer un plan pour atténuer les risques associés à ces catégories d'occurrence. Contrairement la feuille de route ORG, la feuille de route OPS ne se divise pas en composantes ou étapes. Les SEI peuvent s'accomplir en parallèle.

3.4.2 Les SEI présentées dans la feuille de route sont considérées comme des renforcements de la sécurité dans le monde, applicables à tous les États et régions. Ils devraient être mis en œuvre afin d'atténuer les risques associés aux HRC jugées comme étant des préoccupations mondiales. La feuille de route OPS identifie les SEI pour chaque HRC. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. Les parties prenantes devraient vérifier les derniers renforcements de la sécurité en coordination avec les organismes régionaux et les RASG aux fins de mesures supplémentaires pouvant remédier aux dangers et aux problèmes émergents. Les parties prenantes devraient effectuer des analyses des données et élaborer des rapports pour valider l'efficacité des SEI mises en œuvre. Afin de développer des capacités de collecte et d'analyse des données, le PNS et le SGS devraient être mis en place (cf. les SEI de la feuille de route ORG). Les parties prenantes peuvent ensuite extraire les facteurs contributifs des analyses de données. La feuille de route donne des exemples spécifiques de facteurs contributifs possibles. Ces derniers ne sont pas exhaustifs et peuvent ne pas s'appliquer à toutes les parties prenantes ou à tous les environnements opérationnels. Sur la base des analyses, les parties prenantes peuvent devoir élaborer et mettre en œuvre d'autres SEI afin d'atténuer tout risque supplémentaire. Les parties prenantes devraient évaluer l'efficacité des SEI et éventuellement les affiner suite aux changements pouvant introduire de nouveaux dangers. Les SEI se rattachant aux risques nationaux ou régionaux de sécurité opérationnelle devraient être incluses dans le plan national ou régional de sécurité de l'aviation (cf. section 3.5).

3.4.3 La feuille de route ORG ne remplace pas les activités de gestion des risques de sécurité qui doivent être menées par les États dans le cadre de leur PNS et par les fournisseurs de services par le biais de leur SGS. Une approche de gestion de la sécurité visant les HRC peut déboucher sur des stratégies d'atténuation probantes. Une fois le PNS et le SGS mis en œuvre en conformité avec l'Annexe 19, les parties prenantes peuvent affiner les SEI appropriées à leur environnement d'exploitation en fonction des HRC. La feuille de route OPS est appuyée par la composante liée au PNS et au SGS, ce qui permet de mettre en œuvre les processus de gestion des risques de sécurité et d'assurance de sécurité.

3.5 COMMENT UTILISER LA FEUILLE DE ROUTE POUR ÉLABORER UN PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

3.5.1 Les États, les régions (soutenues principalement par les RASG) et l'industrie devraient utiliser la feuille de route individuellement et collectivement comme base d'élaboration de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation définissant des SEI spécifiques pour améliorer la sécurité. La présente section énonce les étapes qu'un État devrait suivre pour élaborer son plan national de sécurité de l'aviation à l'aide de la feuille de route pour définir les SEI. La Figure 3-2 illustre les sept étapes du processus d'élaboration du plan national de sécurité de l'aviation. Les mêmes étapes exposées dans la présente section devraient être suivies par les régions lors de l'élaboration d'un plan régional de sécurité de l'aviation.

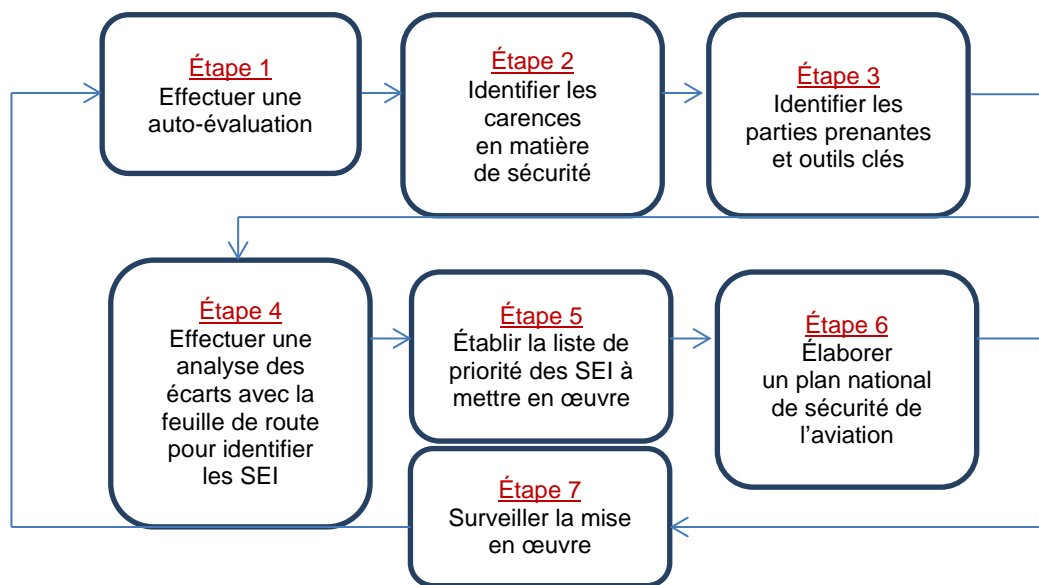


Figure 3-2 Processus d'élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation

3.5.2 Étape 1 — Effectuer une auto-évaluation







3.5.2.1 Lors de l'examen initial de la feuille de route, l'État devraient tout d'abord procéder à une auto-évaluation afin de comprendre l'environnement opérationnel existant. L'analyse doit évaluer les capacités établies, la taille et le niveau de complexité du système, ainsi que les ressources disponibles. L'auto-évaluation devrait recourir à plusieurs sources d'information.

3.5.2.2 L'État devrait évaluer son niveau de EI des EC du système de supervision de la sécurité et du statut de la mise en œuvre du PNS pour élaborer une vision commune de base quant à ses capacités actuelles de supervision de la sécurité et son environnement opérationnel. Pour mener à bien cette tâche, l'État devrait utiliser les outils électroniques de sécurité disponibles sur ICAO iSTARS comme il est exposé dans le Tableau 3-1. Les applications PQ Tester, Safety Audit Information et State Safety Briefing, ainsi que les outils en ligne OLF de l'USOAP CMA, peuvent s'avérer particulièrement utiles pour déterminer le score EI et identifier les carences existantes en matière de sécurité. L'État doit également consulter iSTARS afin de déterminer son indice de supervision de la sécurité dans les trois catégories fonctionnelles (cf. Partie I, § 4.2.5.3).

3.5.2.3 Un État passant à la mise en œuvre d'un PNS devrait procéder à une analyse des écarts afin de s'assurer qu'il est prêt pour démarrer cette mise en œuvre. Il devrait utiliser l'application iSTARS d'analyse des écarts du PNS de l'OACI et l'outil SSP Foundation pour mener à bien ce processus. Tous ces outils aident l'État à déterminer les carences spécifiques liées à la supervision de la sécurité et à la mise en œuvre du PNS. Si un État a déjà un PNS efficace, il peut utiliser le processus de gestion du risque pour déterminer les dangers.

3.5.2.4 L'État devrait également consulter la dernière édition du GASP et le plan régional de sécurité de l'aviation qui l'aideront à identifier les défis organisationnels et les risques de sécurité opérationnelle (notamment les HRC) qui peuvent être communs à la région ou être une préoccupation mondiale. L'État peut également recourir aux entités régionales, comme le RASG, pour l'aider à identifier les carences en matière de sécurité.

Tableau 3-1. Outils iSTARS pour aider les États à identifier les carences spécifiques liées à la supervision de la sécurité et à mettre en œuvre le PNS

OUTILS DE SÉCURITÉ iSTARS			
Les États peuvent utiliser les outils suivants pour déterminer le score EI, détecter les carences de sécurité existantes liées à la supervision de la sécurité, ainsi que déterminer l'indice de supervision de la sécurité pour les trois catégories fonctionnelles (cf. Partie I, § 4.2.5.3)	PQ de l'USOAP	PQ Tester	
	Niveau de mise en œuvre et les SSC	Safety Audit Information	
	Résumé des indicateurs de sécurité de l'État	State Safety Briefing	
	Priorisation fondée sur les risques en ce qui concerne l'exploitation, la navigation aérienne et les fonctions de soutien	Indice de supervision de la sécurité	
Les États peuvent utiliser les outils suivants aux fins de la mise en œuvre du PNS	Programmes de sécurité de l'État	Analyse des écarts du PNS	
	Statut des PQ substantielles du PNS	SSP Foundation	

3.5.3 Étape 2 — Identifier les carences de sécurité

Sur la base des résultats de l'auto-évaluation, l'État devrait identifier une série de carences de sécurité qui doivent être résolues. Les carences détectées aident l'État à identifier le point de départ approprié dans la feuille de route ORG (à savoir la composante et la phase, dans le cas de la première composante). Les HRC devraient également être prises en considération dans le cadre des carences de sécurité, sur la base du contenu de la feuille de route OPS et de l'analyse des données de l'État sur la sécurité.

3.5.4 Étape 3 — Identifier les parties prenantes et les outils clés

Sur la base des résultats de l'auto-évaluation et des carences de sécurité détectées, l'État devrait identifier les parties prenantes clés ayant des capacités de soutien, des ressources supplémentaires et d'autres forces ou atouts (p. ex. un financement externe, le soutien des RASG) pouvant aider à résoudre les carences et permettre d'améliorer la sécurité. La cartographie des parties prenantes devrait inclure toutes celles qui peuvent contribuer à la réussite du plan. Les parties prenantes participeront à l'élaboration, la mise en œuvre et le soutien des SEI exposées dans la feuille de route.

3.5.5 Étape 4 — Analyse des écarts de performance à l'aide de la feuille de route pour identifier les SEI

Une fois les étapes 1 à 3 achevées, l'État a suffisamment d'informations pour situer le point de départ approprié dans la feuille de route ORG. Il devrait alors effectuer une analyse des écarts en utilisant la feuille de route ORG et sélectionner une série de SEI nécessaires pour remédier aux carences de sécurité détectées et l'aider à atteindre les objectifs du GASP. En examinant les carences de sécurité détectées et/ou les résultats de l'analyse des écarts par rapport aux SEI sélectionnées, une liste de SEI possibles peut être établie à titre de mesures correctrices. En outre, l'État doit examiner les SEI présentées dans la feuille de route OPS et déterminer celles qui n'ont pas été mises en œuvre afin d'atténuer les risques de sécurité en ce qui concerne les HRC.

3.5.6 Étape 5 — Élaborer une liste de SEI prioritaires à mettre en œuvre

3.5.6.1 L'État devrait examiner la liste des SEI possibles et évaluer sa capacité à les mettre toutes en œuvre. L'examen des SEI possibles devrait évaluer la disponibilité des ressources (humaines, financières, techniques, de formation, sous la forme de l'engagement des parties prenantes, etc.) nécessaires pour mener à bien chacune d'entre elles. Outre la détermination des ressources nécessaires, l'aptitude à opérer les changements devrait également être prise en considération. Cette évaluation devrait inclure une volonté politique de changement ainsi que la disponibilité de la technologie et des ressources nécessaires à la mise en œuvre de ce changement.

3.5.6.2 Les États devraient donner la priorité aux SEI qui ont le plus d'incidence sur la sécurité. Une méthode serait de se centrer sur les mesures pouvant renforcer le plus la sécurité tout en nécessitant le moins de ressources. Il est recommandé de recourir à une approche quantitative dans cette analyse. Si une approche quantitative n'est pas faisable, l'État peut se prévaloir des connaissances et du savoir-faire d'une équipe d'évaluation. Sur la base de l'évaluation, l'État devrait élaborer une liste de priorité des SEI devant être menées à bien dans des délais prescrits.

3.5.6.3 Il ne faudrait arriver à la conclusion que la mise en œuvre d'un SEI n'est pas réalisable qu'en tout dernier lieu. Si une telle conclusion est formulée, les activités de l'aviation doivent être ajustées afin d'éliminer ou atténuer les conséquences du danger ou de la carence de sécurité détectée.

3.5.7 Étape 6 — Élaborer un plan national de sécurité

Les SEI sélectionnées à l'étape 5 servent de base au plan national de sécurité de l'aviation. Une fois établie la liste de priorité des SEI, l'État devrait élaborer le plan national de sécurité de l'aviation, qui deviendra le document de référence pour la mise en œuvre des SEI au niveau national. Le plan national de sécurité de l'aviation devrait couvrir un ensemble gérable de mesures représentant les étapes nécessaires à la réalisation des objectifs définis. Une fois le plan achevé, une partie ou une organisation responsable devrait être identifiée pour diriger la mise en œuvre de chaque SEI. Les activités et les organisations régionales établies (p. ex. les RASG) peuvent être en mesure de fournir des stratégies et un soutien à la mise en œuvre. L'État est également encouragé à collaborer avec d'autres parties prenantes aux niveaux national et régional afin d'harmoniser les plans existants en matière de sécurité. L'État devrait faire tout son possible pour mettre en œuvre les SEI applicables dans les délais associés aux cibles du GASP. Dans l'éventualité où les délais proposés dans le GASP ne peuvent pas être atteints, l'État devrait en fixer qui soient réalisables, en coordination avec l'OACI et les autres parties prenantes, si besoin est.

3.5.8 Étape 7 — Suivre la mise en œuvre

Après que le plan national de sécurité de l'aviation a été arrêté, les SEI devraient être assignées aux organisations ou aux individus compétents pour en diriger la mise en œuvre. Les activités connexes devraient être constamment supervisées pour s'assurer que les mesures sont appliquées, que tout obstacle à la mise en œuvre est écarté et que le plan comble tout nouvel écart identifié. Lorsque les SEI du plan sont achevées, les étapes énumérées dans la présente section devraient être répétées afin de déterminer d'autres SEI que l'État pourrait devoir mettre en œuvre.

Appendice A

FEUILLE DE ROUTE DES DÉFIS ORGANISATIONNELS (ORG)

1. ÉTATS

1.1 Composante I — Système national de supervision efficace de la sécurité

1.1.1 Phase I — Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (ÉC-1 à ÉC-5)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-1 — Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 1A — S'occuper en priorité au niveau national des préoccupations significatives de sécurité <input type="checkbox"/> 1B — S'occuper de toutes les questions de protocole (PQ) prioritaires de l'USOAP CMA <input type="checkbox"/> 1C — Établir une législation aéronautique et des règlements de base afin de donner les moyens à l'autorité compétente d'effectuer une supervision réglementaire, ce qui inclut la séparation des fonctions de supervision et des fonctions des fournisseurs de services (ÉC-1 et ÉC-2) <input type="checkbox"/> 1D — Accroître le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des ÉC au niveau national (ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> 1E — Établir un processus d'identification des différences par rapport aux SARP de l'OACI (ÉC-2)
<i>Références</i>	<p>1A et 1D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie A — <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité</i> — <i>Surveillance continue</i> — Informations sur les audits de sécurité iSTARS (ouverture de session requise) <p>1C et 1D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie A — <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> — Règlement de l'aviation canadien — Civil Aviation Safety Regulations of Australia — European Aviation Safety Rules — United States Federal Aviation Administration (FAA) Regulations — Documents d'orientation de l'OACI — iMPLEMENT — Consignes de sécurité nationales iSTARS (ouverture de session requise) — Latin American Aviation Regulations — Model Civil Aviation Regulations — Rules of the Civil Aviation Authority of New Zealand — ICAO USOAP CMA et USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-2 — Élaboration d'un cadre de supervision réglementaire complet
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 2A — Établir et maintenir une autorité indépendante de supervision de la sécurité, ce qui inclut la séparation des fonctions de supervision et des fonctions des fournisseurs de services lorsque ces derniers existent au sein de l'autorité (ÉC-3) <input type="checkbox"/> 2B — Élaborer un système efficace pour faire connaître les éléments indicatifs techniques et outils nécessaires, et fournir les informations cruciales de sécurité au personnel technique afin qu'il exécute efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (ÉC-5) <input type="checkbox"/> 2C — Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir un personnel compétent à l'appui de la supervision réglementaire (cf. SEI-5) (ÉC-3 et ÉC-4)
<i>Références</i>	2A — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> , Partie A — <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> 2B et 2C — FAA Inspector Training System — Flight Standards (International) Course — ICAO-Endorsed Government Safety Inspector Training Programme — ICAO Global Aviation Training course catalogue — ICAO TRAINAIR PLUS Programme — iSTARS — Ramp Inspection Programmes (SAFA/SACA)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-3 — Établissement d'une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 3A — Instaurer une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents, en conformité avec les exigences de l'Annexe 13 (ÉC-1 et ÉC-3) <input type="checkbox"/> 3B — Élaborer un système efficace pour faire connaître les éléments indicatifs techniques et outils nécessaires, et fournir les informations cruciales de sécurité au personnel technique pour qu'il exécute efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (ÉC-5) <input type="checkbox"/> 3C — Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir un personnel compétent à l'appui des enquêtes sur les accidents et incidents (cf. SEI-5) (ÉC-3 et ÉC-4)
<i>Références</i>	3A — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> — ICAO Model Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG) Act — ICAO Model Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG) Regulations 3B — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> — Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i> — Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> — Doc 9973, <i>Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> — Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> — Doc 10053, <i>Manuel relatif à la protection des informations sur la sécurité, Partie I — Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents</i> — Doc 10062, <i>Manuel d'enquête sur les aspects de la sécurité en cabine dans les accidents et incidents</i> — Cir 315, <i>Dangers des lieux d'accidents d'aviation</i> 3C — Cir 298, <i>Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-4 — Affectation stratégique de ressources aux fins de la supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 4A — Confirmer le mandat exécutif ou législatif pour recevoir les ressources financières provenant du gouvernement et d'autres sources externes et les élargir (ÉC-1)</p> <p><input type="checkbox"/> 4B — Établir un processus de planification et d'affectation des ressources adapté à la structure organisationnelle de l'autorité compétente chargée de la supervision efficace de la sécurité (ÉC-2 et ÉC-3). SEI-1 et SEI-5 pourraient servir à déterminer les besoins en matière de ressources (ÉC-1 à ÉC-5)</p> <p><input type="checkbox"/> 4C — Obtenir une source durable et stable de financement à travers l'engagement des autorités nationales, des responsables d'agences et d'autres parties prenantes (ÉC-1 à ÉC-3). Pour des améliorations de petite envergure et à court terme :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Recourir au Fonds pour la sécurité de l'aviation de l'OACI (SAFE), à la Direction de la coopération technique ou à d'autres moyens d'obtenir une assistance technique et financière, en coordination avec les RASG/RSOO/le Bureau régional de l'OACI ○ Solliciter l'assistance des États et autres parties prenantes plus expérimentés, en coordination avec les RASG/RSOO/le Bureau régional de l'OACI ○ Solliciter l'assistance de sources de financement (Banque mondiale, Banque africaine de développement, etc.), en coordination avec les RASG/RSOO/le Bureau régional de l'OACI <p><input type="checkbox"/> 4D — Élaborer un processus d'évaluation des besoins évolutifs en matière de ressources et appuyer la coordination nécessaire avec les donateurs aux fins de l'amélioration de la supervision de la sécurité, comme il est souligné dans la Composante 1 de la présente feuille de route (ÉC-1 à ÉC-3)</p>
<i>Références</i>	<p>— Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) de l'OACI</p> <p>— Direction de la coopération technique de l'OACI</p> <p>— Les RASG</p> <p>— Les RSOO et les COSCAP</p>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-5 — Personnel technique qualifié à l'appui de la supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 5A — Établir un système efficace pour identifier et évaluer les qualifications et la formation du personnel technique existant (ÉC-4) <input type="checkbox"/> 5B — Identifier les lacunes du personnel technique qualifié et les besoins en formation nécessaires à l'exécution du mandat de supervision (ÉC-4) <input type="checkbox"/> 5C — Instaurer un mécanisme de compensation pour attirer et retenir le personnel technique qualifié (ÉC-4) <input type="checkbox"/> 5D — Recourir aux RSOO, RAIO, ou à des moyens équivalents, afin de s'assurer le personnel technique compétent pour exercer les fonctions que ne peut exercer l'État seul (ÉC-4) <input type="checkbox"/> 5E — Établir des plans en matière de ressources humaines pour appuyer le recrutement et la rétention de l'effectif approprié en personnel technique qualifié (ÉC-4) <input type="checkbox"/> 5F — Mettre en œuvre des politiques et programmes de formation pour le personnel technique et vérifier que le type et la fréquence de la formation achevée avec succès (initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi) sont suffisants pour l'acquisition/le maintien des qualifications requises et le niveau de compétence correspondant aux tâches assignées et aux responsabilités du personnel technique (ÉC-4) <input type="checkbox"/> 5G — Élaborer un processus d'évaluation des besoins évolutifs du personnel technique qualifié et des procédures pour mettre à jour le recrutement, la rétention et la formation du personnel, en coordination avec SEI-4B (ÉC-4)
<i>Références</i>	— Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — Doc 10070, <i>Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors</i> — ICAO-Endorsed Government Safety Inspector Training Programme — ICAO TRAINAIR PLUS Programme

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-6 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés afin de renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 6A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier des collaborateurs et élaborer un plan d'action pour résoudre ces carences (ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> 6B — Utiliser un mécanisme régional de supervision de la sécurité, ou les services d'un autre État compétent ou d'une autre organisation compétente pour soutenir un État qui ne pense pas pouvoir atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP <input type="checkbox"/> 6C — Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer une législation aéronautique de base (en coordination avec SEI-1B) (ÉC-1) <input type="checkbox"/> 6D — Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer des règlements nationaux (ÉC-2) <input type="checkbox"/> 6E — Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO, établir un processus aux fins d'un système de mentorat/collaboration, incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie ainsi que le partage des meilleures pratiques et des mesures de suivi internes (ÉC-1 à ÉC-5, l'accent étant mis sur ÉC-3) <input type="checkbox"/> 6F — Collaborer avec le RASG et/ou la RSOO, les autres États, l'OACI, les programmes conjoints de l'industrie et/ou les partenariats avec des écoles techniques afin d'attirer, de recruter et de former un personnel technique qualifié suffisant et élaborer une stratégie pour le retenir (ÉC-4) <input type="checkbox"/> 6G — Établir et mettre en œuvre un processus d'élaboration et de divulgation d'éléments indicatifs techniques, d'outils et les dispositions en matière d'informations cruciales sur la sécurité, en collaboration avec d'autres États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, étant entendu que ces éléments doivent être adaptés à la réglementation nationale et l'environnement opérationnel de chaque État (ÉC-5) <input type="checkbox"/> 6H — Tout en œuvrant à l'amélioration de la supervision de la sécurité, coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour traiter des catégories d'occurrence à risque élevé (cf. feuille de route OPS)
<i>Références</i>	6A à 6G <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — Direction de la coopération technique de l'OACI — Initiative Aucun pays laissé de côté — Les RASG — Les RSOO et les COSCAP — Safety oversight index application (ouverture de session requise) 6H <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, Supplément C</i> — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-7 — Fournir à l'OACI des informations de première main sur la sécurité en remplissant, en communiquant et en mettant à jour tous les documents et dossiers correspondants
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 7A — Mettre à jour les points du plan d'actions correctives de l'USOAP <input type="checkbox"/> 7B — Remplir et communiquer la liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les PQ prioritaires de l'USOAP CMA <input type="checkbox"/> 7C — Remplir et communiquer le questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État <input type="checkbox"/> 7D — Remplir et communiquer les listes de vérification de la conformité sur le système de notification électronique des différences (EFOD) <input type="checkbox"/> 7E — Mettre à jour les documents et dossiers, si besoin est, en temps voulu
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i>, sections 2.8, 2.14 et 2.15 — iSTARS — USOAP CMA Computer-based Training — USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — USOAP CMA Workshops

1.1.2 Phase 2 — Mise en place d'un système de supervision de la sécurité (ÉC-6 à ÉC-8)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-8 — Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 8A — Œuvrer au niveau national afin de traiter en priorité les préoccupations graves de sécurité <input type="checkbox"/> 8B — Relever le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI, et l'EI des ÉC au niveau national (tous les ÉC, notamment ÉC-6 à ÉC-8)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i> — Information sur les audits de sécurité iSTARS (ouverture de session requise)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-9 — Mise en œuvre et conformité continues des SARP de l'OACI au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 9A — Mettre en œuvre les processus de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et approbation (ÉC-6) <input type="checkbox"/> 9B — Mettre en œuvre les processus de supervision et renforcement réglementaires (ÉC-7 et ÉC-8) <input type="checkbox"/> 9C — Établir un système pour résoudre les préoccupations de sécurité détectées à travers les enquêtes sur les accidents et incidents, les activités de surveillance, les rapports sur la sécurité et d'autres moyens (ÉC-8)
<i>Références</i>	9A — Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> 9B — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> 9C — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> , Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-10 — Affectation stratégique de ressources aux fins de la supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 10A — Utiliser SEI-1 et SEI-5 pour identifier les besoins en matière de ressources (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 10B — Inciter les groupes régionaux comme le RASG à prévoir des ressources supplémentaires
<i>Références</i>	— Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) de l'OACI — Direction de la coopération technique de l'OACI — Les RASG

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-11 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 11A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier des collaborateurs et élaborer un plan d'action pour résoudre ces carences (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 11B — Recourir à une RSOO ou un autre organisme national compétent pour soutenir un État qui ne pense pas pouvoir atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP <input type="checkbox"/> 11C — Fournir une assistance par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO à d'autres États dans la réalisation des activités de suivi (ÉC-7) <input type="checkbox"/> 11D — Utiliser les éléments indicatifs techniques, les outils et les dispositions en matière d'informations critiques sur la sécurité, élaborés en collaboration avec d'autres États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, pour que le personnel technique s'acquitte efficacement de ses fonctions de supervision de la sécurité (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 11E — Tout en améliorant la supervision de la sécurité, continuer à œuvrer avec le RASG et/ou la RSOO à la résolution des catégories d'occurrence à risque élevé (cf. feuille de route OPS)
<i>Références</i>	11A à 11D — Les RASG — Les RSOO et les COSCAP — GASOS — Safety oversight index application (ouverture de session requise) 11E — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> , Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-12 — Fourniture continue d'informations de première main sur la sécurité à l'OACI en mettant à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès réalisés
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 12A — Mettre à jour les points du plan d'actions correctives de l'USOAP <input type="checkbox"/> 12B — Mettre à jour et communiquer la liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les PQ prioritaires de l'USOAP CMA <input type="checkbox"/> 12C — Mettre à jour et communiquer le questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État (SAAQ) <input type="checkbox"/> 12D — Mettre à jour et communiquer les listes de vérification de la conformité sur le système de notification électronique des différences (EFOD)
<i>Références</i>	— Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité</i> — <i>Surveillance continue</i> , sections 2.8, 2.14 et 2.15 — iSTARS

1.2 Composante 2 — Programme national de sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-13 — Démarrage de la mise en œuvre du PNS au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 13A — S'assurer de la détermination de l'État à améliorer la sécurité <input type="checkbox"/> 13B — Effectuer une analyse des écarts initiale du PNS (liste de vérification) puis l'auto-évaluation détaillée du PNS <input type="checkbox"/> 13C — Créer une équipe de mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 13D — Élaborer un plan de mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 13E — Publier des règlements en matière de SGS des fournisseurs de services et vérifier la mise en œuvre des SGS <input type="checkbox"/> 13F — Identifier et partager les meilleures pratiques de gestion de la sécurité
<i>Références</i>	<p>13A, B et D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> — ICAO USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise) — Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité (SMICG). 10 Things You Should Know About SMS <p>13A, C et E</p> <ul style="list-style-type: none"> — SMICG, The Frontline Manager's Role in SMS — SMICG, The Senior Manager's Role in SMS <p>13E</p> <ul style="list-style-type: none"> — SMICG, SMS Evaluation Tool — CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems <p>13F</p> <ul style="list-style-type: none"> — SMICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation — Recommendations for Regulators

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-14 — Affectation stratégique des ressources pour démarrer la mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 14A — Établir un processus de planification et d'affectation des ressources aux fins de la mise en œuvre du PNS et identifier les domaines où des ressources sont nécessaires <input type="checkbox"/> 14B — Obtenir des ressources auprès des directions des autorités compétentes et des parties prenantes de l'État afin d'appuyer la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 14C — Œuvrer avec le Bureau régional de l'OACI pour mobiliser les moyens disponibles (p. ex. la Direction de la coopération technique) afin d'obtenir l'assistance nécessaire à la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 14D — Œuvrer avec la RSOO, d'autres États et d'autres organisations, au besoin, pour former du personnel technique qualifié afin qu'ils s'acquittent de leurs tâches et responsabilités dans le contexte de la mise en œuvre du PNS
<i>Références</i>	14A et B <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> 14C <ul style="list-style-type: none"> — Coordinateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI 14D <ul style="list-style-type: none"> — SMICG, SMS Inspector Competency Guidance

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-15 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour démarrer la mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 15A — Identifier les domaines où la collaboration/l'appui est nécessaire dans le cadre du plan de mise en œuvre du PNS (cf. SEI-14)</p> <p><input type="checkbox"/> 15B — Identifier les collaborateurs correspondants parmi les parties prenantes clés de l'aviation, notamment d'autres États qui mettent en œuvre ou ont mis en œuvre un PNS</p> <p><input type="checkbox"/> 15C — Élaborer un plan d'action afin de traiter des éléments manquants ou insuffisants détectés durant l'analyse des écarts du PNS (cf. SEI-13B)</p> <p><input type="checkbox"/> 15D — Établir un processus par l'intermédiaire du RASG et/ou la RSOO aux fins d'un système de mentorat, notamment la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie et le partage des meilleures pratiques pour appuyer la mise en œuvre du PNS</p> <p><input type="checkbox"/> 15E — Élaborer un processus pour fournir une formation sur le PNS au personnel correspondant, en collaboration avec la RSOO et/ou d'autres États (p. ex. formation initiale, formation périodique et perfectionnement) (cf. SEI-14D)</p> <p><input type="checkbox"/> 15F — Établir et mettre en œuvre un processus de partage des éléments indicatifs techniques, outils et informations critiques sur la sécurité se rapportant au PNS (p. ex. des circulaires consultatives, des instructions au personnel et des indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec d'autres États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes</p>
<i>Références</i>	<p>15A à 15C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP) — ICAO USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — Analyse des écarts du PNS iSTARS (ouverture de session requise) — SMICG, SSP Assessment Tool <p>15D à 15F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP) — (Coordinateur régional de la) Direction de la coopération technique de l'OACI — Ressources pour la mise en œuvre de la campagne Aucun pays laissé de côté <p>15E</p> <ul style="list-style-type: none"> — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP) — http://www.icao.int/safety/SafetyManagement <p>15F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Safety Management Implementation website

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-16 — Collaboration avec les parties prenantes clés afin d'achever la mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 16A — Œuvrer avec les collaborateurs (identifiés dans SEI-15) afin d'exécuter le plan d'action pour la mise en œuvre <input type="checkbox"/> 16B — Œuvrer avec les collaborateurs pour veiller à ce que tous les éléments du PNS soit actuels, durables, opérationnels et efficaces <input type="checkbox"/> 16C — Mettre en place un système pour l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec toutes les parties prenantes <input type="checkbox"/> 16D — Servir d'État champion afin de promouvoir les meilleures pratiques dans les autres États
<i>Références</i>	16A — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP) 16B — SMICG, SSP Assessment Tool 16D — Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP) — (Coordinateur régional de la) Direction de la coopération technique de l'OACI — Ressources pour la mise en œuvre de l'initiative Aucun pays laissé de côté — SMICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation — Recommendations for Regulators

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-17 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (étape 1)
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 17A — Établir un cadre juridique pour la protection des données sur la sécurité, les informations sur la sécurité et d'autres sources connexes <input type="checkbox"/> 17B — Établir un système national de compte rendu obligatoire d'événements <input type="checkbox"/> 17C — Élaborer une base de données sur la sécurité pour le suivi des problèmes de sécurité du système et l'identification des dangers, conformément aux principes du Doc 9859 — <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> <input type="checkbox"/> 17D — Établir et maintenir un processus d'identification des dangers à partir des données collectées sur la sécurité <input type="checkbox"/> 17E — Établir et utiliser un processus pour évaluer les risques de sécurité liés aux dangers détectés <input type="checkbox"/> 17F — Établir un système national de compte rendu volontaire et confidentiel fournissant des données à la base de données sur la sécurité (cf. SEI-17C)
<i>Références</i>	17A à 17F — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> 17B à 17D — Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO Common Taxonomy Team (CICTT) — ICAO Accident/Incident Data Reporting (ADREP) Taxonomy — SMICG, Development of a Common Hazard Taxonomy — SMICG, Hazard Taxonomy Examples 17E — SMICG, Risk Based Decision Making Principles

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-18 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (étape 2)
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 18A — Élaborer des indicateurs de performance de sécurité via le processus de gestion des risques de sécurité mis en place <input type="checkbox"/> 18B — Élaborer des méthodologies de mesure de la performance de sécurité, alignées sur les métriques de sécurité harmonisées de la région, via le processus de gestion des risques de sécurité mis en place (cf. SEI-17E) <input type="checkbox"/> 18C — Établir le niveau acceptable de performance de sécurité qui doit être atteint par le biais du PNS <input type="checkbox"/> 18D — Pourvoir à l'établissement de systèmes volontaires et obligatoires de compte rendu sur la sécurité par les fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 18E — Encourager l'établissement de systèmes volontaires et obligatoires de compte rendu sur la sécurité s'inscrivant dans le SGS des fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 18F — Encourager la sensibilisation à la sécurité et l'intercommunication, le partage et l'échange d'informations sur la sécurité au sein des organismes d'aviation de l'État et encourager le partage d'informations sur la sécurité avec l'industrie au sein de l'État <input type="checkbox"/> 18G — Fournir au RASG des informations sur les risques de sécurité et les indicateurs de performance de sécurité
<i>Références</i>	18A à 18F — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> 18A à 18D — SMICG, A Systems Approach to Measuring Safety Performance — The Regulator Perspective — SMICG, Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers 18E et 18F — Comptes rendus régionaux sur la sécurité du RASG

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI- 19 — Acquisition de ressources pour accroître l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 19A — Identifier les ressources nécessaires à l'appui de la collecte et du traitement des renseignements de sécurité, l'analyse avancée des données, la modélisation des risques et les capacités de partage des informations <input type="checkbox"/> 19B — Attirer, recruter, former et retenir le personnel technique qualifié à spécialiser en modélisation des risques <input type="checkbox"/> 19C — S'assurer que le personnel de l'inspecteur de sécurité de l'aviation civile est formé à la supervision de la performance de sécurité des fournisseurs de services qui ont mis en œuvre le SGS
<i>Références</i>	S.O.

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-20 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques de sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 20A — Identifier les domaines où la collaboration/le soutien sont nécessaires afin de s'assurer que les parties prenantes comprennent et mettent en œuvre les concepts de culture de la sécurité aux fins de la pleine adoption d'une culture ouverte, juste et d'un système de compte rendu non punitif <input type="checkbox"/> 20B — Établir un processus par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO (ou d'autres organes régionaux) aux fins d'un système de mentorat, incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie, ainsi que le partage des meilleures pratiques, pour appuyer le développement d'une culture de la sécurité et l'utilisation proactive de la modélisation des risques <input type="checkbox"/> 20C — Encourager et participer à des partenariats nationaux publics-privés similaires au concept d'équipes de sécurité de l'aviation commerciale/générale afin d'identifier et de mettre en œuvre des renforcements de la sécurité du système <input type="checkbox"/> 20D — Collaborer avec les parties prenantes de l'industrie pour instaurer un mécanisme de partage et d'échange périodiques d'informations sur la sécurité, d'analyses, de découvertes/leçons tirées en matière de risques de sécurité, et de meilleures pratiques dans un environnement confidentiel et non punitif
<i>Références</i>	20A — CANSO Guidelines on Just Culture — CANSO Safety Culture Definition and Enhancement Process — Ressources et outils de Safety Culture et Just Culture sur le site de SKYbrary 20B — EASA Network of Analysts 20C — Commercial Aviation Safety Team — European Strategic Safety Initiative — General Aviation Joint Steering Committee — International Helicopter Safety Team — Les RASG 20D — Aviation Safety InfoShare — Service de surveillance de l'information sur la sécurité (SIMS) de l'OACI

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-21 — Avancement de la gestion des risques de sécurité au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 21A — Établir la connectivité et l'intégration du partage des données dans les bases nationales de données sur la sécurité de l'aviation, notamment le système de compte rendu obligatoire d'événements, les systèmes de compte rendu sur la sécurité sur une base volontaire, les rapports d'audit de sécurité et les statistiques sur le système de l'aviation (comptages du trafic, informations météorologiques, scores EI, etc.) <input type="checkbox"/> 21B — Élaborer des capacités de modélisation des risques de sécurité aux fins du suivi des problèmes de sécurité du système et de la prévention des accidents/incidents <input type="checkbox"/> 21C — Encourager le partage d'informations avec l'industrie
<i>Références</i>	21A et 21B — <i>EUROCONTROL Voluntary ATM Incident Reporting (EVAIR)</i> — <i>European Authorities Coordination Group on Flight Data Monitoring (EAFDM)</i> — <i>FAA Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program</i> — <i>IATA Flight Data eXchange (FDX)</i> — <i>IATA STEADES Global Aviation Safety Data Sharing Program</i> — <i>iIMPLEMENT</i>

2. RÉGIONS

2.1 Composante 1 — Système national de supervision de la sécurité

2.1.1 Phase 1 — Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (ÉC-1 à ÉC-5)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-1 — Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 1A — Œuvrer de concert avec les États au niveau régional pour aider les États ayant une EI faible et/ou des préoccupations graves de sécurité : <ul style="list-style-type: none"> ○ Fournir un appui en cas de lacunes détectées dans les initiatives de la feuille de route de nombreux États, afin d'accroître le rapport coût-efficacité ○ Adopter les meilleures pratiques pour identifier les types rentables d'appui qui apportent des améliorations durables de supervision de la sécurité, et ajuster les priorités régionales en matière de ressources (en coordination avec SEI-3B) ○ Coordonner l'aide aux États qui ont pris des mesures temporaires pour remédier aux SSC potentielles <input type="checkbox"/> 1B — Relever le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des ÉC dans la région (ÉC-1 à ÉC-5)
	<input type="checkbox"/> 1C — Élaborer des règlements harmonisés, des éléments indicatifs techniques et des outils de promulgation par les États, ainsi qu'un processus de communication des informations cruciales sur la sécurité dans la région, cadrant avec les SARP de l'OACI (ÉC-2 et ÉC-5)
	<input type="checkbox"/> 1D — Élaborer des critères de formation afin d'harmoniser les compétences du personnel technique nécessaires à l'appui de la supervision efficace de la sécurité au niveau régional (ÉC-4)
	<input type="checkbox"/> 1E — Œuvrer régionalement, par le biais du RASG, de la RSOO et du Bureau régional de l'OACI, au renforcement de la sécurité de manière durable
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie B — <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation — Formation</i> (PANS-TRG) — Doc 10002, <i>Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité</i> — Doc 10070, <i>Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors</i> — IMPLEMENT — Ressources pour la mise en œuvre de l'initiative Aucun pays laissé de côté

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-2 — Établissement d'un processus indépendant d'enquêtes sur les accidents et incidents, en conformité avec l'Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 2A — Établir une RAIO, si besoin est (cf. SEI-1B) (ÉC-3) <input type="checkbox"/> 2B — Identifier les États champions par l'intermédiaire des RASG, afin d'aider à mettre en place des capacités d'enquêtes sur les accidents et incidents dans les États qui nécessitent une assistance (ÉC-3 à ÉC-4) <input type="checkbox"/> 2C — Fournir des ressources pour les enquêtes sur les accidents et incidents (notamment, mais sans s'y limiter, en matière de personnel et de soutien technique) afin que soient exercées les fonctions que l'État ne peut assumer seul (cf. SEI-1A) (ÉC-3 et ÉC-4)
<i>Références</i>	2A — Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i> 2C — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> , Partie A — <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> , section 3.4.5 et Partie B — <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> — Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> — Doc 9973, <i>Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> — Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> — Doc 10062, <i>Manuel d'enquêtes sur les aspects de la sécurité en cabine dans les accidents et incidents</i> — Cir 298, <i>Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation</i> — Cir 315, <i>Dangers des lieux d'accidents d'aviation</i> — ICAO Model Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG) Act — ICAO Model Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG) Regulations

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-3 — Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux de mise en place des capacités requises de supervision de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 3A — Identifier les ressources qui sont disponibles afin d'appuyer les initiatives de renforcement de la sécurité de la feuille de route pour les États de la région (tous les ÉC, notamment ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> 3B — Utiliser la feuille de route et les analyses spécifiques du RASG – et/ou de la RSOO – sur les informations critiques pertinentes en matière de sécurité afin de déterminer les priorités régionales et les ressources qui peuvent être utilisées pour aider les États. En raison de ressources humaines et financières limitées, toute mesure de planification devrait porter sur les risques de sécurité auxquels il est possible de s'attaquer durablement et qui ont l'incidence la plus élevée au plan de l'amélioration de la sécurité (tous les ÉC, notamment ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> 3C — Faciliter la fourniture d'une assistance financière et technique parmi les entités régionales ayant des ressources (RASG, RSOO, Bureau régional de l'OACI, États champions, banques de développement, communautés économiques régionales et autres programmes d'aide régionaux) et donner la priorité aux États nécessitant une assistance (dans la logique des États SEI-4) (tous les ÉC, notamment ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> 3D — Établir une RSOO ou des moyens équivalents, afin d'exercer les fonctions qui ne peuvent être exercées par l'État seul <input type="checkbox"/> 3E — Renforcer la RSOO existante (ÉC-1 à ÉC-5)
<i>Références</i>	— Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> , Partie B — <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-4 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 4A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme afin d'identifier des collaborateurs et élaborer et exécuter un plan d'action pour résoudre ces carences (ÉC-1 à ÉC-5)</p> <p><input type="checkbox"/> 4B — Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer une législation aéronautique de base (en coordination avec les États SEI-1B) (ÉC-1)</p> <p><input type="checkbox"/> 4C — Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer des règlements nationaux (ÉC-2)</p> <p><input type="checkbox"/> 4D — Établir un processus, par l'intermédiaire du RASG et/ou la RSOO, aux fins d'un système de mentorat/collaboration, incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie ainsi que le partage des meilleures pratiques et des mesures de suivi internes (ÉC-3)</p> <p><input type="checkbox"/> 4E — Collaborer avec le RASG et/ou la RSOO, les États, l'OACI, les programmes conjoints de l'industrie et/ou les partenariats avec des écoles techniques afin d'attirer, de recruter et de former un personnel technique qualifié en nombre suffisant, et élaborer une stratégie pour le retenir (ÉC-4)</p> <p><input type="checkbox"/> 4F — Établir et mettre en œuvre un processus d'élaboration et de promulgation d'éléments indicatifs techniques, d'outils et la mise à disposition d'informations critiques sur la sécurité, en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, étant entendu que ces éléments doivent être adaptés à la réglementation nationale et à l'environnement opérationnel de chaque État (ÉC-5)</p> <p><input type="checkbox"/> 4G — Tout en œuvrant à l'amélioration de la supervision de la sécurité, coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour remédier aux catégories d'occurrence à risque élevé (cf. feuille de route OPS)</p>
<i>Références</i>	<p>4A à 4F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — Direction de la coopération technique de l'OACI — IMPLEMENT — Initiative Aucun pays laissé de côté — Les RASG — Les RSOO et les COSCAP <p>4G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-5 — Fournir à l'OACI des informations sur la sécurité en demandant aux États de remplir, communiquer et mettre à jour tous les documents et dossiers correspondants
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 5A — Évaluer si les États de la région ont fourni à l'OACI les informations de 5B à 5E <input type="checkbox"/> 5B — Demander aux États de la région de remplir et communiquer leur plan d'actions correctives USOAP <input type="checkbox"/> 5C — Demander aux États de la région de remplir et de communiquer leur liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les PQ de l'USOAP CMA <input type="checkbox"/> 5D — Demander aux États de la région de remplir et de communiquer leur SAAQ <input type="checkbox"/> 5E — Demander aux États de la région de remplir et de communiquer leurs listes de vérification de la conformité (CC) sur le système EFOD <input type="checkbox"/> 5F — Recourir aux RASG, aux organisations régionales et à d'autres instances régionales pour recueillir et partager les informations sur la sécurité, afin d'évaluer le niveau de mise en œuvre des SARP de l'OACI à l'échelle régionale
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i> — iSTARS — USOAP-CMA Computer-based Training — USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — USOAP CMA Workshops

2.1.2 Phase 2 — Mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité (ÉC-6 à ÉC-8)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-6 — Mise en œuvre et conformité continues des SARP de l'OACI au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 6A — Œuvrer de concert avec les États de la région pour aider les États avec une EI faible et/ou des préoccupations graves de sécurité :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Fournir un appui en cas de lacunes dans les initiatives de renforcement de la sécurité de la feuille de route détectées dans de nombreux États, afin d'accroître le rapport coût-efficacité ○ Adopter les meilleures pratiques afin d'identifier les types rentables d'appui qui apportent des améliorations durables de supervision de la sécurité, et ajuster constamment les priorités régionales en matière de ressources (en coordination avec SEI-7B) <p><input type="checkbox"/> 6B — Relever le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des ÉC dans la région (ÉC-6 à ÉC-8)</p> <p><input type="checkbox"/> 6C — Œuvrer avec les autorités compétentes nationales et leurs processus de renforcement de la supervision, afin de remédier aux préoccupations graves de sécurité concernant les exploitants étrangers, en temps utile (ÉC-6 à ÉC-8)</p> <p><input type="checkbox"/> 6D — Œuvrer avec les parties prenantes afin de remédier aux préoccupations de sécurité détectées à travers les enquêtes sur les accidents et incidents, les rapports sur la sécurité et d'autres moyens (ÉC-8)</p> <p><input type="checkbox"/> 6E — Continuer de travailler sur les catégories d'occurrence à risque élevé (cf. feuille de route OPS)</p>
<i>Références</i>	<p>6A à 6C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i> <p>6D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> <p>6E</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-7 — Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux de mise en place des capacités requises de supervision de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 7A — Identifier les ressources qui sont disponibles afin d'appuyer les initiatives en matière de sécurité de la feuille de route pour les États de la région (tous les ÉC, notamment ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 7B — Utiliser la feuille de route et les analyses régionales des informations critiques pertinentes sur la sécurité afin de déterminer les priorités régionales et les ressources qui peuvent être utilisées pour aider les États. En raison de ressources humaines et financières limitées, toute mesure de planification devrait porter sur les risques de sécurité auxquels il est possible de s'attaquer durablement et qui ont l'incidence la plus élevée du point de vue de l'amélioration de la sécurité (tous les ÉC, notamment ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 7C — Faciliter la fourniture d'assistance financière et technique parmi les entités régionales ayant des ressources (RASG, RSOO, Bureau régional de l'OACI, États champions, banques de développement et autres programmes d'aide régionaux) et donner la priorité aux États nécessitant une assistance (dans la logique de SEI-10) (tous les ÉC, notamment ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 7D — Renforcer la RSOO existante, si besoin est (ÉC-6 à ÉC-8)
<i>Références</i>	— Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-8 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 8A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier des collaborateurs et élaborer un plan d'action afin de résoudre ces carences (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 8B — Fournir une assistance aux États par le biais du RASG et/ou de la RSOO pour mener à bien le suivi des activités (ÉC-7) <input type="checkbox"/> 8C — Utiliser les éléments indicatifs techniques, les outils et les informations critiques sur la sécurité, élaborés en collaboration avec d'autres États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, pour seconder les fonctions de supervision de la sécurité (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 8D — Résoudre les préoccupations de sécurité détectées à travers les enquêtes sur les accidents et incidents, les rapports sur la sécurité et d'autres moyens (ÉC-8) <input type="checkbox"/> 8E — Tout se penchant sur l'amélioration de la supervision de la sécurité, continuer d'œuvrer avec le RASG et/ou la RSOO afin de traiter des catégories d'occurrence à risque élevé (cf. feuille de route OPS)
<i>Références</i>	8A à 8C — Les RASG — Les RSOO et les COSCAP 8D — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> 8E — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> , Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-9 — Fourniture continue à l'OACI d'informations de première main sur la sécurité en demandant aux États de mettre à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 9A — Évaluer si les États de la région ont mis à jour leurs informations de première main sur la sécurité à l'intention de l'OACI <input type="checkbox"/> 9B — Demander aux États de la région de remplir et de communiquer leur plan d'actions correctives USOAP <input type="checkbox"/> 9C — Demander aux États de la région de mettre à jour et de communiquer leur liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur l'USOAP CMA <input type="checkbox"/> 9D — Demander aux États de la région de mettre à jour et de communiquer leur SAAQ <input type="checkbox"/> 9E — Demander aux États de la région de mettre à jour et de communiquer leurs listes vérification de conformité sur le système EFOD <input type="checkbox"/> 9F — Continuer d'encourager les États de la région à mettre à jour les documents et dossiers, si besoin est, en temps utile <input type="checkbox"/> 9G — Continuer de recourir aux RASG, aux organisations régionales et à d'autres instances régionales pour recueillir et partager les informations sur la sécurité, afin d'évaluer le niveau de mise en œuvre des SARP de l'OACI à l'échelle régionale
<i>Références</i>	— Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i> — iIMPLEMENT — iSTARS

2.2 Composante 2 — Programme national de sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-10 — Début du lancement de la mise en œuvre du PNS au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 10A — Identifier une entité de la région, qui guidera et appuiera la mise en œuvre du PNS au niveau régional (RASG, RSOO, Bureau régional de l'OACI, etc.)</p> <p><input type="checkbox"/> 10B — Guider et appuyer la mise en œuvre du PNS par les États :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Évaluer les scores EI et vérifier l'achèvement de la Composante 1 de la feuille de route ○ Rassembler les analyses des écarts du PNS et les plans de mise en œuvre des États ○ Identifier les carences communes ○ Élaborer des stratégies régionales, notamment la collaboration et les ressources, afin d'aider les États dans leur mise en œuvre ○ Identifier et promouvoir les meilleures pratiques de gestion de la sécurité en coordination avec les États et/ou d'autres régions ○ Faire le suivi des progrès et concrétiser les analyses des écarts mises à jour et les plans de mise en œuvre ○ Utiliser la feuille de route pour aligner les priorités du RASG <p><input type="checkbox"/> 10C — Impliquer les États au niveau régional et aligner les activités sur la feuille de route</p> <p><input type="checkbox"/> 10D — Continuer de se pencher sur les catégories d'occurrence à risque élevé (cf. feuille de route OPS)</p>
<i>Références</i>	<p>10A et 10B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP) — ICAO USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise) — SMICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation — Recommendations for Regulators — SMICG, SMS Evaluation Tool <p>10D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-11 — Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui de la coordination cohérente des programmes régionaux de mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 11A — Identifier les ressources qui sont disponibles pour appuyer la mise en œuvre du PNS par les États de la région <input type="checkbox"/> 11B — Utiliser les mises à jour fournies par les États sur l'état d'avancement de leur mise en œuvre du PNS afin de déterminer les priorités et les ressources régionales qui peuvent être utilisées pour aider des États individuels de la région <input type="checkbox"/> 11C — Œuvrer avec le Bureau régional de l'OACI afin de faciliter la fourniture de l'assistance technique nécessaire à la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 11D — Surveiller les progrès de la mise en œuvre du PNS (via iSTARS) et ajuster sans relâche les priorités régionales en matière de ressources
<i>Références</i>	11B à 11D — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> , Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> 11C — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> , Partie B — <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP) — Coordinateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI 11D — Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-12 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer la mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 12A — Identifier les domaines où la collaboration/le soutien est nécessaire dans le cadre de la mise en œuvre des PNS des États (cf. SEI-14)</p> <p><input type="checkbox"/> 12B — Identifier les collaborateurs correspondants parmi les parties prenantes clés de l'aviation, notamment les États mettant ou ayant mis en œuvre un PNS</p> <p><input type="checkbox"/> 12C — Élaborer et mettre en œuvre une stratégie cohérente et harmonisée afin de traiter les éléments communs dont l'analyse des écarts du PNS des États de la région a révélé l'absence ou l'insuffisance</p> <p><input type="checkbox"/> 12D — Par l'intermédiaire du RASG et ou de la RSOO, établir et mettre en œuvre un processus aux fins d'un système de mentorat, comprenant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie, ainsi que le partage des meilleures pratiques pour appuyer la mise en œuvre du PNS</p> <p><input type="checkbox"/> 12E — Établir et mettre en œuvre un processus pour fournir une formation sur le PNS au personnel correspondant, en collaboration avec la RSOO et/ou d'autres États (par ex., formation initiale, formation périodique et perfectionnement)</p> <p><input type="checkbox"/> 12F — Élaborer et mettre en œuvre un processus de partage des éléments indicatifs techniques, outils et informations cruciales sur la sécurité se rapportant au PNS (p. ex. circulaires consultatives, instructions au personnel, indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties</p> <p><input type="checkbox"/> 12G — Œuvrer avec les États de la région afin de s'assurer que tous les éléments de leurs PNS sont actuels, adéquats, opérationnels, efficaces et favorisent l'amélioration continue</p>
<i>Références</i>	<p>12A à 12C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP) — ICAO USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise) <p>12D à 12G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Coordinateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI — Ressources pour la mise en œuvre de l'initiative Aucun pays laissé de côté <p>12F</p> <ul style="list-style-type: none"> — SMICG, SSP Assessment Tool <p>12G</p> <ul style="list-style-type: none"> — SMICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation — Recommendations for Regulators

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-13 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 13A — Encourager les États à mettre activement à jour l'état d'avancement de la mise en œuvre de leur PNS (via iSTARS) et à fournir des informations sur la sécurité, afin de pouvoir identifier les dangers et gérer les risques de sécurité dans la région <input type="checkbox"/> 13B — Élaborer et adopter des systèmes harmonisés de compte rendu sur la sécurité, dans le cadre du SGS des fournisseurs de services de la région (par ex. des systèmes de compte rendu sur une base volontaire) <input type="checkbox"/> 13C — Encourager les États et l'industrie de la région à partager les informations sur la sécurité et à contribuer aux mécanismes régionaux de compte rendu et de suivi <input type="checkbox"/> 13D — Utiliser les méthodologies régionales de mesure de la performance de sécurité (notamment la métrique de sécurité harmonisée) pour que le RASG effectue des analyses de sécurité en coordination avec la RSOO ou la RAIO <input type="checkbox"/> 13E — Encourager tous les États à fournir au RASG des informations sur les risques de sécurité, notamment les indicateurs de performance de sécurité du PNS <input type="checkbox"/> 13F — Encourager tous les États ayant des capacités effectives de supervision de la sécurité et un PNS efficace de s'engager activement dans les activités de gestion des risques de sécurité du RASG <input type="checkbox"/> 13G — Utiliser une métrique harmonisée aux fins de l'élaboration et du suivi des indicateurs de performance de sécurité au niveau régional (au sein du RASG) <input type="checkbox"/> 13H — Établir un registre régional des risques de sécurité
<i>Références</i>	13A — iSTARS 13B à 13H — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> , Partie B — <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — Comptes rendus régionaux du RASG — SMICG, Groupe de collaboration international sur les systèmes de gestion de la sécurité — The Regulator Perspective — SMICG, Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers — Safety oversight index application (ouverture de session requise)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-14 — Affectation régionale de ressources à l'appui du développement constant de l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 14A — Œuvrer avec les États et les organisations pour tirer parti des technologies et compétences de la région afin de renforcer l'analyse de la sécurité et le suivi de l'analyse des risques et des stratégies d'atténuation <input type="checkbox"/> 14B — Identifier et mettre en commun des candidats vérificateurs USOAP qualifiés de la région, spécialisés en supervision de la sécurité des fournisseurs de services qui ont mis en place un SGS perfectionné <input type="checkbox"/> 14C — Œuvrer avec les Bureaux régionaux de l'OACI et les organisations donatrices pour faire appel aux moyens disponibles (p. ex. la Direction de la coopération technique) afin d'aider au développement des capacités de modélisation des risques
<i>Références</i>	S.O.

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-15 — Collaboration régionale avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer l'utilisation proactive de la modélisation des risques
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 15A — Aider les États à comprendre et mettre en place les concepts de culture de la sécurité en partageant les meilleures pratiques et en facilitant les programmes de mentorat à l'appui du développement d'une culture de la sécurité et de l'utilisation proactive de la modélisation des risques <input type="checkbox"/> 15B — Promouvoir le partage des informations sur la sécurité et des meilleures pratiques, dans un environnement confidentiel et non punitif, parmi les États et les parties prenantes <input type="checkbox"/> 15C — Encourager et appuyer des partenariats nationaux publics-privés similaires au concept des équipes pour la sécurité de l'aviation commerciale/générale afin d'identifier et de mettre en œuvre des renforcements de la sécurité du système <input type="checkbox"/> 15D — Encourager et appuyer les efforts des États pour établir des mécanismes de partage et d'échanges périodiques d'informations sur la sécurité, d'analyses, de découvertes/leçons tirées en matière de risques de sécurité et de meilleures pratiques dans un cadre confidentiel et non punitif
<i>Références</i>	15A et 15B <ul style="list-style-type: none"> — CANSO Guidelines on Just Culture — CANSO Safety Culture Definition and Enhancement Process — EASA Network of Analysts — Ressources et outils de Safety Culture et Just Culture sur le site de SKYbrary 15C <ul style="list-style-type: none"> — Commercial Aviation Safety Team — European Strategic Safety Initiative — General Aviation Joint Steering Committee — International Helicopter Safety Team 15D <ul style="list-style-type: none"> — Aviation Safety InfoShare — ICAO Safety Information Monitoring Service (SIMS) — Les RASG

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-16 — Progrès en matière de gestion des risques de sécurité au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 16A — Établir la connectivité et l'intégration du partage des données parmi les États et les parties prenantes aux fins d'une supervision régionale de haut niveau et d'activités de modélisation <input type="checkbox"/> 16B — Identifier les conditions requises pour l'établissement du partage interrégional et mondial des données
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — EUROCONTROL Voluntary ATM Incident Reporting (EVAIR) — European Authorities Coordination Group on Flight Data Monitoring (EAFDM) — European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS) — FAA Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program — IATA Flight Data eXchange (FDX) — IATA STEADES Global Aviation Safety Data Sharing Program

3. INDUSTRIE

3.1 Composante 1 — Système national de supervision de la sécurité

3.1.1 Phase 1 — Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (ÉC-1 à ÉC-5)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-1 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 1A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier les parties prenantes de l'industrie et élaborer un plan d'action afin de résoudre ces carences (ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> 1B — Fournir aux États, le cas échéant, des informations aux fins de l'élaboration de règlements nationaux (ÉC-2) <input type="checkbox"/> 1C — Participer aux activités régionales pour partager les meilleures pratiques, conseiller et faire le suivi (ÉC-3) <input type="checkbox"/> 1D — Traiter les catégories d'occurrence à risques élevés, le cas échéant, en coordination avec les États et les régions (cf. feuille de route OPS)
<i>Références</i>	1A à 1C — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — Les RASG — Les RSOO et les COSCAP 1D — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> , Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

3.1.2 Phase 2 — Mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité (ÉC-6 à ÉC-8)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-2 — Amélioration de la conformité de l'industrie aux réglementations applicables
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 2A — Œuvrer de concert avec l'industrie afin d'assurer la conformité avec les réglementations applicables (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 2B — Encourager les fournisseurs de services à participer aux programmes correspondants d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI (ÉC-8) <input type="checkbox"/> 2C — Encourager la participation active de l'industrie aux RASG afin de secondar la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (ÉC-6 à ÉC-8)
<i>Références</i>	2B — ACI Airport Excellence (APEX) in Safety — CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems — FSF Basic Aviation Risk Standard (BARS) — IATA Operational Safety Audit (IOSA) — IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-3 — Affectation des ressources de l'industrie aux fins de la supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 3A — Identifier les ressources qui sont disponibles afin d'appuyer les initiatives de renforcement de la sécurité de la feuille de route pour les États et les régions (tous les ÉC, notamment ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 3B — Participer aux initiatives de renforcement de la sécurité en collaboration avec les gouvernements/l'industrie, à l'échelle régionale et internationale
<i>Références</i>	— Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-4 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 4A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier les parties prenantes de l'industrie et élaborer un plan d'action pour résoudre ces carences (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> 4B — Aider à résoudre les préoccupations de sécurité détectées par le biais des enquêtes sur les accidents et incidents, les comptes rendus sur la sécurité et d'autres moyens (ÉC-8) <input type="checkbox"/> 4C — Continuer d'œuvrer avec les groupes régionaux afin de remédier aux catégories d'occurrence à risque élevé (cf. feuille de route OPS)
<i>Références</i>	4A — Les RASG — Les RSOOs et les COSCAP 4B — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> 4C — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> , Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

3.2 Composante 2 — Programme national de sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-5 — Amélioration de la conformité de l'industrie aux exigences applicables du SGS
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 5A — Mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) correspondant à la taille et à la complexité du fournisseur de services, selon la réglementation nationale et l'Annexe 19 <input type="checkbox"/> 5B — Aviser les autorités/entités compétentes de la région (États, RASG, RSOO) en cas de divergences dans l'application des exigences du SGS dans les États de la région <input type="checkbox"/> 5C — Utiliser les éléments indicatifs disponibles (p. ex. provenant des États ou des organisations non gouvernementales) afin d'aider à la mise en œuvre du SGS
<i>Références</i>	5A à 5C — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> , Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> 5A — Exigences de l'État en ce qui concerne un SGS national 5C — Safety Management Implementation Website — SMICG, SMS for Small Organizations — CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-6 — Ressources pour les fournisseurs de services aux fins de la mise en œuvre effective du SGS
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 6A — Œuvrer en collaboration avec l'État et les associations de l'industrie pour faire progresser la mise en œuvre du SGS et identifier les attentes qui ne peuvent être financées efficacement <input type="checkbox"/> 6B — Identifier les domaines où des ressources sont nécessaires dans le cadre du plan de mise en œuvre du SGS élaboré suite à l'analyse des écarts du SGS <input type="checkbox"/> 6C — Établir un processus de planification et d'affectation des ressources aux fins de la mise en œuvre du SGS, notamment les ressources qui pourraient être obtenues auprès des organisations de l'industrie <input type="checkbox"/> 6D — Obtenir l'engagement du dirigeant responsable du fournisseur de services afin de fournir les ressources nécessaires à la mise en œuvre du SGS <input type="checkbox"/> 6E — Encourager d'autres fournisseurs de services (p. ex. les exploitants de transport intercompagnies) à mettre en œuvre un SGS au sein de leur exploitation en fournissant des ressources, comme un personnel technique qualifié pour les assister
<i>Références</i>	— Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> , Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems Measurement

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-7 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'achever la mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 7A — Aider à identifier les collaborateurs appropriés parmi les parties prenantes clés de l'aviation associées à la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 7B — Œuvrer avec les collaborateurs afin d'appuyer un plan d'action pour la mise en œuvre du PNS : <ul style="list-style-type: none"> ○ Appuyer le PNS par le biais du partage et en favorisant l'harmonisation du SGS au sein de l'industrie <input type="checkbox"/> 7C — Appuyer les efforts du RASG et/ou de la RSOO en vue d'établir un système de mentorat, notamment en apportant une assistance aux États/à l'industrie, et en partageant les meilleures pratiques à l'appui de la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 7D — Contribuer au processus de partage des éléments indicatifs techniques, des outils et de l'information cruciale sur la sécurité se rapportant au PNS et au SGS (p. ex. les circulaires consultatives, les instructions au personnel, les indicateurs de performance de sécurité) en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes <input type="checkbox"/> 7E — Appuyer l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes <input type="checkbox"/> 7F — Continuer à œuvrer avec les groupes régionaux afin de traiter des catégories d'occurrence à risque élevé (cf. feuille de route OPS)
<i>Références</i>	7A à 7E <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — Exigences de l'État en ce qui concerne un SGS national 7D <ul style="list-style-type: none"> — Safety Management Implementation Website 7F <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-8 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 1)
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 8A — Établir des systèmes de compte rendu obligatoire sur la sécurité <input type="checkbox"/> 8B — Fournir au système de compte rendu obligatoire de sécurité de l'État des informations sur le fournisseur de services, si besoin est <input type="checkbox"/> 8C — Établir des mécanismes internes liés à la protection des données sur la sécurité, aux informations sur la sécurité et aux sources connexes aux fins de l'amélioration de la sécurité <input type="checkbox"/> 8D — Établir des systèmes de compte rendu librement consentis et confidentiels sur les dangers/événements dans le cadre du SGS <input type="checkbox"/> 8E — Établir et maintenir une base de données sur la sécurité pour que le personnel technique puisse faire le suivi des questions de sécurité du système du fournisseur de services <input type="checkbox"/> 8F — Établir et utiliser un processus de gestion des risques de sécurité
<i>Références</i>	8A à 8F <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — Exigences de l'État en ce qui concerne un SGS national 8A <ul style="list-style-type: none"> — Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO Common Taxonomy Team (CICTT) — ICAO Accident/Incident Data Reporting (ADREP) Taxonomy — SMICG, Development of a Common Hazard Taxonomy — SMICG, Hazard Taxonomy Examples

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-9 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 2)
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 9A — Élaborer des méthodologies de mesure de la performance de sécurité, alignées sur la métrique de sécurité harmonisée de l'industrie, via l'établissement d'un processus de gestion des risques de sécurité <input type="checkbox"/> 9B — Élaborer des indicateurs de performance de sécurité et les cibles/paramètres d'alerte connexes, via l'établissement d'un processus de gestion des risques de sécurité <input type="checkbox"/> 9C — Encourager l'utilisation d'une métrique harmonisée à l'échelle mondiale pour l'élaboration et le suivi des indicateurs de performance de sécurité, dans le cadre du SGS des fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 9D — Encourager le partage et l'utilisation d'informations provenant de l'industrie pour identifier les dangers et atténuer les risques de sécurité
<i>Références</i>	<p>9A à 9D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — Exigences de l'État en ce qui concerne un SGS national <p>9A et 9B</p> <ul style="list-style-type: none"> — SMICG, A Systems Approach to Measuring Safety Performance — The Regulator Perspective — SMICG, Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers <p>9B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Indicateurs de performance de sécurité élaborés par les organisations non gouvernementales : <ul style="list-style-type: none"> ○ ACI ○ CANSO ○ IATA ○ IBAC ○ International coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA) <p>9C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Globally harmonized metrics for safety performance indicators

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-10 — Affectation des ressources de l'industrie à l'appui de l'amélioration continue du PNS et du SGS
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 10A — Veiller à ce qu'un personnel technique compétent soit affecté, au niveau du fournisseur de services, pour appuyer les exigences de l'infrastructure du PNS <input type="checkbox"/> 10B — Fournir les résultats de l'analyse de sécurité des fournisseurs de services pour appuyer le PNS
<i>Références</i>	S.O.

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-11 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 11A — Œuvrer avec les parties prenantes de l'industrie afin de tirer parti des meilleures pratiques par une analyse des informations sur la sécurité <input type="checkbox"/> 11B — Partager l'identification des risques de sécurité avec les parties prenantes à des fins d'atténuation et de stratégies de supervision <input type="checkbox"/> 11C — Participer activement avec les États et les organisations investies dans la modélisation des risques
<i>Références</i>	— Aviation Safety InfoShare — Commercial Aviation Safety Team — European Strategic Safety Initiative — General Aviation Joint Steering Committee — International Helicopter Safety Team — Les RASG

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-12 — Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 12A — Vérifier qu'un cadre juridique se rapportant à la protection de données sur la sécurité, aux informations sur la sécurité et à d'autres sources connexes est mis en œuvre et est efficace <input type="checkbox"/> 12B — Élaborer des capacités de modélisation des risques à l'appui du suivi des problèmes de sécurité du système et de la prévention des accidents/incidents <input type="checkbox"/> 12C — Superviser les réseaux d'échange d'informations sur la sécurité à des fins d'amélioration continue
<i>Références</i>	12A — FAA Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program — IATA Flight Data eXchange (FDX) — IATA STEADES Global Aviation Safety Data Sharing Program

Appendice B

FEUILLE DE ROUTE DES RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE (OPS)

Note 1.— L'État peut opter pour déléguer des portions de la feuille de route à des organismes régionaux, à un autre État ou à plusieurs, ou solliciter leur aide.

Note 2.— Le terme « industrie », dans la feuille de route OPS, renvoie à toute organisation fournissant des produits et/ou des services aéronautiques.

1. IMPACT SANS PERTE DE CONTRÔLE (CFIT)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des risques de CFIT
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité en matière de CFIT : <ol style="list-style-type: none"> a. S'assurer que les aéronefs sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) conformément à l'Annexe 6 b. Encourager l'utilisation du TAWS au-delà des exigences de l'Annexe 6 c. Publier un avis de sécurité afin d'accroître le respect des procédures d'alerte du TAWS d. Sensibiliser davantage aux risques d'approche e. Envisager la mise en œuvre d'approches finales en descente continue (CDFA) f. Envisager la mise en œuvre de systèmes d'avertissement minimal d'altitude de sécurité (MSAW) g. S'assurer de la régularité des mises à jour et de l'exactitude des données électroniques sur le relief des obstacles (eTOD) h. Encourager la saisie dans le TAWS des données de localisation du GPS 2. Valider l'efficacité des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI), exposées dans la présente feuille de route, par le biais des comptes rendus obligatoires d'analyse d'événements (MOR), des systèmes de communication volontaire d'événements et des enquêtes sur les accidents/incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier les facteurs contributifs supplémentaires, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Vol dans des conditions environnementales défavorables b. Conception et documentation de l'approche [p. ex. procédures d'approche avec guidage vertical (APV) ou performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV)] c. Phraséologie utilisée (normalisée/non normalisée) d. Fatigue et désorientation du pilote 4. Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des CFIT, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI

<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 6, <i>Exploitation technique des aéronefs</i> — Rapport sur la sécurité de l'OACI — Les RASG — Renforcements de la sécurité des CFIT Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — IATA CFIT — IATA Safety Report — Flight Safety Foundation (FSF) ALAR Toolkit — Skybrary — EUROCONTROL
-------------------	---

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents CFIT
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité CFIT suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Équiper les aéronefs de TAWS conformément à l'Annexe 6 b. Encourager l'utilisation du TAWS au-delà des exigences de l'Annexe 6 c. Sensibiliser aux procédures d'alerte du TAWS d. Sensibiliser davantage aux risques d'approche e. Promouvoir la mise en œuvre de la CDFA f. Promouvoir la mise en œuvre des systèmes MSAW g. Promouvoir la régularité des mises à jour et l'exactitude des eTOD h. Promouvoir l'utilisation des données de localisation du GPS pour mettre à jour le TAWS 2. Valider l'efficacité dans la région des SEI exposées dans la présente feuille de route en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier les autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Vol dans des conditions environnementales défavorables b. Conception et documentation de l'approche c. Phraséologie utilisée (normalisée/non normalisée) d. Fatigue et désorientation du pilote 4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de CFIT, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 6, <i>Exploitation technique des aéronefs</i> — Rapport sur la sécurité de l'OACI — Les RASG — Renforcements de la sécurité des CFIT Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — IATA CFIT — IATA Safety Report — Flight Safety Foundation (FSF) ALAR Toolkit — Skybrary — EUROCONTROL

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents CFIT
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité CFIT suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Équiper les aéronefs de TAWS b. Insister sur le respect des procédures d'alerte de TAWS c. Sensibiliser davantage aux risques d'approche d. Promouvoir la CDFA e. Utiliser les systèmes MSAW f. Utiliser des eTOD à jour g. Introduire les données de localisation du GPS dans le TAWS 2. Valider l'efficacité dans la région des SEI exposées dans la présente feuille de route via l'analyse de la qualité des opérations aériennes (FDM)* et des comptes rendus des pilotes** (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier les autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Vol dans des conditions environnementales défavorables b. Conception et documentation de l'approche c. Phraséologie utilisée (normalisée/non normalisée) d. Fatigue et désorientation du pilote 4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de CFIT, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI <p>* <i>Avertissements et alertes du TAWS, et réponses du pilote aux alertes du TAWS</i></p> <p>** <i>Planification de vol – non-respect de l'altitude minimale de sécurité (MSA) ou restrictions de zones d'activité militaire (MOA)</i></p>
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 6, <i>Exploitation technique des aéronefs</i> — Rapport sur la sécurité de l'OACI — Les RASG — Renforcements de la sécurité des CFIT Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — IATA CFIT — IATA Safety Report — Flight Safety Foundation (FSF) ALAR Toolkit — Skybrary — EUROCONTROL

2. PERTE DE CONTRÔLE EN VOL (LOC-I)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en place les mesures de sécurité LOC-I suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Exiger la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement dans tous les programmes de conversion et de formation périodique de type de simulateur de vol complet b. Exiger que davantage de temps soit consacré à la formation au rôle de pilote surveillant 2. Valider l'efficacité des SEI dans l'industrie via les systèmes MOR et VOR et les enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Distraction b. Conditions météorologiques défavorables c. Baisse de vigilance d. Procédures d'exploitation normalisée inadéquates (SOP) pour une gestion de vol efficace e. Hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement f. Manque de connaissance ou de compétence en matière de procédures de rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles de l'aéronef g. Commandes de vol inappropriées en réponse à une alerte soudaine d'angle anormal d'inclinaison latérale 4. Élaboration et mise en œuvre de SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de LOC-I, le cas échéant, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Accroître l'efficacité de la supervision réglementaire b. Améliorer les réglementations 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 1, <i>Licences du personnel</i> — Doc 10011, <i>Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i> — Rapport sur la sécurité de l'OACI — ICAO LOC-I — Les RASG — Renforcements de la sécurité des LOC-I Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — ICAO LOC-I — IATA Safety Report — Flight Safety Foundation — Skybrary — EUROCONTROL

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en place les mesures de sécurité LOC-I suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Promouvoir la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement dans tous les programmes de conversion et de formation périodique sur simulateur de vol complet b. Faire en sorte que davantage de temps soit consacré à la formation au rôle de pilote surveillant 2. Valider l'efficacité dans la région des SEI en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Distraction b. Conditions météorologiques défavorables c. Baisse de vigilance d. Procédures d'exploitation normalisée inadéquates (SOP) pour une gestion de vol efficace e. Hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement f. Manque de connaissances ou de compétence en matière de procédures de rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles de l'aéronef g. Commandes de vol inappropriées en réponse à une alerte soudaine d'angle anormal d'inclinaison latérale 4. Élaborer et mettre en œuvre de SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de LOC-I, le cas échéant, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Organiser des séminaires ou des ateliers sur la sécurité b. Faciliter les projets régionaux d'assistance technique 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 1, <i>Licences du personnel</i> — Doc 10011, <i>Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i> — Rapport sur la sécurité de l'OACI — ICAO LOC-I — Les RASG — Renforcements de la sécurité des LOC-I Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — ICAO LOC-I — IATA Safety Report — Flight Safety Foundation — Skybrary — EUROCONTROL

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en place les mesures de sécurité LOC-I suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Formation aux manœuvres de rétablissement des aéronefs dans tous les programmes de formation périodique sur type et de conversion sur simulateur de vol complet b. Consacrer davantage de temps à la formation au rôle de surveillance des pilotes en équipage multiple c. Promouvoir les systèmes d'alerte d'angle d'inclinaison sur tous les aéronefs multimoteurs d. Formation au pilotage manuel des aéronefs en cas d'imminence de décrochage et durant la sortie de décrochage (y compris à haute altitude) e. Formation périodique en mécanique du vol f. Fidélité du simulateur 2. Valider l'efficacité des SEI via l'analyse du FDM et des comptes rendus des pilotes (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Distraction b. Conditions météorologiques défavorables c. Baisse de vigilance d. Procédures d'exploitation normalisées inadéquates (SOP) pour une gestion de vol efficace e. Hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement f. Manque de connaissances ou de compétence en matière de procédures de rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles de l'aéronef g. Commandes de vol inappropriées en réponse à une alerte soudaine d'angle anormal d'inclinaison latérale 4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de LOC-I 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 1, <i>Licences du personnel</i> — Doc 10011, <i>Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i> — Rapport sur la sécurité de l'OACI — ICAO LOC-I — Les RASG — Renforcements de la sécurité des LOC-I Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — IATA LOC-I — IATA Safety Report — Flight Safety Foundation — Skybrary — EUROCONTROL

3. COLLISION EN VOL (MAC)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en place les mesures de sécurité MAC suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Établir des orientations et réglementations afin d'assurer que les aéronefs sont équipés d'un système aéroporté anticollision embarqué (ACAS), conformément à l'Annexe 6 b. S'assurer du respect des procédures d'avertissement ACAS c. Encourager l'amélioration des systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC), des procédures et des outils afin de renforcer la gestion des conflits d. Encourager l'amélioration des systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote 2. Valider l'efficacité dans la région des SEI via les systèmes MOR et VOR et les enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Conditions du trafic – densité, complexité, mélange de types d'aéronefs et de capacités, etc. b. Performance ATC liée à la charge de travail, aux compétences, au travail d'équipe, aux procédures, à la diligence, etc., ainsi qu'à l'influence de la gestion de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) c. Formation et culture d'entreprise de l'équipage de conduite et sa charge de travail, ses compétences, son travail d'équipe, ses procédures, sa diligence, etc., ainsi que l'influence de la gestion de la sécurité des exploitants d'aéronefs d. Systèmes ATC – traitement des données de vol, communication, avertissement de conflit à court terme (STCA), etc., ainsi que l'interaction avec les opérateurs humains et les systèmes d'aéronef, et la politique d'approvisionnement des ANSP e. Équipement des aéronefs – pilotes automatiques, transpondeurs et ACAS, mais également la performance des aéronefs (p. ex. la vitesse ascensionnelle) et leur taille f. Infrastructure de navigation aérienne – à la fois couverture et qualité g. Surveillance - à la fois couverture et qualité h. Traitement des données de plan de vol – efficacité et fiabilité de la communication, l'approbation et la distribution du plan de vol i. Espace aérien – complexité de la conception de l'espace aérien, configuration de la route, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire, etc. j. Vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la gestion des conflits et l'évitement des collisions 4. Élaboration et mise en œuvre de SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de MAC-I, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 6, <i>Exploitation des aéronefs</i> — Annexe 8, <i>Navigabilité des aéronefs</i> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> — Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) — Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation</i> (PANS-TRG)

	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité Safety Management Manual</i> — iSTARS — Rapport sur la sécurité de l'OACI — CAST/ICAO Common Taxonomy Team — Les RASG — Renforcements de la sécurité des MAC Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — IATA Safety Report — Flight Safety Foundation — Skybrary — EUROCONTROL
--	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en place les mesures de sécurité MAC suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Promouvoir des orientations et réglementations afin d'assurer que les aéronefs sont équipés d'un ACAS, conformément à l'Annexe 6 b. Promouvoir le respect des procédures d'avertissement ACAS c. Encourager l'amélioration des systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC), des procédures et des outils afin de renforcer la gestion des conflits d. Encourager l'amélioration des systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote 2. Valider l'efficacité dans la région des SEI en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs régionaux, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Conditions du trafic – densité, complexité, mélange de types d'aéronefs et de capacités, etc. b. Performance ATC liée à la charge de travail, aux compétences, au travail d'équipe, aux procédures, à la diligence, etc., ainsi que l'influence de la gestion de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) c. Formation et culture d'entreprise de l'équipage de conduite, et sa charge de travail, ses compétences, son travail d'équipe, ses procédures, sa diligence, etc., ainsi que l'influence de la gestion de la sécurité des exploitants d'aéronefs d. Systèmes ATC – traitement des données de vol, avertissement de conflit à court terme (STCA), etc., ainsi que l'interaction avec les opérateurs humains et les systèmes d'aéronef, et la politique d'approvisionnement des ANSP e. Équipement des aéronefs – pilotes automatiques, transpondeurs et ACAS, mais également la performance des aéronefs (p. ex. la vitesse ascensionnelle) et leur taille f. Infrastructure de navigation aérienne – à la fois couverture et qualité g. Surveillance – à la fois couverture et qualité h. Traitement des données de plan de vol – efficacité et fiabilité de la communication, l'approbation et la distribution du plan de vol i. Espace aérien – complexité de la conception de l'espace aérien, configuration de la route, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire, etc. j. Vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la gestion des conflits et l'évitement des collisions 4. Élaboration et mise en œuvre de SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de MAC-I, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 6, <i>Exploitation des aéronefs</i> — Annexe 8, <i>Navigabilité des aéronefs</i> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> — Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) — Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation</i> (PANS-TRG) — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — iSTARS — Rapport sur la sécurité de l'OACI — CAST/ICAO Common Taxonomy Team

	<ul style="list-style-type: none"> — Les RASG — Renforcements de la sécurité des MAC Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — IATA Safety Report — Flight Safety Foundation — Skybrary — EUROCONTROL
--	---

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en place les mesures de sécurité MAC suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Équiper les aéronefs d'ACAS b. Envisager d'équiper les aéronefs de pilotes automatiques/réponse du directeur de vol à l'ACAS c. Renforcer le respect des procédures d'alerte d'ACAS d. Envisager la mise en place d'un STCA, notamment un STCA appropriés aux zones d'aérogare e. Améliorer la fiabilité et la consistance des filets de sûreté afin de fournir des avertissements rapides fiables, et réduire les alertes nuisibles f. Améliorer les systèmes d'aéronef avertissant les pilotes de toute indisponibilité des transpondeurs et ACAS g. Améliorer les systèmes ATC, les procédures et les outils de renforcement de la gestion des conflits afin que les conflits puissent être prédits et résolus plus tôt, à l'aide du système de détection des conflits à moyen terme (MTCD) et de systèmes similaires h. Améliorer les systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote 2. Valider l'efficacité des SEI via l'analyse FDM* et les comptes rendus des pilotes et ATC** (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Conditions du trafic – densité, complexité, mélange de types d'aéronefs et de capacités, etc. b. Performance ATC liée à la charge de travail, aux compétences, au travail d'équipe, aux procédures, à la diligence, etc., ainsi qu'à l'influence de la gestion de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) c. Formation et culture d'entreprise de l'équipage de conduite, et sa charge de travail, ses compétences, son travail d'équipe, ses procédures, sa diligence, etc., ainsi que l'influence de la gestion de la sécurité des exploitants d'aéronefs d. Systèmes ATC – traitement des données de vol, avertissement de conflit à court terme (STCA), etc., ainsi que l'interaction liée aux opérateurs humains, les systèmes d'aéronef et la politique d'approvisionnement des ANSP e. Équipement des aéronefs – pilotes automatiques, transpondeurs et ACAS, mais également la performance des aéronefs (p. ex. la vitesse ascensionnelle) et leur taille f. Infrastructure de navigation aérienne – à la fois couverture et qualité g. Surveillance - à la fois couverture et qualité h. Traitement des données de plan de vol – efficacité et fiabilité de la communication, l'approbation et la distribution du plan de vol i. Espace aérien – complexité de la conception de l'espace aérien, configuration de la route, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire, etc. j. Vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la gestion des conflits et l'évitement des collisions 4. Élaboration et mise en œuvre de SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de MAC, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI <p>* Avis de résolution du système d'alerte de trafic et d'évitement de collisions (TCAS RA), avis de circulation TCAS (TCAS TA)</p> <p>** Séparation et violation de l'espace aérien, dépassement de niveau de vol, proximité d'aéronef (AIRPROX), erreur grave de navigation (GNE) et large écart de hauteur (LHD)</p>

<p>Références</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 6, <i>Exploitation des aéronefs</i> — Annexe 8, <i>Navigabilité des aéronefs</i> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> — Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) — Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation</i> (PANS-TRG) — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — iSTARS — Rapport sur la sécurité de l'OACI — CAST/ICAO Common Taxonomy Team — Les RASG — Renforcements de la sécurité des MAC Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — IATA Safety Report — Flight Safety Foundation — Skybrary — EUROCONTROL
-------------------	---

4. SORTIE DE PISTE (RE)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesure de sécurité RE suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. S'assurer de l'établissement et de la mise en place d'un programme national de sécurité des pistes et d'équipes de sécurité des pistes b. Encourager l'établissement de politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent de travers et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c. Sensibiliser les équipages aux systèmes embarqués de dépassement de piste et d'alerte d. S'assurer de comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et d'aérodromes (p. ex. l'état de la surface des pistes en conformité avec le format de compte rendu mondial de l'OACI figurant dans l'Annexe 14, Volume I, le freinage et les distances déclarées révisées) e. Certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14, Volume I de l'OACI ainsi qu'au Doc 9981, <i>PANS-Aérodromes</i> f. Encourager l'installation de systèmes d'arrêt si les critères en matière de zone de sécurité en fin de piste (RESA) ne peuvent pas être respectés g. S'assurer que des procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées sont élaborées et utilisées 2. Valider l'efficacité des SEI via les analyses des systèmes MOR, VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. SOP Inefficaces b. Non-respect des SOP appropriées c. Atterrissage long/interrompu/ferme/à rebond/excentré/en crabe d. Conception inadéquate des procédures d'approche e. Supervision réglementaire inadéquate 4. Élaborer des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RE, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 14, <i>Aérodromes</i>, Volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> — Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) — Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — ICAO Global Runway Safety Action Plan — ICAO Runway Safety Team Handbook — ICAO Runway Safety IKit — Les RASG — EASA Safety Promotion — European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE) — Renforcements de la sécurité des RE Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale

	<ul style="list-style-type: none">— Les RSOO— iSTARS— Rapport sur la sécurité de l'OACI— CAST/ICAO Common Taxonomy Team— IATA Safety Report— IATA Runway Safety— Skybrary— Flight Safety Foundation ALAR Toolkit
--	---

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité RE suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Promouvoir l'établissement et la mise en place d'un programme national de sécurité des pistes et d'équipes de sécurité des pistes b. Promouvoir l'établissement de politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent de travers et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c. Sensibiliser les équipages aux systèmes embarqués de dépassement de piste et d'alerte d. Encourager les comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et d'aérodromes (p. ex. l'état de la surface des pistes en conformité avec le format de compte rendu mondial de l'OACI dans l'Annexe 14, Volume I, le freinage et les distances déclarées révisées) e. Promouvoir la certification des aérodromes conformément à l'Annexe 14, Volume I de l'OACI ainsi qu'au Doc 9981, <i>PANS-Aérodromes</i> f. Encourager l'installation de systèmes d'arrêt si les critères en matière de zone de sécurité en fin de piste (RESA) ne peuvent pas être respectés g. Encourager l'établissement de procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées 2. Valider l'efficacité dans la région des SEI en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. SOP Inefficaces b. Non-respect des SOP appropriées c. Atterrissage long/interrompu/ferme/à rebond/excentré/en crabe d. Conception inadéquate des procédures d'approche e. Supervision réglementaire inadéquate 4. Élaborer des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RE, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 14, <i>Aérodromes</i>, Volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> — Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) — Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — ICAO Global Runway Safety Action Plan — ICAO Runway Safety Team Handbook — ICAO Runway Safety IKit — Les RASG — EASA Safety Promotion — European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE) — Renforcements de la sécurité des RE Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — Les RSOO — iSTARS — Rapport sur la sécurité de l'OACI — CAST/ICAO Common Taxonomy Team

	<ul style="list-style-type: none">— IATA Safety Report— IATA Runway Safety— Skybrary— Flight Safety Foundation ALAR Toolkit
--	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité RE suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Participation active aux programmes de sécurité des pistes et aux équipes de sécurité des pistes b. Politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent de travers et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c. Équiper les aéronefs de systèmes de dépassement de piste et d'alerte d. Comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et d'aérodromes (p. ex. l'état de la surface des pistes en conformité avec le format de compte rendu mondial de l'OACI dans l'Annexe 14, Volume I, le freinage et les distances déclarées révisées) e. Respecter les dispositions concernant les pistes, qui figurent dans l'Annexe 14, Volume I, de l'OACI ainsi que dans le Doc 9981, <i>PANS-Aérodromes</i> f. Envisager un système d'arrêt si les critères RESA ne peuvent pas être respectés g. Procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées 2. Valider l'efficacité des SEI via l'analyse FDM* et des comptes rendus des pilotes (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. SOP Inefficaces b. Non-respect des SOP appropriées c. Atterrissage long/interrompu/ferme/à rebond/excentré/en crabe d. Conception inadéquate des procédures d'approche e. Supervision réglementaire inadéquate 4. Élaborer des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RE, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI <p>* <i>Par exemple, atterrissages longs, hauteur et vitesse excessives au passage du seuil, configuration de l'aéronef à 1 000 pieds au-dessus du niveau de l'aérodrome (AAL), vitesse à 1 000 pieds AAL, vent arrière, écart de cap durant l'approche finale, utilisation de dispositifs de retard (déporteurs, poussée inverse, systèmes automatiques de freinage)</i></p> <p>** <i>Freinage, conditions climatiques défavorables, mauvais fonctionnement des aides à la navigation (NAVAID)</i></p>
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 14, <i>Aérodromes</i>, Volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> — Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) — Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — ICAO Global Runway Safety Action Plan — ICAO Runway Safety Team Handbook — ICAO Runway Safety IKit — Les RASG — EASA Safety Promotion — European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE)

	<ul style="list-style-type: none"> — Renforcements de la sécurité des RE Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — Les RSOO — iSTARS — Rapport sur la sécurité de l'OACI — CAST/ICAO Common Taxonomy Team — IATA Safety Report — IATA Runway Safety — Skybrary — Flight Safety Foundation ALAR Toolkit
--	---

5. INCURSION SUR PISTE (RI)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité RI suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. S'assurer de l'établissement et de la mise en œuvre d'un programme national de sécurité des pistes et de la création d'équipes de sécurité des pistes b. Encourager l'établissement de politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de la situation à l'intention des contrôleurs, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste c. S'assurer de l'utilisation effective des technologies appropriées pour améliorer la conscience de la situation, comme les cartes aéronautiques défilantes (AMM) à résolution améliorée, les sacs de vol électroniques (EFB), les systèmes de visions améliorée (EVS) et la visualisation tête haute (HUD), les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS), les barres d'arrêt, et les systèmes d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS) d. Certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14, Volume I de l'OACI ainsi qu'au Doc 9981, <i>PANS-Aérodromes</i> e. S'assurer de l'utilisation de phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables (p. ex. Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i>) f. S'assurer de l'identification et de la diffusion dans la publication informatique aéronautique (AIP) des points chauds aux aérodromes g. S'assurer que des stratégies appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds identifiés sont élaborées et mises en œuvre 2. Valider l'efficacité des SEI via les analyses MOR, VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Vols dans des conditions de faible visibilité b. Conception d'aérodrome complexe ou inadéquate c. Complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples) d. Autorisations conditionnelles e. Utilisation simultanée de pistes sécantes f. Problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ g. Phraséologie utilisée (p. ex. non normalisée/normalisée, confusion d'indicatifs d'appel) h. Utilisation simultanée d'un ou plusieurs langages pour les communications ATC i. Compétences en anglais malgré l'introduction par l'OACI d'un système de validation des compétences en anglais aéronautique j. Formation et programme d'évaluation inadéquats du conducteur de l'aire de trafic 4. Élaborer des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RI, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 14, <i>Aérodromes</i>, Volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> — Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) — Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes)

	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9432, <i>Manual of Radiotéléphonie</i> — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i> — ICAO Global Runway Safety Action Plan — ICAO Runway Safety Team Handbook — ICAO Runway Safety IKit — Les RASG — EASA Safety Promotion — Renforcements de la sécurité des RI Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — Les RSOO — iSTARS — Rapport sur la sécurité de l'OACI — CAST/ICAO Common Taxonomy Team — IATA Safety Report — IATA Runway Safety — Skybrary — EUROCONTROL — European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE)
--	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures RI suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Promouvoir l'établissement et la mise en place d'un programme national de sécurité des pistes et d'équipes de sécurité des pistes b. Promouvoir l'établissement de politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de la situation à l'intention des contrôleurs, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste c. Promouvoir l'utilisation effective des technologies appropriées pour améliorer la conscience de la situation, comme les cartes aéronautiques défilantes (AMM) à résolution améliorée, les EFB, EVS et HUD, A-SMGCS, barres d'arrêt, et les ARIWS d. Promouvoir la certification des aérodromes conformément à l'Annexe 14, Volume I de l'OACI ainsi qu'au Doc 9981, <i>PANS-Aérodromes</i> e. Promouvoir l'utilisation de phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables (p. ex. Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i>) f. Promouvoir l'identification et la diffusion, dans la publication informatique aéronautique (AIP), des points chauds aux aérodromes g. Promouvoir des stratégies appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds 2. Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Vols dans des conditions de faible visibilité b. Conception d'aérodrome complexe ou inadéquate c. Complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples) d. Autorisations conditionnelles e. Utilisation simultanée de pistes sécantes f. Problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ g. Phraséologie utilisée (p. ex. non normalisée/normalisée, confusion d'indicatifs d'appel) h. Utilisation simultanée d'un ou plusieurs langages pour les communications ATC i. Compétences en anglais malgré l'introduction par l'OACI d'un système de validation des compétences en anglais aéronautique j. Formation et programme d'évaluation inadéquats du conducteur de l'aire de trafic 4. Élaborer des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RI, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 14, <i>Aérodromes</i>, Volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> — Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) — Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) — Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i> — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i> — ICAO Global Runway Safety Action Plan — ICAO Runway Safety Team Handbook

	<ul style="list-style-type: none"> — ICAO Runway Safety IKit — Les RASG — EASA Safety Promotion — Renforcements de la sécurité des RI Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — Les RSOO — iSTARS — Rapport sur la sécurité de l'OACI — CAST/ICAO Common Taxonomy Team — IATA Safety Report — IATA Runway Safety — Skybrary — EUROCONTROL — European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE)
--	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en place les mesures RI suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a. Participation active au programme national de sécurité des pistes et aux équipes de sécurité des pistes b. Politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de la situation des contrôleurs, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste c. Utilisation effective des technologies appropriées pour améliorer la conscience de la situation, comme les cartes aéronautiques défilantes (AMM) à résolution améliorée, les EFB, EVS et HUD, A-SMGCS, barres d'arrêt, et les ARIWS d. Respecter les dispositions concernant les pistes figurant dans l'Annexe 14, Volume I de l'OACI ainsi que dans Doc 9981, <i>PANS-Aérodromes</i> e. Utiliser des phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables (p. ex. Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i>) f. Identification et diffusion, dans la publication informatique aéronautique (AIP), des points chauds aux aérodromes g. Stratégies appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds 2. Valider l'efficacité des SEI à travers l'analyse des données ATC*, et des comptes rendus des parties prenantes (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier les facteurs contributifs supplémentaires, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a. Vols dans des conditions de faible visibilité b. Conception d'aérodrome complexe ou inadéquate c. Complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples) d. Autorisations conditionnelles e. Utilisation simultanée sur pistes sécantes f. Problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ g. Phraséologie utilisée (p. ex. non normalisée/normalisée, confusion d'indicatifs d'appel) h. Utilisation simultanée d'un ou plusieurs langages pour les communications ATC i. Compétences en anglais malgré l'introduction par l'OACI d'un système de validation des compétences en anglais aéronautique j. Formation et programme d'évaluation inadéquats du conducteur de l'aire de trafic 4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RI, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI <p>* <i>Transcriptions, nombre de conflits détectés par les SMGCS</i></p>
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 14, <i>Aérodromes</i>, Volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> — Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) — Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) — Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i> — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> — Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i> — ICAO Global Runway Safety Action Plan

	<ul style="list-style-type: none"> — ICAO Runway Safety Team Handbook — ICAO Runway Safety IKit — Les RASG — EASA Safety Promotion — Renforcements de la sécurité en matière de RI Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale — Les RSOO — iSTARS — Rapport sur la sécurité de l'OACI — CAST/ICAO Common Taxonomy Team — IATA Safety Report — IATA Runway Safety — Skybrary — EUROCONTROL — European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE)
--	--

Appendice C

SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE

1. GÉNÉRALITÉS

Le présent appendice expose les ressources et outils de mise en œuvre à la disposition des États. Le soutien à la mise en œuvre comprend des activités telles que les programmes, outils électroniques, produits et services de l'OACI. Outre les publications de l'OACI dont les références figurent sur la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, ces ressources et outils peuvent être utilisés par les parties prenantes pour aider à la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI), à l'appui des objectifs du GASP. Le présent appendice dresse une liste non exhaustive des ressources et outils de l'OACI à la disposition des États, à utiliser sur une base volontaire, afin de relever les défis communs identifiés dans le GASP. Des informations supplémentaires sur l'ensemble du soutien à la mise en œuvre de l'OACI sont disponibles sur le site web de l'Organisation à l'adresse www.icao.int.

2. INITIATIVE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ »

2.1 Le Conseil de l'OACI a déterminé que l'Organisation devrait centrer ses activités de mise en œuvre sur les États avec des taux d'accidents ou des menaces contre la sécurité en nombre plus élevé, et étudier comment mieux encourager les États développés à fournir une assistance plus complète aux États en développement. Le Conseil a également décidé que l'OACI devrait accorder une aide plus directe aux États en développement en jouant un rôle de coordination plus actif entre les États développés et les États en développement et en aidant à susciter la volonté politique nécessaire pour que les États mettent en commun des ressources, participent aux efforts régionaux, désignent des fonds provenant de contributions volontaires et renforcent les capacités.

2.2 L'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) coordonne les efforts de l'OACI et des parties prenantes pour aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP). Le principal objectif est de veiller à ce que la mise en œuvre soit mieux harmonisée à l'échelle mondiale afin que tous les États bénéficient des avantages socio-économiques considérables d'un système de transport aérien sûr et fiable.

2.3 L'initiative NCLB met aussi en évidence les efforts déployés par l'OACI pour répondre aux préoccupations significatives de sécurité (SSC) détectées grâce aux audits de supervision de la sécurité de l'Organisation, ainsi que d'autres objectifs liés à la sécurité, à la sûreté et aux émissions. Des informations supplémentaires sur l'initiative sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/about-icao/NCLB/Pages/default.aspx.

3. LE SITE WEB DU GASP

Le site web de l'OACI consacré au GASP contient la version actuelle du GASP dans toutes les langues officielles de l'Organisation. Il contient également des outils qui appuient la mise en œuvre du GASP aux niveaux régional et national. Ces outils comprennent des modèles d'élaboration des plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation et des liens vers des activités animées par les RASG. Des informations supplémentaires sur l'initiative sont disponibles sur le site web du GASP à l'adresse www.icao.int/gasp.

4. SYSTÈME INTÉGRÉ D'ANALYSE ET DE COMPTE RENDU DES TENDANCES DE LA SÉCURITÉ

4.1 Le futur système de l'aviation deviendra de plus en plus automatisé et beaucoup plus complexe et il reposera sur l'utilisation proactive de capacités de modélisation des risques. Ces méthodes permettront à la communauté aéronautique de surveiller efficacement le système de l'aviation en temps réel et de faire les ajustements nécessaires pour maintenir les niveaux de sécurité désirés.

4.2 L'OACI a amélioré et élargi l'accès en ligne aux informations à jour sur la sécurité par l'entremise du système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS). La version actuelle de iSTARS (iSTARS 3.0, également appelé SPACE) inclut une gamme de données aéronautiques. L'objectif de cette initiative est de soutenir la gestion proactive de la sécurité. De plus, grâce à la plateforme iSTARS, l'OACI a rendu accessible une grande partie de ses données sur la sécurité dans un format qui permet les requêtes et l'extraction automatisées de l'information. Les États peuvent s'inscrire à iSTARS 3.0 à l'adresse <http://portal.icao.int>. Des informations sur iSTARS, notamment sur les modalités d'inscription, sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/istars/pages/intro.aspx.

5. IMPLEMENT

5.1 Dans le cadre de NCLB, « IMPLEMENT » est une initiative qui fournit aux États et aux régions un ensemble priorisé de recommandations axées sur la mise en œuvre dans le but de maximiser les avantages socio-économiques au coût minimum. IMPLEMENT se compose d'une suite d'applications en ligne de l'OACI, qui facilitent les décisions guidées par les données en matière d'aviation. Elle est conçue pour aider les Directeurs généraux de l'aviation civile et les Ministres des Transports à :

- a) évaluer la condition actuelle de l'aviation dans leur État ;
- b) identifier les meilleures solutions pour conserver ou améliorer les capacités de l'État en matière d'aviation ;
- c) évaluer les besoins du système d'aviation au plan des finances, du personnel et de l'infrastructure, afin d'identifier les ressources et d'y avoir accès par le biais des mécanismes nationaux, régionaux et mondiaux existants ;
- d) montrer la valeur ajoutée réelle de l'aviation au sein d'un État et le rendement socio-économique de l'investissement dans l'aviation.

5.2 À l'aide des applications offertes à travers IMPLEMENT, les États peuvent produire un rapport de haut niveau faisant ressortir les informations nationales et prioriser leurs activités en fonctions de décisions fondées sur les données. IMPLEMENT fournit également un bilan de rentabilité afférant aux incidences économiques et sociales du développement de l'aviation. Des informations supplémentaires sur IMPLEMENT sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/implement.

5.3 Le Solution Centre est une application en ligne qui génère des rapports énumérant les résultats des questions de protocoles (PQ) de l'USOAP et fournit des orientations pour résoudre chacun d'eux. Il est conçu pour aider les États à remédier aux résultats des PQ avec les solutions disponibles qui conviennent le mieux. Les solutions se divisent en quatre types :

- a) Formation : cours ou centres de formation apportant une formation sur un sujet particulier ;

- b) Outils : logiciels, bases de données ou outils en ligne qui apportent une solution au résultat ;
- c) Programmes : programmes mondiaux, régionaux et privés conçus pour aider à corriger les problèmes en utilisant des orientations étape par étape ;
- d) Meilleures pratiques : documents, manuels, modèles ou autre matériel partagé par les États et l'industrie sur la manière de résoudre un problème ou fournir une mesure correctrice.

5.4 L'application a été lancée lors de la 39^e session de l'Assemblée et elle est disponible dans iSTARS sur la plateforme sécurisée de l'OACI. Les solutions sont actuellement révisées et renforcées par les bureaux régionaux.

6. CADRE EN LIGNE DE L'APPROCHE DE SURVEILLANCE CONTINUE DE L'USOAP

6.1 Le cadre en ligne (OLF) de l'approche de surveillance continue (CMA) de l'USOAP est une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrés au web, qui permet de collecter à partir de différentes sources des informations et de la documentation liées à la sécurité, et qui surveille et rend compte des activités de supervision de la sécurité réalisées par l'OACI et les États membres. Un site web permet aux États d'accéder à l'OLF pour :

- b) remplir/mettre à jour le questionnaire sur les activités aéronautiques nationales ;
- c) parachever/mettre à jour les listes de vérification de la conformité à travers le système électronique de classement des différences ;
- d) parachever/mettre à jour l'auto-évaluation de l'USOAP CMA ;
- e) parachever/mettre à jour le plan d'actions correctives (CAP) de l'État ;
- f) répondre aux demandes d'informations obligatoires ;
- g) avoir accès à toutes les informations liées à la sécurité générées par les activités de l'USOAP CMA.

6.2 Des informations supplémentaires sur l'OLF sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/usoap.

7. GESTION DE LA SÉCURITÉ

7.1 SSP Foundation Tool

L'outil SSP Foundation se fonde sur un sous-ensemble de PQ de l'USOAP qui ont été identifiées comme étant essentielles à la mise en œuvre d'un programme national de sécurité (PNS) efficace. Outre les résultats de l'analyse des écarts du PNS, cet outil permet aux États de vérifier le statut de ces PQ substantielles du PNS et d'inclure leur résolution dans le plan de mise en œuvre du PNS. L'outil a été élaboré afin d'aider les États à bâtir une base de supervision solide, ainsi que pour appuyer les travaux de l'OACI concernant l'évaluation de l'avancement de la mise en œuvre d'un PNS et déterminer où les États ont besoin d'aide. SSP Foundation Tool est disponible via iSTARS.

7.2 Site web de mise en œuvre de la gestion de la sécurité

Reconnaissant les défis de la mise en œuvre d'un PNS et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), le site web de mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI) sert de banque d'exemples et outils multiples provenant des États et des fournisseurs de services en complément au *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859), 4^e édition. Le site web de la SMI renferme des exemples à jour tirés de l'édition antérieure de ce manuel. Des exemples supplémentaires sont recueillis, examinés et affichés en permanence. À cet égard, les États et les organisations non gouvernementales sont invités à communiquer des exemples et outils concrets. Des informations supplémentaires sont disponibles sur le site web SMI à l'adresse www.icao.int/SMI.

8. SYSTÈME MONDIAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

8.1 En réponse aux défis croissants de supervision de la sécurité de l'aviation perçus dans le monde, l'OACI s'emploie à aménager et mettre en œuvre un système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) dans le cadre du GASP. Le GASOS sera un mécanisme d'évaluation normalisée et de reconnaissance sur une base volontaire pour les organisations de supervision de la sécurité (SOO), comme les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et autre organisme intergouvernemental régional ou sous-régional de supervision de la sécurité de l'aviation (p. ex. les programmes COSCAP de l'OACI, les CAA régionaux, etc.), et pour les organisations d'enquêtes sur les accidents (AIO), comme les organisations régionales d'enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO). Le GASOS a pour objectif de permettre aux États de déléguer leurs fonctions de sécurité aux SSO reconnues par l'OACI, tout en maintenant leurs obligations et responsabilités en matière de supervision de la sécurité aux termes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

8.2 Le Forum des RSOO s'est tenu au Swaziland en mars 2017, appuyé par la stratégie mondiale et le plan d'action de l'OACI aux fins de l'amélioration des RSOO. L'une des activités clés incluse dans le plan d'action était l'établissement du GASOS. Le concept du GASOS a été soutenu lors des réunions des Directeurs généraux de l'aviation civile dans toutes les régions.

8.3 L'établissement du GASOS a pour objectif principal de renforcer les capacités nationales de supervision de la sécurité et de gestion de la sécurité :

- a) par la délégation, au besoin, des fonctions de sécurité des États aux SOO et AIO compétentes qui ont été évaluées et reconnues par l'OACI ;
- b) par le renforcement des SOO et AIO existantes afin de les rendre plus efficaces et efficaces auprès des États.

8.4 Les bénéfices attendus du GASOS sont notamment les suivants :

- a) des capacités accrues de supervision de la sécurité pour les États grâce à la délégation des fonctions de sécurité aux organisations compétentes à travers le GASOS, permettant une mise en œuvre plus poussée des programmes nationaux de sécurité ;
- b) la responsabilisation et le renforcement des RSOO et d'autres mécanismes régionaux existants exerçant efficacement des fonctions de sécurité au nom des États ;
- c) la performance de sécurité accrue du fait de l'amélioration de la supervision de la sécurité et des capacités de gestion de la sécurité à l'échelle mondiale.

9. PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE

9.1 Le programme d'assistance technique de l'OACI est axé sur l'aide aux États qui nécessitent un soutien pour résoudre les carences de sécurité détectées par l'USOAP. L'OACI s'emploie à la promotion du programme en partenariat avec les États, les organisations non gouvernementales, les institutions financières et l'industrie.

9.2 Un certain nombre de projets d'assistance technique ont été élaborés en utilisant les ressources disponibles, en conséquence de quoi de nombreux États ont bénéficié du programme pour le renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité, notamment la résolution des SSC dans certains d'entre eux, ce qui a été validé par les activités de l'USOAP CMA.

9.3 Afin que l'OACI continue de soutenir les États à cet égard, les contributions volontaires des donateurs, dont les États, les organisations non gouvernementales et l'industrie, sont un important véhicule de financement des activités d'assistance technique.

10. FONDS POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

10.1 Les initiatives de l'OACI en matière de sécurité de l'aviation se sont amplifiées de manière efficace et rationnelle. L'Organisation a instauré le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) qui permet de recueillir et répartir les contributions volontaires des États et donateurs. Le SAFE est conçu pour encourager l'aide accrue aux États faisant face à des défis dans la mise en œuvre des SARP.

10.2 Le Fonds SAFE sert à financer trois types de projets :

- a) les projets liés à la sécurité pour lesquels les États concernés ne peuvent pas fournir ou obtenir autrement les ressources financières nécessaires. Ces projets visent principalement à corriger ou à atténuer des carences liées à la sécurité constatées dans le cadre de l'USOAP ;
- b) des projets identifiés grâce aux mécanismes existants au niveau mondial (p. ex. les RASG) ;
- c) des projets liés à la sécurité dans le Plan d'activités de l'OACI, qui ne sont pas financés.

10.3 En vue de mobiliser les ressources pour le Fonds SAFE, l'OACI a élaboré une stratégie pour solliciter les États donateurs et l'industrie afin qu'ils apportent leurs contributions, dans le but d'accroître l'assistance aux États. Des informations supplémentaires sur le Fonds SAFE sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safe.

11. PARTENARIATS D'AIDE À LA MISE EN ŒUVRE DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

L'OACI orchestre les efforts pour favoriser des partenariats avec des États, des organisations non gouvernementales, des organisations de sécurité régionales, des institutions financières et l'industrie en vue de renforcer les moyens d'aider les États dans la gestion de l'aviation civile. En conséquence, le Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) a été créé lors de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité, tenue en 2015 (HLSC 2015). L'ASIAP sert de plateforme aux efforts coordonnés entre les partenaires en ce qui concerne le partage des informations, la collaboration en matière d'assistance et le soutien à une stratégie de mobilisation des ressources. Il est prévu que ce mécanisme de coordination étroite renforce les capacités d'assistance offertes aux États et que celles-ci contribueront à améliorer la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale et régionale. Des informations supplémentaires sur l'ASIAP sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/asiap.

12. INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

12.1 Certains États membres de l'OACI ne sont pas en mesure d'exercer leurs obligations de supervision de sécurité de l'aviation faute de personnel aéronautique ayant un savoir-faire technique hautement spécialisé pour accomplir certaines fonctions et tâches. L'OACI a reçu des avis pour résoudre ce problème via l'élaboration d'une méthode efficace et rapide de partage temporaire de personnel technique qualifié parmi les États membres.

12.2 Une initiative de l'OACI est en cours d'élaboration aux fins de la reconnaissance au niveau mondial des inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile (CASI) pour aider les États à assumer leurs obligations en matière de sécurité comme le requiert la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Le cas échéant, le programme assurerait que les CASI dûment formés sont reconnus par l'OACI comme étant compétents pour mener à bien des tâches spécifiques, et familiarisés avec les dispositions et les éléments indicatifs connexes de l'Organisation.

12.3 Le *Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors* (Doc 10070) donne des orientations sur la constitution et le maintien d'un bassin de CASI compétents. Le manuel est axé sur les compétences dont les CASI devraient faire preuve lorsqu'ils réalisent leurs tâches, afin de renforcer l'efficacité des activités de supervision d'un État aujourd'hui et mieux le préparer à ses futurs besoins de supervision.

12.4 Afin d'aider les États à identifier les besoins de leur CAA, l'OACI a mis au point un outil de ressources humaines (RH) à cet effet, qui se compose de trois parties principales : outil d'analyse comparative ; outil de planification des ressources humaines ; et orientations en matière de structure organisationnelle. L'outil d'analyse comparative fournit aux États un moyen de calculer le nombre d'inspecteurs requis pour assumer leurs responsabilités de supervision de la sécurité, sur la base de la comparaison avec des homologues. L'outil de planification des ressources humaines permet aux États de calculer les besoins sur ce plan. Les orientations en matière de structure organisationnelle offrent différentes approches pour gérer la sécurité de l'aviation et permettre le partage des meilleures pratiques.

13. INITIATIVES DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRES POUR COMPLÉTER LE GASP

Outre les ressources et outils exposés dans le présent appendice, les États, les régions et l'industrie peuvent utiliser d'autres initiatives de l'OACI pour renforcer la sécurité. Ces initiatives complètent celles qui figurent sur la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Les initiatives exposées dans les sections suivantes représentent une liste non exhaustive. Des informations supplémentaires sur toutes les initiatives de l'OACI en matière de sécurité sont disponibles sur le site web de l'Organisation à l'adresse www.icao.int/safety.

14. PROGRAMME DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION DES PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (NGAP)

14.1 Au cours de prochaines décennies, la demande en personnel aéronautique qualifié, comme les pilotes, le personnel de maintenance des aéronefs et les contrôleurs de la circulation aérienne, devra être mise en corrélation avec les plans de livraison d'aéronefs et les volumes de trafic prévus. Les *Prévisions mondiales et régionales pour l'année 2020* (Doc 9956) comparent le nouvel effectif à former chaque année avec les capacités de formation annuelle de l'infrastructure de formation existante afin de révéler le manque ou l'excédent possibles de personnel dans le monde et par région.

14.2 L'OACI s'emploie, avec les parties prenantes clés, au titre du programme NGAP, à remédier au manque et à l'excédent prévus de professionnels de l'aviation. Le NGAP a été lancé afin d'assurer que des professionnels de l'aviation qualifiés et compétents en nombre suffisant sont disponibles pour exploiter, administrer et maintenir le futur système aéronautique. Il s'agit là d'un aspect crucial car un large contingent de la génération actuelle de professionnels partira bientôt à la retraite. En outre, l'accès à une formation et un enseignement abordables est de plus en plus

problématique et l'aviation est en concurrence avec d'autres industries en matière de professionnels hautement qualifiés. Le manque de compétences normalisées dans certaines disciplines de l'aviation, et la méconnaissance de la part de la « prochaine génération » des types de carrières disponibles en aviation, aggravent encore le problème.

14.3 L'OACI fait œuvre de sensibilisation en matière de manque de personnel en prévoyant les besoins mondiaux et régionaux en personnel, et en aidant la communauté aéronautique mondiale à attirer, instruire, former et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Au titre du programme NGAP, l'OACI fournit des informations sur l'élaboration de prévisions, stratégies, meilleures pratiques, outils de planification et directives pour attirer et cultiver la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Les directives de l'Organisation sont destinées à aider les États dans le cadre de l'élaboration de leurs plans NGAP nationaux, ce qui assurera que la demande en personnel technique qualifié est satisfaite au niveau national. Les États peuvent inclure leur NGAP dans leur plan national de sécurité de l'aviation. Des informations supplémentaires à propos du NGAP sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/ngap.

15. FORMATION ET ÉVALUATION FONDÉES SUR LES COMPÉTENCES

En 2017, l'OACI a commencé à se pencher sur la révision de la formation fondée sur les compétences et les dispositions relatives à l'évaluation de plusieurs groupes de professionnels de l'aviation, notamment : les pilotes ; l'équipage de cabine ; les contrôleurs de la circulation aérienne ; les électroniciens en sécurité de la circulation aérienne ; le personnel de maintenance des aéronefs ; et les agents techniques d'exploitation. Le Groupe de travail sur la formation et l'évaluation fondées sur la compétence (CBTA-TF) a été créé afin de fournir à l'OACI une expertise en la matière et aider à la révision des dispositions existantes de l'Organisation liées à la formation et à l'évaluation fondées sur la compétence, en ligne avec l'amendement 5 du Doc 9868, *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG), en vigueur en novembre 2020. L'amendement clarifie les définitions liées aux compétences et décrit leur interdépendance. Il décrit également une méthodologie pour identifier les compétences et leurs composantes. La révision des dispositions appuie la mise en œuvre effective de la formation et de l'évaluation fondées sur les compétences. Les États qui ont choisi d'inclure la formation et l'évaluation fondées sur les compétences dans leur réglementation nationale relative aux disciplines spécifiques à l'aviation devraient les amender sur la base des modifications importantes aux dispositions et éléments indicatifs de l'OACI, élaborées par le CBTA-TF. Cela inclut, mais sans s'y limiter :

- a) Annexe 1 — *Licences du personnel* ;
- b) Doc 9868, *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS TRG) ;
- c) Doc 9379, *Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel* ;
- d) Doc 9841, *Manuel sur l'agrément des organismes de formation* ;
- e) Doc 9941, *Guide de conception de cours – Méthode de formation fondée sur les compétences* ;
- f) Doc 9995, *Manuel de formation basée sur des données probantes* ;
- g) Doc 10002, *Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité* ;
- h) Doc 10011, *Manuel sur formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement* ;
- i) Doc 10056, *Manuel sur formation et l'évaluation fondées sur les compétences à l'intention des contrôleurs de la circulation aérienne* ;

- j) Doc 10057, *Manuel sur formation et l'évaluation fondées sur les compétences à l'intention des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne* ;
- k) Doc 10070, *Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors* ;
- l) Doc 10098, *Training of Aircraft Maintenance Personnel* ;
- m) Doc 10106, *Manual on Flight Dispatcher Competency-based Training and Assessment*.

16. SÉCURITÉ DES PISTES

16.1 L'OACI coordonne les efforts mondiaux en vue d'améliorer la sécurité des pistes. Le programme de sécurité des pistes de l'Organisation suppose une collaboration importante avec des organisations partenaires, notamment : le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ; l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) ; la Federal Aviation Administration (FAA) ; la Flight Safety Foundation (FSF) ; l'Association du transport aérien international (IATA) ; le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) ; le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ; le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA) ; la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) ; et la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA).

16.2 Le programme de sécurité des pistes orchestré par l'OACI encourage la création de programmes nationaux de sécurité des pistes, d'équipes pluridisciplinaires de sécurité des pistes et d'aérodromes, ce qui exige une collaboration entre les instances de réglementation, les acteurs de la gestion du trafic aérien et de l'exploitation des aérodromes, les exploitants d'aéronefs et les organismes de conception et de fabrication. Le programme comporte des approches novatrices élaborées par des experts en sécurité aérienne pour réduire continuellement les risques rencontrés aux phases de décollage et d'atterrissage ainsi que pendant les déplacements en surface. La trousse de mise en œuvre de la sécurité des pistes de l'OACI comprend des outils tels que le *Manuel des équipes de sécurité des pistes* de l'Organisation.

16.3 La mise en œuvre régionale progresse grâce aux RASG et elle est coordonnée par les Bureaux régionaux de l'OACI avec la participation de toutes les organisations partenaires, en étant alignée sur le GASP ainsi que sur les objectifs et cibles régionaux. Des orientations et un soutien à l'échelle mondiale sont fournis par le siège de l'Organisation en coordination avec ses partenaires. Des informations supplémentaires, notamment le plan d'action pour la sécurité des pistes dans le monde, sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/runwaysafety.

17. SÉCURITÉ EN CABINE

17.1 La sécurité en cabine contribue à la prévention des accidents et incidents, à la protection des occupants de l'aéronef par le biais de la gestion proactive de la sécurité, notamment l'identification des dangers et la gestion des risques de sécurité, et l'augmentation de la survivabilité en cas de situation d'urgence. Le rôle principal des membres de l'équipage de cabine est centré sur l'évacuation d'un aéronef en cas d'accident. Ce rôle contribue à l'objectif ambitieux de sécurité de zéro décès en assurant la sécurité des passagers. Les membres de l'équipage de cabine jouent également un rôle proactif important de gestion de la sécurité, qui peut contribuer à prévenir des accidents. Ce rôle inclut, sans s'y limiter :

- a) la prévention d'incidents dès le moment où l'on monte dans la cabine, comme de la fumée ou du feu ;
- b) la communication au personnel de vol de situations anormales observées dans la cabine ou se rapportant à l'aéronef, comme des problèmes de pressurisation, des anomalies des moteurs ou la contamination de surfaces cruciales ;
- c) la prévention d'interférences illégales et la gestion d'événements concernant des passagers pouvant compromettre la sécurité du vol, tels les détournements d'avion.

17.2 Le groupe sur la sécurité en cabine (ICSG) est un groupe international conjoint industrie-réglementation composé d'experts de la sécurité en cabines, de CAA, d'entreprises de transport aérien, de fabricants d'avions et d'organisations non gouvernementales. Le ICSG agit en tant que groupe d'experts, fournissant des avis à l'OACI sur les questions liées à la sécurité en cabine et aidant à l'élaboration ou à la révision des exigences, des éléments indicatifs et de l'aide à la mise en œuvre pour renforcer la sécurité en cabine à l'échelle mondiale. Depuis la création de l'initiative de l'OACI consacrée à la sécurité en cabine en 2012, l'Organisation a élaboré plusieurs éléments indicatifs, notamment :

- a) Doc 10002, *Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité* ;
- b) Doc 9481, *Emergency Response Guidelines for Incidents Involving Dangerous Goods* (mis à jour afin d'inclure les procédures que l'équipage de cabine doit appliquer en cas d'incendie provoqué par des batteries au lithium) ;
- c) Cir 340, *Lignes directrices pour l'utilisation étendue des appareils électroniques portatifs* ;
- d) Doc 10049, *Manual on the Approval and Use of Child Restraint Systems* ;
- e) Cir 344, *Orientations sur les pratiques éducatives, de formation et de comptes rendus concernant les émanations* (qui inclut les procédures et la formation de l'équipage de cabine) ;
- f) Doc 10062, *Manuel d'enquête sur les aspects de la sécurité en cabine dans les accidents et incidents* (qui est axé sur les facteurs de survie dans les enquêtes) ;
- g) Doc 10072, *Manuel sur l'établissement des spécifications relatives à l'effectif minimal de l'équipage de cabine* ;
- h) Doc 10086, *Manuel d'informations et d'instructions pour la sécurité des passagers* ;
- i) Doc 10111, *Manual on the Implementation and Use of Cabin Electronic Flight Bags* ;
- j) Cir 352, *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de traite de personnes*, élaborées conjointement avec le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme (HCDH)

17.3 Des informations supplémentaires sur les initiatives de l'équipage de cabine sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/cabinsafety.

18. CESSIBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE D'AÉRONEF

18.1 Le cadre réglementaire existant concernant la cessibilité transfrontalière d'aéronef a été élaboré lorsque pratiquement tous les aéronefs commerciaux étaient achetés directement à leurs exploitants qui conservaient alors un droit de propriété sur ledit aéronef durant presque toute la vie utile de ce dernier. De ce fait, les changements de

nationalité d'un aéronef n'étaient pas courants et un aéronef tendait à résider dans une seule juridiction durant la majeure partie de sa vie utile.

18.2 Au cours des trois dernières décennies, les exploitants d'aéronefs ont constitué des capitaux substantiels et réalisé des économies en matière d'efficacité opérationnelle en louant, plutôt qu'en possédant, une portion de leurs flottes. En conséquence, la responsabilité de la supervision de la sécurité d'un aéronef donné est susceptible de passer de plus en plus d'un État à un autre de nombreuses fois durant sa vie utile. Des experts de l'industrie prédisent que cinquante pour cent du parc mondial sera loué d'ici 2030. Les locations d'aéronefs durent en général de sept à douze ans. À la fin d'un bail, le bailleur place l'aéronef chez un nouvel exploitant, souvent dans une juridiction différente. L'augmentation des activités de cessibilité transfrontalière (XBT) a mis en lumière certaines inefficacités dans un système mondial qui s'est développé lorsque ces cessibilités transfrontalières d'aéronef étaient relativement rares.

18.3 L'OACI entreprend un examen structuré de toutes les dispositions pertinentes en matière de XBT dans le but d'améliorer, de normaliser et de renforcer l'efficacité du processus XBT. Des éléments indicatifs et outils électroniques seront élaborés afin d'aider les États et les autres parties prenantes dans le cadre du processus XBT. En outre, pour les États qui peuvent ne pas avoir les ressources pour procéder effectivement à la certification, à la surveillance et aux autres activités nécessaires associées au XBT d'un aéronef, l'OACI est en train d'élaborer un mécanisme qui facilitera la capacité d'un État à déléguer les fonctions et devoirs connexes à des individus ou à des entités. Cela normaliserait et renforcerait l'efficacité de la XBT d'un aéronef tout en assurant un niveau élevé de sécurité.

19. SUIVI MONDIAL DES VOLS

19.1 Quand un accident survient, le sauvetage des survivants est la priorité première, suivi de la récupération des victimes, de l'épave et des données de vol. L'analyse de ces données vient appuyer l'enquête sur l'accident. Elle peut contribuer à déterminer les causes ou les facteurs contributifs et amener des améliorations de la sécurité.

19.2 En outre, pour donner suite aux questions ci-dessus, une approche effective et cohérente à l'échelle mondiale est essentielle pour alerter les services de recherches et sauvetage. L'efficacité actuelle de cette alerte devrait être renforcée en améliorant un certain nombre de domaines clés et en élaborant et mettant en œuvre un système intégré mondial, à savoir le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), qui porte sur toutes les phases de vol dans toutes les circonstances, y compris les situations de détresse. Ce système tiendra un registre à jour de la progression d'un aéronef et, en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcés, de la localisation des survivants, de l'aéronef et des données de vol récupérables.

19.3 Les principaux éléments du GADSS sont les suivants : suivi des aéronefs dans des conditions normales et anormales ; suivi autonome en cas de détresse ; récupération des données de vol ; procédures GADSS et gestion des informations. L'OACI a pris des mesures initiales et adopté des dispositions concernant le suivi des aéronefs, qui établissent la responsabilité de l'exploitant d'assurer le suivi de son aéronef. Les dispositions recommandent un intervalle de suivi d'au moins 15 minutes lorsque les services de la circulation aérienne n'assurent pas ce service. Elles s'appliquent partout en tant que recommandations, mais sont obligatoires au-dessus des régions océaniques. Les dispositions fixent les seuils pour les différents types d'aéronefs. Elles comprennent aussi une norme sur la localisation d'un avion en détresse, qui vise à établir le lieu d'un accident dans un rayon de moins de 6 miles marins. Les exploitants ont la possibilité de choisir le système convenant le mieux à leur type d'activités, qui permet de transmettre la position de l'aéronef en continu et d'une manière indépendante des autres systèmes et de l'alimentation de l'aéronef.

— FIN —