



OACI

DOC 10004

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

Édition 2026-2028

Note

Le présent document constitue l'avant-projet d'une publication de l'Organisation de l'aviation civile internationale qui sera soumis pour approbation à l'Assemblée de l'OACI lors de sa 42^e session. Son contenu ainsi que les informations, données et conclusions qu'il renferme sont fournis à titre provisoire et sont susceptibles d'être complétés, supprimés ou modifiés dans l'intervalle. L'OACI ne saurait être tenue responsable des éventuels coûts ou des éventuelles obligations résultant de son utilisation.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Édition 2026-2028

Doc 10004, *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde*

Commande n° : 10004
ISBN 978-92-9275-788-5

© OACI 2025

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des produits et services*. Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

RELEVÉ DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

[illegible][illegible]

AVANT-PROPOS

Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) s'est révélé être un élément moteur de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation, en ce qu'il offre aux États membres, aux entités régionales et aux parties prenantes du secteur aéronautique le cadre qui leur est nécessaire pour élaborer des stratégies visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale. Il contribue à faire ressortir les problèmes de sécurité qui se posent au niveau mondial et vient étayer la conception et la révision des initiatives de renforcement de la sécurité qui définissent les priorités régionales et nationales en la matière, dans la mesure où il oriente les plans d'action sur lesquels repose les améliorations constantes apportées dans ce domaine.

Présenté pour la première fois en 1997, le GASP a évolué au fil des consultations et examens dont il a régulièrement fait l'objet. Cette nouvelle édition 2026-2028 continue de tenir compte des besoins, capacités et ressources des États. Elle revient sur les questions de sécurité que rencontrent les États membres et les acteurs du secteur aéronautique dans un environnement dynamique qui ne cesse d'évoluer, et passe en revue les faits saillants qui ont pu être récemment observés à cet égard. Parmi les principaux remaniements apportés au Plan figurent les nouvelles cibles à atteindre pour vaincre les obstacles que représentent notamment l'insuffisance des moyens financiers dont disposent les autorités chargées de superviser la sécurité, le manque de personnel technique qualifié, ou encore la nécessité de faciliter l'assistance dont ont besoin les États qui connaissent une situation difficile dans les différentes régions. Il a été décidé de conserver dans la présente édition les cinq catégories d'événements à risque élevé dans le monde définies précédemment, mais d'aborder également d'autres catégories d'événements à risque, comme les turbulences, qui ont eu une part importante dans les accidents et incidents survenus récemment.

La persistance de problèmes en lien avec la sécurité de l'aviation exige plus que jamais une détermination collective sans faille à renforcer la sécurité de l'aviation dans le monde – cette cinquième édition du GASP en est l'illustration –, dans le respect du Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI et conformément à l'objectif stratégique de l'Organisation, qui est de faire en sorte que chaque vol soit sûr et sécurisé. Cela suppose de la part des États un ferme engagement à allouer des ressources suffisantes pour s'acquitter de leurs obligations nationales et internationales en termes de gestion de la sécurité, à continuer de collaborer entre eux par l'intermédiaire de l'OACI et avec le secteur aéronautique, et à obtenir des résultats aux niveaux national, régional et mondial. L'Organisation entend tout mettre en œuvre pour faire en sorte de ramener à zéro le nombre de décès imputables à des accidents ou incidents d'aviation.

Salvatore Sciacchitano, Président du Conseil de l'OACI

Juan Carlos Salazar, Secrétaire général de l'OACI

RÉSUMÉ

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'emploie à renforcer la sécurité de l'aviation, à financer des activités à l'appui de cet objectif et à accroître la collaboration en la matière au niveau mondial. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) expose la stratégie mondiale axée sur l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. Il vise à réduire toujours plus le nombre d'accidents mortels et les risques de décès grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité de l'aviation dans le monde. La sécurité, la résilience et la viabilité du système aéronautique contribuent au développement économique des États et des filières nationales en charge de ce secteur, et ce dans toutes les régions. Le GASP constitue un schéma directeur qui guide la définition et l'exécution des plans régionaux (RASP) et nationaux (NASP) de sécurité de l'aviation. Il répertorie les questions de sécurité et fixe des objectifs et cibles de sécurité au niveau mondial. Il offre aux États et aux entités régionales un cadre de collaboration pour la gestion des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels auxquels ils doivent faire face au moyen de leurs RASP et NASP respectifs, en collaboration avec les acteurs du secteur aéronautique. Le GASP est complété par une série d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) centrés sur la réalisation des buts qu'il poursuit, tels qu'énoncés dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161).

L'examen périodique du contenu du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) cherche à s'assurer que ce document demeure pertinent et fasse état des problèmes actuels de sécurité de l'aviation observés dans le monde ainsi que des moyens d'y remédier. L'édition 2026-2028 du GASP marque un changement important dans la manière d'établir la stratégie mondiale de sécurité. Les questions de sécurité à l'échelle mondiale qu'aborde le Plan ont été déterminées en s'appuyant sur un ensemble de cadres et de données standard provenant de multiples sources, y compris du secteur de l'aviation. Cette nouvelle façon de procéder tend à faire en sorte que les objectifs et les cibles proposés pour la présente édition soient centrés sur les problèmes auxquels font face les États et les entités régionales, et servent de catalyseurs pour les résoudre. L'édition 2026-2028 comprend également un mécanisme d'élaboration et de révision du GASP qui a pour but de favoriser son harmonisation avec les autres plans mis en œuvre par l'OACI au niveau mondial.

Les objectifs de l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) demeurent pour la plupart inchangés par rapport aux deux éditions précédentes, ce qui constitue un gage de stabilité et de continuité et limite au maximum son incidence sur les RASP et les NASP existants ainsi que sur les initiatives de renforcement de la sécurité déjà engagées. Les cinq catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) sont également identiques à celles qui figuraient dans les deux éditions antérieures. Afin de tempérer les risques d'accidents mortels, les efforts des États, des entités régionales et des acteurs du secteur aéronautique devront porter sur les catégories d'événements ci-après : impact sans perte de contrôle, perte de contrôle en vol, collision en vol, sortie de piste et incursion sur piste. Les principaux changements apportés au Plan concernent l'établissement de nouvelles cibles ou la révision de cibles existantes, ou encore l'incorporation de modifications issues de retours d'information issus principalement de la quatorzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI. Outre les G-HRC susmentionnées, la présente édition s'intéresse à trois autres catégories d'événements à risque dans le monde qui, même si elles ne présentent pas un risque élevé de décès, figurent parmi les types d'accidents et d'incidents graves les plus fréquents dans les régions de l'OACI, à savoir un contact anormal avec la piste, une défaillance ou un dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur), et la rencontre de turbulences.

Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ambitionne d'atteindre l'objectif de « zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà », dans le droit fil du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies. Il a pour mission d'élever toujours plus haut le niveau de performance de sécurité et de résilience de l'aviation mondiale en fournissant un cadre collaboratif aux États, aux entités régionales et aux acteurs du secteur aéronautique. Plusieurs objectifs ont été fixés à cet effet.

L'objectif 1 est de parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle.

L'objectif 2 tend à renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité.

L'objectif 3 invite les États à mettre en place et gérer des programmes nationaux de sécurité.

L'objectif 4 est centré sur une intensification de la collaboration aux niveaux régional et national face aux problèmes de sécurité.

L'objectif 5 appelle à améliorer la planification de la sécurité de l'aviation au moyen des plans régionaux (RASP) et nationaux (NASP) de sécurité de l'aviation.

L'objectif 6 vise à étendre l'utilisation des programmes d'évaluation et des programmes de partage de données sur la sécurité du secteur aéronautique.

Chaque entité régionale et chaque État devraient utiliser le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde pour élaborer respectivement un RASP et un NASP, avec la participation des acteurs du secteur aéronautique. Le RASP et le NASP indiquent l'orientation stratégique retenue pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional et au plan national sur une période donnée, et devraient être définis en fonction des objectifs et des cibles du GASP. Pour atteindre ces cibles et objectifs, les États devront mettre à disposition les moyens et le personnel technique qualifié que requièrent l'élaboration et la mise en œuvre du NASP.

RÉSUMÉ DES AMENDEMENTS

Le tableau ci-dessous contient un résumé des amendements apportés à l'édition 2026-2028 du Plan de sécurité pour l'aviation dans le monde (GASP) et en précise les motifs.

<i>Amendement</i>	<i>Justification</i>
Objectif 1 – La cible 1.1 établie dans l'édition 2023-2025 (<i>Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde</i>) a été élargie et scindée en trois cibles distinctes.	La cible a été élargie pour englober non seulement une diminution du taux d'accidents, mais aussi du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des cinq catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) et pour les trois autres catégories d'événements à risque dans le monde recensées dans l'édition 2026-2028 du GASP.
Objectif 1 – Les cibles fixées en lieu et place de l'ancienne cible 1.1 demandent aux États, aux entités régionales et aux acteurs du secteur aéronautique de faire baisser les taux d'accidents en utilisant une moyenne mobile étalée sur cinq ans et en prenant 2025 comme année de référence.	Les cibles s'appuient sur une moyenne mobile étalée sur cinq ans afin de pouvoir mesurer les progrès accomplis de manière plus stable.
Objectif 2 – Les cibles établies dans l'édition 2023-2025 qui appelaient les États à atteindre un certain pourcentage de mise en œuvre effective ont été remplacées par des cibles établies en fonction de difficultés particulières, sur la base des éléments cruciaux et des domaines d'audit.	Cet objectif reste inchangé. Les cibles ont toutefois été supprimées, au motif que le fait d'obliger les États à atteindre un pourcentage élevé de mise en œuvre en peu de temps était inefficace et dissuadait ceux qui affichaient un pourcentage peu élevé de prendre des mesures, sachant qu'ils ne seraient pas capables d'y parvenir. La première des nouvelles cibles de l'objectif 2 porte sur un défi organisationnel d'envergure mondiale, à savoir la mise à la disposition de chaque organisme chargé de superviser la sécurité des moyens financiers suffisants pour pouvoir s'acquitter de ses obligations nationales et internationales. Les deux autres nouvelles cibles concernent des éléments cruciaux et domaines d'audit spécifiques ; issues de l'analyse des résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), elles ont pour objet d'attirer l'attention des États sur des questions spécifiques à traiter, en tenant compte de leurs ressources limitées.
Objectif 3 – Une nouvelle cible 3.1 a été fixée afin que tous les États puissent évaluer le niveau de mise en œuvre de leur programme national de sécurité (PNS) d'ici 2026. Elle remplace la cible 3.1 établie dans	Il existe peu d'informations sur la mise en œuvre des PNS au niveau mondial. Aussi, cette nouvelle cible appelle-t-elle les États à réaliser des auto-évaluations d'ici (fin) 2026 afin de pouvoir fixer un niveau de référence pour la mise en œuvre des PNS.

<i>Amendement</i>	<i>Justification</i>
l'édition 2023-2025 (<i>D'ici 2023, tous les États doivent mettre en œuvre les fondements d'un PNS</i>).	
Objectif 3 – Une nouvelle cible 3.2 (<i>Tous les États doivent mettre en place un PNS d'ici 2028</i>) remplace la cible 3.3 établie dans l'édition 2023-2025 (<i>Tous les États s'efforcent de mettre en œuvre un PNS efficace</i>), qui a été supprimée.	La cible 3.3 précédente a été modifiée afin de s'aligner sur les dispositions de l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> ainsi que sur les orientations figurant dans le <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> (Doc 9859) et de favoriser ainsi la mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) liées aux programmes nationaux de sécurité (PNS), qui intègrent la notion d'amélioration continue desdits programmes. La notion de « niveaux de maturité » des PNS n'est pas évoquée dans la nouvelle cible 3.2, car il n'en est pas question dans les SARP de l'Annexe 19.
Objectif 3 – La cible 3.2 établie dans l'édition 2023-2025 (<i>D'ici 2024, tous les États doivent publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP)</i>) a été déplacée et intégrée dans un nouvel objectif 5 ; son délai a été prorogé, afin que le plan puisse être révisé conformément à la dernière édition du GASP et au RASP correspondant.	Le nouvel objectif 5 figurant dans l'édition 2026-2028, qui porte sur le renforcement de la planification de la sécurité de l'aviation, vise à consolider les cibles existantes axées sur la publication des NASP et des RASP. Ce nouvel objectif et ses cibles sont alignés sur la résolution A41-6 de l'Assemblée et servent de base à l'élaboration, à la révision et à la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité aux niveaux national et régional, harmonisée avec la dernière édition du GASP.
L'objectif 4 fixé dans l'édition 2023–2025, qui portait sur le renforcement de la collaboration à l'échelle régionale, a été élargi ; il englobe à présent la collaboration aux niveaux régional et national sur les questions de sécurité (telles que répertoriées dans l'édition 2026–2028 du GASP).	Les cibles établies au titre de cet objectif visent à donner aux autorités régionales le pouvoir de définir, et d'aider les États à mettre en place, des mécanismes permettant de régler les questions de sécurité. La réalisation des objectifs du GASP aux niveaux régional et national devrait s'en trouver facilitée, ce qui contribuerait à l'amélioration de la sécurité à l'échelle mondiale.
Objectif 4 — La cible 4.2 établie dans l'édition 2023-2025 (<i>D'ici 2023, toutes les régions doivent publier un RASP actualisé</i>) a été déplacée et intégrée dans un nouvel objectif 5 ; son délai a été prorogé afin que le plan puisse être révisé conformément à la dernière édition du GASP.	Un nouvel objectif 5, portant sur le renforcement de la planification de la sécurité de l'aviation, a été fixé dans l'édition 2026-2028 ; il regroupera les cibles 3.2 et 4.2 établies dans l'édition 2023-2025 concernant la publication des NASP et des RASP. Ce nouvel objectif et ses cibles sont alignés sur la résolution A41-6 de l'Assemblée et servent de base à l'élaboration, à la révision et à la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité aux niveaux national et régional, harmonisée avec la dernière édition du GASP.
L'objectif 5 fixé dans l'édition 2023-2025, axé sur un plus large recours par les prestataires de services aux programmes du secteur aéronautique et aux réseaux de partage d'informations sur la sécurité, a été maintenu, à	Le recours par les prestataires de services aux réseaux de partage d'informations sur la sécurité ne figure plus dans l'énoncé de l'objectif, lequel est ainsi exclusivement consacré à l'utilisation plus large des programmes d'évaluation du secteur aéronautique et des programmes

<i>Amendement</i>	<i>Justification</i>
l'exception de son deuxième volet, qui a été supprimé. L'objectif 5 est devenu le nouvel objectif 6.	de partage d'informations sur la sécurité. La cible de l'objectif a été maintenue, mais recentrée sur l'utilisation desdits programmes.
L'objectif 6 fixé dans l'édition 2023-2025, relatif à la nécessité de s'assurer de l'existence d'une infrastructure appropriée qui puisse appuyer la sécurité des activités, a été supprimé.	Cet objectif est inscrit dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750), qui met l'accent sur des aspects essentiels de la navigation aérienne tels que les blocs constitutifs de base. Pour éviter les chevauchements d'activités, il a donc été jugé inutile de l'inscrire également dans le GASP. Le retrait de l'objectif 6 (qui figurait dans l'édition 2023-2025) et de ses indicateurs fait par ailleurs suite aux délibérations de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14), qui ont appelé à supprimer les indicateurs présents dans chacun de ces deux Plans, dans le cadre des travaux à plus long terme visant à mettre en place un cadre de performance commun pour tous les plans mondiaux et contenant un ensemble complet d'indicateurs.
Les cinq G-HRC demeurent inchangées par rapport aux deux éditions précédentes du GASP. Trois autres catégories d'événements à risque dans le monde ont été recensées et figurent sous l'objectif 1 – cible 1.3 : contact anormal avec la piste (ARC), défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur), et rencontre de turbulences (TURB).	D'autres catégories d'événements à risque dans le monde, sans pour autant comporter un risque élevé de décès comparable aux G-HRC, figurent parmi les types d'accidents et d'incidents graves les plus fréquents dans les régions de l'OACI. Elles sont, de ce fait, également évoquées dans le cadre de la cible 1.3 de l'objectif 1.
Les différents chapitres du GASP ont été restructurés en sections, suivant en cela le modèle des RASP présenté dans le <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> (Doc 10131).	La restructuration du GASP permet de présenter l'ensemble de ses éléments essentiels dans une perspective mondiale et d'assurer ainsi un meilleur alignement des plans mondiaux, régionaux et nationaux.
Le « processus d'élaboration et de révision du GASP » présenté dans la section 1 a été mis à jour.	La figure 1-1, qui décrit le processus d'élaboration et de révision du GASP, résulte des propositions de la Conférence AN-Conf/14 appelant à revoir le processus d'élaboration des plans mondiaux afin de donner des éclaircissements sur les éléments qui entrent dans ce processus et d'expliquer de quelle manière ces plans contribuent au programme des travaux de l'OACI.
Le point consacré aux « rôles et responsabilités » dans la section 1 (l'ancien Chapitre 2 de l'édition 2023-2025 du GASP) a été mis à jour.	Le contenu de la section 1.4 a été mis à jour pour tenir compte des délibérations de la Conférence AN-Conf/14, qui ont appelé à revoir les rôles et responsabilités des principaux acteurs du secteur de l'aviation et de l'OACI que l'on retrouve à la fois dans le GASP et dans le GANP, afin d'harmoniser le contenu des plans mondiaux,

<i>Amendement</i>	<i>Justification</i>
	de contribuer à leur rapprochement et de favoriser la collaboration entre les groupes d'experts respectifs.
La portée du GASP est définie dans la section 1 et ses différentes échéances dans la section 2.	Ces modifications ont été apportées en réponse aux propositions de l'AN-Conf/14 appelant à définir la portée et les différentes échéances de chaque Plan mondial.
Le chapitre 6 de l'édition 2023-2025 du GASP (qui traite des RASP et des NASP) a été supprimé et son contenu transféré et étoffé dans la troisième édition du Doc 10131.	Afin que le GASP reste un document de haut niveau axé sur la stratégie et pour éviter les éventuels chevauchements d'activités, le contenu relatif à l'élaboration des NASP et des RASP a été transféré dans un document distinct.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire	XV
Abréviations et sigles	XVII
Section 1. Aperçu du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde	1-1
1.1 Aperçu du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde	1-1
1.2 Structure du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde	1-2
1.3 Processus d'élaboration et de révision du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde	1-2
1.4 Rôles et responsabilités en matière de planification de la sécurité de l'aviation.....	1-4
Section 2. Objectif général du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde	2-1
2.1 Orientation stratégique mondiale pour la gestion de la sécurité de l'aviation	2-1
2.2 Liens avec les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.....	2-2
2.3 Initiatives visant à appuyer l'amélioration de la sécurité de l'aviation	2-3
2.4 Autres plans pris en compte dans l'élaboration du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde	2-4
Section 3. Risques de sécurité opérationnelle au niveau mondial	3-1
3.1 Généralités	3-1
3.2 Récapitulatif des accidents et des incidents graves survenus au niveau mondial.....	3-1
3.3 Catégories d'événements à risque élevé dans le monde	3-2
3.4 Autres catégories d'événements à risque dans le monde	3-3
3.5 Facteurs contributifs	3-3
Section 4. Défis organisationnels mondiaux	4-1
4.1 Généralités	4-1
4.2 Récapitulatif des capacités effectives de supervision de la sécurité à l'échelle mondiale	4-2
4.3 Défis organisationnels mondiaux.....	4-4
Section 5. Orientation stratégique mondiale en matière de gestion de la sécurité de l'aviation	5-1
5.1 Généralités	5-1
5.2 Objectifs, cibles et indicateurs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde	5-1
5.3 Transposition des objectifs, des cibles et des indicateurs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde dans les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.....	5-11
5.4 Transposition des initiatives de renforcement de la sécurité dans les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation	5-11
5.5 Problèmes et risques de sécurité émergents	5-12

	<i>Page</i>
Section 6. Suivi de la mise en œuvre.....	6-1
6.1 Processus mis en place par l'Organisation de l'aviation civile internationale pour suivre la mise en œuvre du GASP et mesurer sa performance de sécurité	6-1
6.2 Processus de révision du contenu du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde.....	6-1
6.3 Approche normalisée pour la mise à disposition d'informations au niveau mondial	6-2

GLOSSAIRE

Audit. Processus systématique, indépendant et documenté d'obtention et d'évaluation objective d'informations probantes visant à déterminer la mesure dans laquelle les exigences et critères d'audit sont respectés.

Danger. Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

Données sur la sécurité. Ensemble défini de faits ou de valeurs recueillis à des fins de référence, de traitement ou d'analyse, qui peuvent être utilisés pour maintenir ou améliorer la sécurité.

Éléments cruciaux (EC). Les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité couvrent tout l'éventail des activités d'aviation civile et 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.

Informations sur la sécurité. Données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte déterminé pour appuyer la gestion de la sécurité et l'élaboration de renseignements portant sur la sécurité.

Initiative de renforcement de la sécurité (SEI). Mesure ayant pour but d'éliminer ou d'atténuer les risques de sécurité opérationnelle, ou de faire face à des défis organisationnels.

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 sous la forme d'un pourcentage.

Performance de sécurité. Influence mesurable d'un État ou d'un prestataire de services en matière de sécurité.

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de lois, règlements, politiques, objectifs, processus, procédures et activités axés sur la gestion de la sécurité à l'échelon national.

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

Supervision de la sécurité. Fonction dont s'acquitte un État afin de s'assurer que les personnes et organismes qui exercent une activité touchant au domaine aéronautique respectent les textes législatifs et réglementaires nationaux relatifs à la sécurité.

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

ACI	Conseil international des aéroports
ANC	Commission de navigation aérienne
ARC	Contact anormal avec la piste
ATS	Service de la circulation aérienne
CANSO	Organisation des services de navigation aérienne civile
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 de maintien de la navigabilité
EC	Élément crucial
EI	Mise en œuvre effective
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FSF	Fondation pour la sécurité des vols
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASeP	Plan mondial pour la sûreté de l'aviation
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GASP-SG	Groupe d'étude du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
G-HRC	Catégorie d'événement à risque élevé dans le monde
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
IA	Intelligence artificielle
IATA	Association du transport aérien international
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
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
iSTARS	Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
LOC-I	Perte de contrôle en vol
MAC	Collision en vol
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
OLF	Cadre en ligne
PQ	Question de protocole
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PNS	Programme national de sécurité
RAIO	Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents
RASG	Groupe régional de sécurité de l'aviation
RASP	Plan régional de sécurité de l'aviation
RFI	Brouillage radiofréquence
RI	Incursion sur piste
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
SARP	Normes et pratiques recommandées
SDCPS	Système de collecte et de traitement des données de sécurité
SEI	Initiative de renforcement de la sécurité
SGS	Système de gestion de la sécurité
SOP	Procédure d'exploitation normalisée

SUPPS	Procédures complémentaires régionales
TURB	Rencontre de turbulences
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

Section 1

PRÉSENTATION DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

1.1 APERÇU DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

1.1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'emploie à renforcer la sécurité de l'aviation, à financer des activités à l'appui de cet objectif et à accroître la collaboration en la matière au niveau mondial. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) expose la stratégie mondiale axée sur l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. Il vise à réduire toujours plus le nombre d'accidents mortels et les risques de décès grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité de l'aviation dans le monde. La sécurité, la résilience et la viabilité du système aéronautique contribuent au développement économique des États et des filières en charge de ce secteur, et ce dans toutes les régions. Le GASP constitue un schéma directeur qui guide la définition et l'exécution des plans régionaux (RASP) et nationaux (NASP) de sécurité de l'aviation. Il offre aux États et aux entités régionales un cadre de collaboration pour la gestion des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels auxquels ils doivent faire face au moyen de leurs RASP et NASP respectifs, en collaboration avec les acteurs du secteur aéronautique.

1.1.2 L'ambition affichée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) traduit la démarche dans laquelle il s'inscrit. L'énoncé de la mission qu'il poursuit reflète l'objectif que l'OACI cherche à atteindre. Le GASP décline un certain nombre de valeurs, qui sont autant de principes directeurs visant à orienter la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation et à lui permettre ainsi d'atteindre son objectif.

Ambition : Atteindre l'objectif de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà.

Mission : Élever toujours plus haut le niveau de performance de sécurité et de résilience de l'aviation mondiale en fournissant un cadre collaboratif aux États, aux entités régionales et aux acteurs du secteur aéronautique.

Principes : Soucieux de renforcer la sécurité de l'aviation dans le monde, le GASP :

- a) s'emploie à promouvoir une culture de sécurité positive ;
- b) a conscience de la responsabilité dont sont investis les acteurs du secteur de l'aviation en ce qui concerne la sécurité des usagers, et la met en avant ;
- c) encourage la collaboration, le travail d'équipe et le partage des connaissances en matière de gestion de la sécurité ;
- d) protège les données et informations relatives à la sécurité ;
- e) promeut le partage et l'échange d'informations sur la sécurité ;
- f) fonde ses décisions sur les données dont il dispose ;
- g) établit des priorités d'action selon une approche fondée sur les risques de sécurité opérationnelle et sur les défis organisationnels ;
- h) alloue, en s'appuyant sur une approche fondée sur les risques, les moyens nécessaires à la détection et à l'analyse des dangers et carences en matière de sécurité, ainsi qu'au traitement de leurs conséquences ou de leurs résultats ;
- i) gère de manière proactive les questions émergentes.

1.1.3 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) couvre tout l'éventail des activités d'aviation civile, conformément à ce que prévoient les huit éléments cruciaux (EC) qui constituent les fondements d'un système national efficace et viable de supervision de la sécurité. Il aborde également les aspects de l'aviation civile visés par les domaines d'audit faisant l'objet du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) et fixe l'approche à suivre en matière de gestion de la sécurité (conformément aux dispositions de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*).

Note.— S'agissant des risques de sécurité opérationnelle, le GASP concerne pour l'instant, compte tenu des données existantes, les seuls vols commerciaux réalisés par des aéronefs. Lorsque suffisamment de données fiables seront disponibles à l'échelle mondiale, il pourrait être envisagé d'intégrer, dans ses futures éditions, les vols commerciaux effectués par des hélicoptères, les vols d'aviation générale et d'autres types de vols (comme ceux opérés au moyen de systèmes d'aéronef télépiloté et par des aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux).

1.2 STRUCTURE DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) comporte six sections : introduction, objectif général, risques de sécurité opérationnelle répertoriés au niveau mondial, défis organisationnels recensés à l'échelle mondiale, orientation stratégique mondiale pour la gestion de la sécurité de l'aviation et suivi des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs énoncés dans le GASP.

1.3 PROCESSUS D'ÉLABORATION ET DE RÉVISION DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

1.3.1 L'OACI est chargée d'élaborer le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), d'appuyer sa mise en œuvre et d'en assurer le suivi. La figure 1-1 décrit le processus d'élaboration et de révision du GASP, selon un schéma établi sur le modèle des NASP présenté dans le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131). Le processus retenu est similaire à celui adopté pour le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750). Le GASP est revu et mis à jour avant chaque session de l'Assemblée de l'OACI, tous les trois ans. Il est élaboré et révisé par le Groupe d'étude du GASP (GASP-SG), groupe mixte composé d'experts en poste dans des organismes de réglementation et d'experts travaillant dans le secteur de l'aviation, qui a été chargé par l'OACI de veiller à ce que le Plan et son contenu répondent aux besoins de la communauté aéronautique aux niveaux mondial, régional et national – mission effectuée parallèlement à la révision du GANP.

1.3.2 Le Groupe d'étude procède à la révision du GASP en se fondant sur l'édition précédente du Plan ainsi que sur des données et informations relatives à la sécurité provenant de plusieurs sources : données portant sur les accidents et incidents, problèmes de sécurité relevés dans les RASP, documents de l'OACI (tels que le GANP, le *Plan mondial pour la sûreté de l'aviation* (GASeP, Doc 10118) ou encore l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale), et utilise des outils (comme le cadre en ligne (OLF) USOAP-CMA et les travaux d'autres groupes d'experts de l'OACI (comme le Groupe d'experts en gestion de la sécurité et le Groupe d'étude sur la validation des occurrences).

1.3.3 Le Groupe d'étude se livre ensuite, à partir de toutes ces informations, à une évaluation globale de la situation et propose, au vu des résultats de cette analyse, une liste de questions de sécurité relevées à l'échelle mondiale qui permet de répertorier les dangers et carences les plus fréquents. Ces questions renvoient à des défis organisationnels et à des risques de sécurité opérationnelle, en ce compris les catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC). Afin de pouvoir analyser les sources de données de manière transparente et reproductible, le Groupe s'est doté de deux outils – le *Cadre normalisé pour l'identification des défis organisationnels*, et le *Cadre normalisé pour l'identification des catégories d'événements à risque élevé* –, qui figurent dans la troisième édition du Doc 10131. L'étape suivante consiste à définir les objectifs, cibles et indicateurs qui seront retenus dans la nouvelle édition du Plan, en se fondant sur la liste des questions de sécurité relevées à l'échelle mondiale. Pour ce faire, le Groupe peut avoir recours au *Cadre normalisé pour l'élaboration des objectifs, des cibles et des indicateurs dans les plans de sécurité de l'aviation* et à l'*Outil d'aide à la décision concernant les objectifs et cibles existants*, qui figurent respectivement dans le Doc 10131 et

dans la deuxième édition du *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10162). Lors de ce processus, le Groupe examine également comment se présente la situation pour ce qui est des cibles définies dans l'édition du GASP en cours d'exécution, ainsi que les progrès accomplis dans leur réalisation. La liste des questions de sécurité relevées à l'échelle mondiale et les objectifs, cibles et indicateurs du GASP constituent la base de la stratégie mondiale de sécurité.

1.3.4 La Commission de navigation aérienne (ANC) procède, dans le cadre de son programme de travail, à un examen préliminaire des propositions émanant du GASP-SG et consulte les États et les organismes internationaux sur les amendements proposés, à la faveur d'une conférence de navigation aérienne, d'une conférence de haut niveau sur la sécurité, d'une réunion à l'échelon division ou d'un événement de haut niveau similaire, ou encore au moyen d'une lettre aux États. Le Groupe d'étude passe en revue les retours d'information issus du processus de consultation et modifie, le cas échéant, la liste des questions de sécurité relevées à l'échelle mondiale et/ou le projet d'objectifs, de cibles et d'indicateurs. Il finalise ensuite le projet de GASP et élabore un plan d'action à l'appui de sa mise en œuvre, qui prévoit l'établissement et la révision de documents et d'outils d'orientation. Il peut, à ce stade, inviter le Secrétariat à fixer ou modifier des dispositions (sous la forme, par exemple, des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI) afin de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des RASP et NASP ou d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI). Une coordination avec d'autres groupes d'experts pourra s'avérer nécessaire à cet effet.

1.3.5 Une fois le projet de GASP finalisé, l'ANC en examine la dernière mouture, y apporte ses observations, et communique au Conseil de l'OACI les modifications qu'il propose d'apporter au Plan. La responsabilité dudit Plan incombe en effet au Conseil de l'OACI, car c'est à lui qu'il revient de veiller à ce qu'il soit cohérent avec les autres plans mondiaux et objectifs stratégiques de l'Organisation. Une fois adopté par le Conseil, le GASP est présenté à la session suivante de l'Assemblée de l'OACI pour approbation. Dès lors qu'elle a reçu l'aval de l'Assemblée, la nouvelle édition du GASP, assortie de tous les documents directifs visant à faciliter sa mise en œuvre, est publiée, ce qui constitue l'aboutissement du processus d'élaboration et de révision.

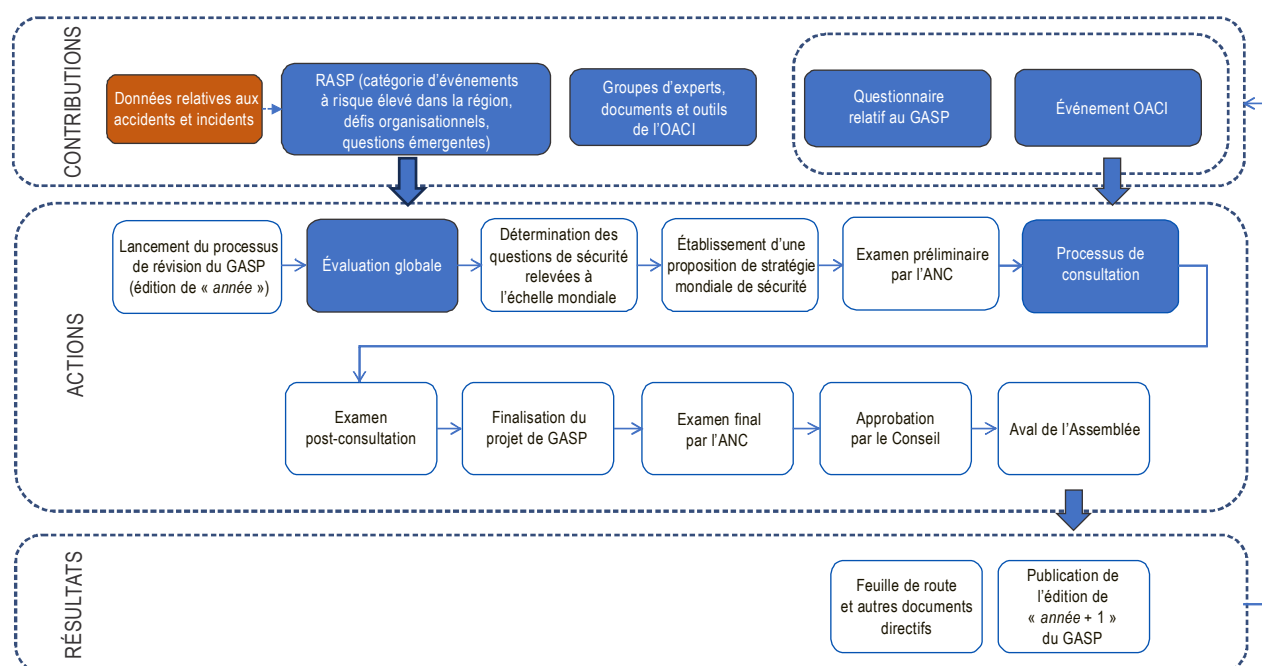


Figure 1-1 Processus d'élaboration et de révision du GASP

1.4 RÔLES ET RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1.4.1 Introduction

La présente section donne une vue d'ensemble des rôles et responsabilités des principaux acteurs du secteur de l'aviation en matière de planification de la sécurité aérienne, en particulier pour ce qui concerne le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Au nombre de ces acteurs figurent, sans que cette liste soit limitative, l'OACI, les États, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)¹, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO), les programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), ainsi que le secteur aéronautique – qu'il s'agisse de filières traditionnelles ou de filières émergentes. Toutes ces parties prenantes doivent participer aux efforts visant à améliorer sans cesse la sécurité de l'aviation au niveau mondial. Le GASP représente précisément la stratégie appelée à guider ces efforts. Les États et les entités régionales sont chargées d'élaborer des NASP et RASP s'inscrivant dans le droit fil de ladite stratégie, en concertation avec les acteurs du secteur aéronautique.

1.4.2 Organisation de l'aviation civile internationale

L'OACI intervient dans l'appui et le suivi nécessaires à la réalisation des objectifs du GASP aux niveaux mondial, régional et national. Le rôle et les responsabilités de l'Organisation en matière de planification de la sécurité de l'aviation consistent notamment à :

- a) définir la stratégie mondiale destinée à améliorer la sécurité, et ce dans le cadre d'un vaste processus qui tienne compte des autres plans mondiaux de l'OACI (voir la figure 1-1) ;
- b) élaborer des dispositions, des documents directifs et des outils qui puissent aider les entités régionales et les États à établir et mettre en œuvre des RASP et des NASP ;
- c) renforcer les capacités des États afin de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des NASP ;
- d) fournir des données et des outils permettant de surveiller l'état d'avancement des objectifs et cibles du GASP ;
- e) faire en sorte que la stratégie mondiale de sécurité demeure pertinente, en s'attachant à déterminer les nouveaux dangers et les nouvelles carences en matière de sécurité, à modifier le programme des travaux de l'Organisation et à revoir le GASP en conséquence.

1.4.3 États

Le rôle et les responsabilités des États en matière de planification de la sécurité de l'aviation consistent notamment à :

- a) définir et mettre en œuvre un NASP, en tenant compte du RASP et du GASP correspondants (et d'autres plans adoptés par l'État en question) ;
- b) coordonner et assurer le suivi de la mise en œuvre des SEI nationales ;

¹ Un groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) peut également être désigné sous les vocables « groupe de planification du système aéronautique » ou « groupe de planification et de mise en œuvre du système aéronautique », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre.

- c) surveiller la réalisation des objectifs nationaux de sécurité, en s'assurant qu'ils concordent avec ceux du GASP et du RASP correspondants ;
- d) partager les informations pertinentes sur la sécurité avec le RASG et l'OACI (notamment pour ce qui concerne les problèmes de sécurité nationaux et l'état d'avancement des objectifs et cibles nationaux en matière de sécurité).
- e) participer activement et apporter leur appui aux travaux du RASG en prodiguant des conseils et informations techniques et en veillant à ce que des moyens suffisants soient mis à disposition.

1.4.4 Entités régionales

Dans le contexte du Plan de sécurité pour l'aviation dans le monde (GASP), les « entités régionales » renvoient à un groupe d'États et/ou d'organismes œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique donnée. Au niveau régional, les RASG sont les principaux moteurs de la stratégie de sécurité de l'aviation et du processus de planification y relatif ; composés notamment de représentants des États, des entités régionales et des acteurs du secteur aéronautique, ils servent de forums régionaux de coopération qui concentrent les efforts déployés au plan mondial, régional et national et à l'échelle du secteur aéronautique pour continuer à améliorer la sécurité de l'aviation partout dans le monde. Les RASG permettent d'éviter les chevauchements d'activités grâce à l'établissement de programmes régionaux de coopération en matière de sécurité. Cette approche coordonnée permet d'alléger considérablement la charge qui pèse sur les États en termes de ressources humaines et financières et d'obtenir des progrès tangibles en ce qui concerne la sécurité. Le rôle et les responsabilités d'un RASG pour ce qui est de la planification de la sécurité de l'aviation consistent notamment à :

- a) organiser ses travaux dans le droit fil du GASP afin de s'occuper, au niveau régional, des risques de sécurité opérationnelle, des défis organisationnels, des problèmes émergents et de l'évaluation de la performance de sécurité ;
- b) définir un RASP et appuyer sa mise en œuvre, en tenant compte du GASP (et de tout autre plan régional ou sous-régional pertinent) ;
- c) coordonner et suivre la mise en œuvre des SEI régionales ;
- d) appuyer et surveiller la réalisation des objectifs régionaux de sécurité, en veillant à ce qu'ils concordent avec ceux du GASP, et en rendre compte ;
- e) coordonner et harmoniser autant que possible les différentes activités menées pour résoudre les problèmes de sécurité à l'échelle régionale avec les RSOO, les RAIO et les COSCAP ;
- f) renforcer les capacités des États afin d'appuyer l'élaboration et la mise en œuvre des NASP.

1.4.5 Acteurs du secteur aéronautique

Dans le contexte du GASP, les « acteurs du secteur aéronautique » renvoient aux prestataires de services tels que les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, les organismes de formation agréés, les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS) et les exploitants d'aérodromes, ainsi que les organismes internationaux et les autres entités faisant partie de ce secteur d'activité, le cas échéant. Le rôle et les responsabilités des acteurs du secteur aéronautique en matière de planification de la sécurité de l'aviation consistent notamment à :

- a) soutenir activement la réalisation des objectifs du GASP, en participant à l'élaboration des RASP et des NASP ;
 - b) concourir à la mise en œuvre des SEI qui viennent appuyer les RASP et les NASP, et ce grâce à des plans d'action spécifiques ;
 - c) fournir aux États, aux RASG et à l'OACI des informations sur la sécurité (y compris sur les risques de sécurité opérationnelle) qui peuvent être utiles pour l'élaboration et la révision des plans de sécurité de l'aviation ;
 - d) participer activement et contribuer aux travaux des RASG, afin de renforcer la sécurité de manière coordonnée ;
 - e) établir des documents directifs et mettre sur pied des formations à l'intention des acteurs du secteur aéronautique (principalement par l'intermédiaire d'organismes régionaux et internationaux) portant sur les questions de sécurité.
-

Section 2

OBJECTIF DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

2.1 ORIENTATION STRATÉGIQUE MONDIALE POUR LA GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.1.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) constitue le schéma directeur qui détermine l'orientation stratégique mondiale en matière de gestion de la sécurité de l'aviation pour une période de trois ans (2026 à 2028). Il répertorie les questions de sécurité à l'échelle mondiale et fixe des objectifs et cibles de sécurité correspondants (communément appelés objectifs et cibles du GASP). Le GASP est complété par une série d'initiatives de renforcement de la sécurité centrées sur la réalisation de ces objectifs, tels qu'énoncés dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161).

2.1.2 Le mandat du GASP découle d'une résolution de l'Assemblée. Dans sa résolution A41-6 relative à la 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, qui est de « faire en sorte que chaque vol soit sûr et sécurisé ». En outre, l'Assemblée a décidé que le GASP devrait fournir le cadre dans lequel seraient élaborés et mis en œuvre les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation, garantissant ainsi la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile internationale.

2.1.3 Le GASP a pour objectif général de faire baisser toujours plus le nombre d'accidents mortels et les risques de décès liés aux accidents en indiquant la voie à suivre pour définir et mettre en place de manière harmonisée des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. Les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique facilitent, au moyen des RASP et des NASP, la mise en œuvre de la stratégie exposée dans le GASP, lequel les aide à planifier la sécurité à leur échelle en ce qu'il :

- a) établit une stratégie mondiale de sécurité, assortie d'objectifs, de cibles et d'indicateurs ;
- b) propose un cadre pour l'élaboration et la mise en œuvre des RASP et des NASP ;
- c) donne des orientations pour l'élaboration de plans d'action visant à soutenir la mise en œuvre des RASP et des NASP au moyen de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (voir le Doc 10161) ;
- d) suggère une méthodologie pour déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels et pour fixer les objectifs, les cibles et les indicateurs des plans de sécurité de l'aviation, grâce à des cadres normalisés (voir le Doc 10131).

2.2 LIENS AVEC LES PLANS RÉGIONAUX ET NATIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.2.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) établit une stratégie mondiale destinée à améliorer la sécurité de l'aviation. Il pose des objectifs et cibles à l'échelle mondiale. Dès lors qu'il s'inscrit dans une perspective mondiale, son contenu doit être adapté pour répondre aux besoins régionaux. Pour ce faire, chaque entité régionale devrait établir un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP). Le RASP fixe l'orientation stratégique relative à la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional (ou « pour une région ») sur une période donnée. Il indique à toutes les parties prenantes les domaines dans lesquels les différentes entités régionales qui participent à la gestion de la sécurité de l'aviation devraient s'investir au cours des années à venir. Le RASP devrait être défini en fonction des objectifs et cibles du GASP. Il devrait néanmoins reposer sur une évaluation des risques propres à la région et tenir compte des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels qui lui sont spécifiques.

2.2.2 Le contenu du GASP et du RASP doit être adapté pour répondre aux besoins nationaux. Aussi, chaque État devrait-il se doter d'un plan national de sécurité de l'aviation (NASP). Ce dernier fixe l'orientation stratégique relative à la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national sur une période donnée. Il renseigne les risques de sécurité opérationnelle (notamment les catégories nationales d'événements à risque élevé), les défis organisationnels nationaux ainsi que les objectifs et cibles nationaux en termes de sécurité, de même que les initiatives de renforcement de la sécurité assorties de mesures spécifiques visant à traiter les problèmes recensés (c'est-à-dire un plan d'action). Si les États sont invités à se référer à la fois GASP et au RASP pour élaborer leur NASP, ils ne devraient pas se limiter à consulter la dernière version de ces documents ; il leur serait utile de déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels grâce aux procédures et informations existantes (évaluations des risques pour la sécurité, par ex.). Le GASP comporte des cibles valables pour tous les États (et, dans certains cas, pour leur secteur aéronautique) qui ont pour but de renforcer la sécurité à l'échelle nationale et de contribuer à l'amélioration de la sécurité de l'aviation au niveau mondial. Le RASP fait état des catégories régionales d'événements à risque élevé, des défis organisationnels régionaux, ainsi que des cibles et objectifs régionaux en matière de sécurité, dont certains s'ajoutent à ceux énumérés dans le GASP. Certaines initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) du RASP peuvent ne pas s'appliquer directement à un État et être destinées au RASP ou à une autre entité régionale. Il arrive cependant qu'un RASP contienne des cibles ou SEI destinées à certains États de la région. En pareil cas, la ou les cibles en matière de sécurité, ou la ou les SEI spécifiques à la région, devraient figurer dans le NASP de l'État, en plus des informations pertinentes provenant du GASP. La figure 2-1 illustre les liens entre le GASP, le RASP et le NASP.

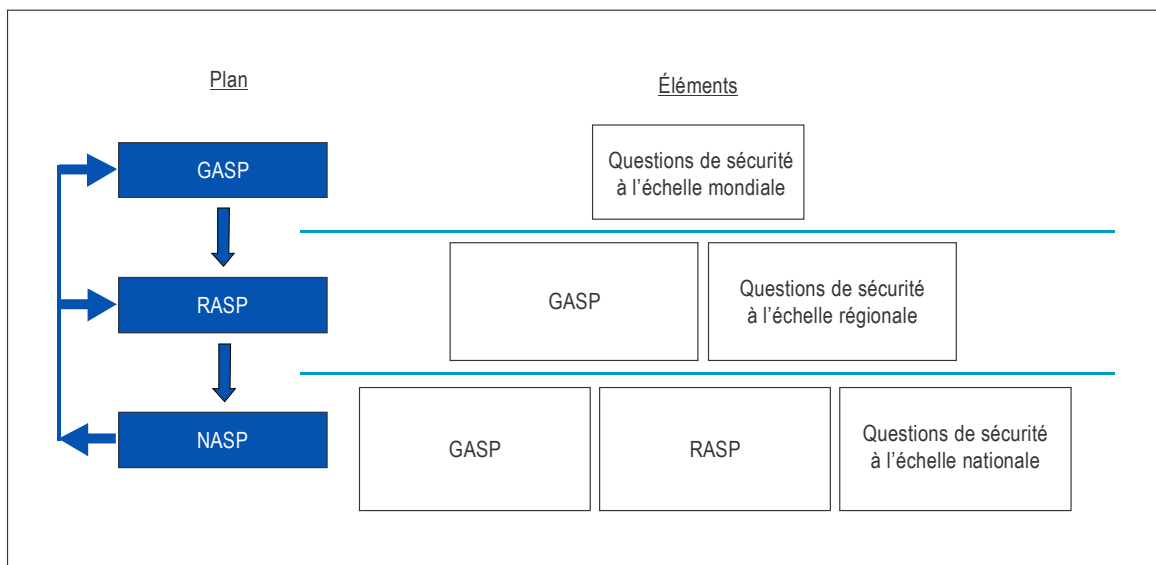


Figure 2-1 LIENS ENTRE LE GASP, LE RASP ET LE NASP

2.3 INITIATIVES VISANT À APPUYER L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.3.1 Deux éléments sont essentiels à la planification de la sécurité de l'aviation :

- a) une stratégie : *quel est le but d'un plan pour la sécurité ?* L'établissement d'une stratégie exige notamment de procéder à une analyse des problèmes de sécurité, de définir des objectifs et des cibles, et de déterminer comment mesurer leur réalisation ;
- b) un plan d'action : *comment les objectifs et cibles définis dans la stratégie pourront-ils être atteints ?* Le plan d'action doit notamment préciser quelles sont les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) à prévoir à cet effet.

2.3.2 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) énonce la stratégie mondiale de sécurité. La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (présentée dans le Doc 10161) constitue un plan d'action destiné à aider la communauté aéronautique à élaborer des RASP et des NASP, conformément aux objectifs et cibles du GASP, grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes. Elle indique comment les objectifs et les cibles définis dans la stratégie pourront être atteints. Elle décrit, pour ce faire, les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) spécifiquement associées aux objectifs et cibles du GASP. Chaque SEI comporte un ensemble de mesures auxquelles les parties concernées peuvent avoir recours pour élaborer et mettre en œuvre leurs plans d'action. Les États et les entités régionales devraient, en collaboration avec les acteurs du secteur aéronautique, utiliser la Feuille de route pour alimenter et compléter les activités mises en place aux niveaux national et régional en matière de gestion de la sécurité, et prévoir des SEI visant plus particulièrement à appuyer la stratégie exposée dans leurs NASP et leurs RASP. La figure 2-2 illustre les liens entre le GASP et la Feuille de route, dans le contexte de la planification de la sécurité de l'aviation.

<i>Planification de la sécurité de l'aviation</i>	
<i>Stratégie</i>	<i>Plan d'action</i>
<i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10004)	<i>Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10161)

Figure 2-2. Liens entre le GASP et la Feuille de route

2.3.3 En plus de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, l'OACI a établi et mis à jour un ensemble d'éléments indicatifs et d'outils liés au GASP destinés à favoriser l'amélioration de la sécurité de l'aviation. Ces éléments et outils portent essentiellement sur l'élaboration et la mise en œuvre des NASP (les mêmes processus s'appliquant aux RASP, au niveau régional). Ils aident les États tout au long du processus d'élaboration de leur plan national de sécurité de l'avion. Les outils informatiques permettent de repérer les problèmes de sécurité, de les surveiller et d'en rendre compte afin d'évaluer le degré de performance de sécurité. Ils sont conçus pour suivre la mise en œuvre des NASP et déterminer dans quelle mesure ils améliorent effectivement la sécurité au niveau national. La figure 2-3 présente les éléments indicatifs et outils qui complètent le GASP et facilitent l'élaboration et la mise en œuvre des NASP et des RASP.

2.3.4 On trouvera de plus amples informations concernant les éléments indicatifs et les outils liés au GASP sur le site web de l'OACI : www.icao.int/gasp.

2.4 AUTRES PLANS PRIS EN COMPTE DANS L'ÉLABORATION DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

2.4.1 D'autres plans ont été pris en compte lors de l'élaboration du GASP, notamment le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) et les plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) les plus récents (consultables à l'adresse suivante : www.icao.int/rasp).

2.4.2 Le GANP est un outil de planification important pour l'établissement des priorités mondiales qui devront guider l'évolution du système mondial de navigation aérienne et faire en sorte que ce à quoi il aspire – un système intégré, harmonisé, mondialement interopérable et homogène – puisse se concrétiser. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) étant complémentaires par nature, le GANP a été pris en compte lors de la révision du GASP afin de mieux aligner les deux plans et d'éviter le chevauchement des activités.

2.4.3 Le GASeP offre un cadre destiné à guider l'action que mènent les différentes parties prenantes pour renforcer la sécurité de l'aviation. Compte tenu de l'objectif ambitieux qui l'anime, des jalons qu'il pose et des domaines prioritaires qui sont les siens au niveau mondial, il est amené à fixer des orientations et une direction communes pour l'ensemble des intervenants qui s'occupent de la sécurité de l'aviation. Les objectifs et cibles du GASP viennent conforter le GASeP en ce qu'ils définissent les pratiques optimales et les meilleurs modèles qui soient, tant pour la gestion de la sûreté que pour la gestion de la sécurité, à savoir : une supervision efficace, une culture institutionnelle, un processus de gestion des risques et un processus d'assurance qualité.

2.4.4 Les RASP indiquent l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional. Des facteurs communs en termes de risques de sécurité opérationnelle et de défis organisationnels, prédominants dans plusieurs régions, ont été examinés en vue de leur possible intégration dans le GASP afin de leur donner une visibilité mondiale.

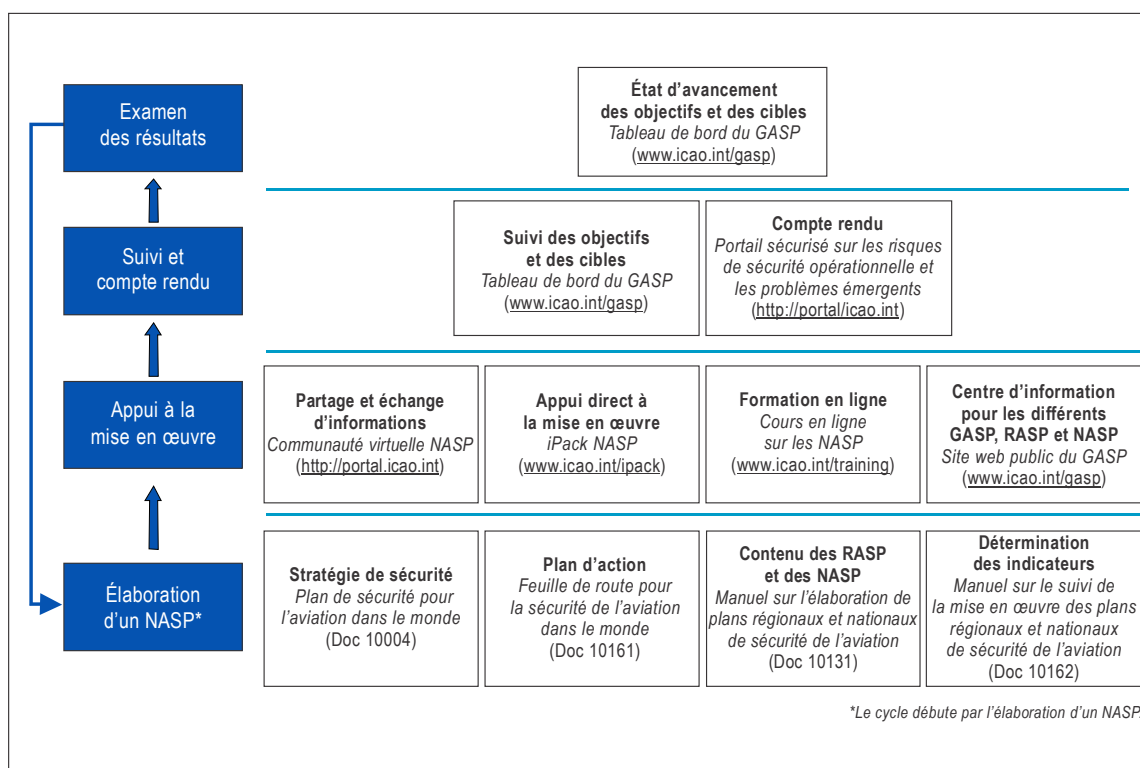


Figure 2-3. Éléments indicatifs et outils liés au GASP

Section 3

RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE AU NIVEAU MONDIAL

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ambitionne d'atteindre l'objectif de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà, et de s'y maintenir. La réalisation de cet objectif suppose la mise en place d'un processus permettant de définir et de traiter les risques de sécurité opérationnelle, c'est-à-dire les risques qui apparaissent lors de l'exécution d'activités aériennes (exploitation d'un aéronef ou d'un aéroport, ou services de la circulation aérienne, par ex.). Ce processus comprend plusieurs étapes, à savoir la détermination des dangers, des carences en matière de sécurité et des problèmes de sécurité connexes, l'analyse des interactions entre l'humain et la technologie, ainsi que la prise en considération du contexte opérationnel dans lequel s'inscrivent les activités aériennes.

3.1.2 Compte tenu de la multiplicité des risques de sécurité opérationnelle que comporte l'ensemble du système aéronautique et des moyens limités pour y faire face, il est absolument essentiel de prévoir un mécanisme qui permette d'établir un ordre de priorité quant aux points sur lesquels doivent porter les efforts. Afin d'aider les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique à définir ces priorités et à cibler les mesures à prendre pour contrer ce type de risques, l'OACI a procédé à une analyse visant à déterminer les catégories d'événements les plus prioritaires, dites « catégories d'événements à risque élevé dans le monde » (G-HRC), c'est-à-dire celles qui, de tout temps et partout dans le monde, ont eu les effets les plus dangereux, ainsi que d'autres catégories d'événements à risque dans le monde dont la fréquence tend à s'accroître ; il est donc recommandé aux parties prenantes de surveiller ces événements et de prendre des mesures selon que de besoin. Les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique devraient répertorier les risques de sécurité opérationnelle qui entrent dans les G-HRC et d'autres catégories d'événements à risque dans le monde, et y remédier.

3.2 RÉCAPITULATIF DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS GRAVES SURVENUS AU NIVEAU MONDIAL

3.2.1 Le Rapport annuel sur la sécurité, qui peut être consulté sur le site web de l'Organisation : www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx, donne un récapitulatif des accidents survenus dans le monde, classés par région de l'OACI. Le taux mondial d'accidents de l'OACI donne une indication générale du degré de performance de sécurité des opérations de transport aérien. Ce taux est calculé en prenant en considération les vols commerciaux réguliers effectués par des aéronefs à voilure fixe dont la masse maximale au décollage (MTOW) certifiée est supérieure à 5 700 kg. L'OACI valide par ailleurs et classe les données relatives aux accidents impliquant des vols commerciaux réguliers et non réguliers effectués par des aéronefs dont la MOTW certifiée est supérieure à 5 700 kg en s'appuyant sur la taxonomie qu'utilise l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/Équipe de taxonomie commune de l'OACI (CICTT) pour les différentes catégories d'événements. Cette taxonomie peut être consultée sur le site web de l'OACI à l'adresse suivante : <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

3.2.2 Afin de pouvoir répertorier les G-HRC et autres catégories d'événements à risque dans le monde, l'OACI a analysé les données et informations relatives à la sécurité dont elle disposait grâce au système de compte rendu d'accident/incident (ADREP), ainsi que les données et informations émanant d'organismes internationaux (principalement

la Fondation pour la sécurité des vols (FSF) et l'Association du transport aérien international (IATA)). L'analyse a été réalisée selon les critères définis dans le *Cadre normalisé pour l'identification des catégories d'événements à risque élevé* (voir le Doc 10131). Parmi ces critères figurent, sans que cette liste soit limitative :

- a) le nombre de décès ;
- b) le risque de décès par catégorie d'accidents ou d'incidents graves (selon la CICTT) ;
- c) le nombre d'accidents ou d'incidents graves, par catégorie d'événements (selon la CICTT) ;
- d) la ventilation selon les régions de l'OACI (à partir d'un ensemble de données recueillies sur une période d'au moins cinq ans) ;
- e) les catégories d'événements apparaissant dans plusieurs RASP (catégories régionales d'événements à risque).

3.2.3 Les principales conclusions auxquelles a abouti l'analyse sont les suivantes :

- a) les cinq G-HRC répertoriées dans l'édition 2023-2025 du GASP demeurent inchangés dans la présente version (voir le point 3.3) ;
- b) il convient de prendre en considération d'autres catégories d'événements à risque dans le monde qui, même si elles ne présentent pas un risque de décès suffisamment élevé pour être considérées comme des G-HRC, figurent parmi les types d'accidents et d'incidents graves les plus fréquents dans les régions de l'OACI (voir le point 3.4) ;
- c) les G-HRC et les catégories d'événements ayant affecté des aéronefs d'une MTOW certifiée supérieure à 5 700 kg impliqués dans des accidents et des incidents graves se sont avérées identiques quel que soit le type d'aéronef concerné (qu'il s'agisse d'un avion à turbopropulseurs, d'un avion à turboréacteurs ou d'un avion à turbosoufflantes).

3.3 CATÉGORIES D'ÉVÉNEMENTS A RISQUE ÉLEVÉ DANS LE MONDE

On trouvera ci-après la liste des G-HRC qui ont été retenues pour l'édition 2026-2028 du GASP à la lumière des résultats de l'analyse des données et informations relatives à la sécurité. Ces catégories sont jugées éminemment prioritaires au regard du contexte international, compte tenu des critères exposés au point 3.2.2.

- 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)

3.4 AUTRES CATÉGORIES D'ÉVÉNEMENTS À RISQUE DANS LE MONDE

Outre les G-HRC susmentionnées, ont été réputés constituer d'autres catégories à risque dans le monde (selon la CICTT) et retenus à ce titre dans l'édition 2026-2028 du GASP, les événements répertoriés ci-après. Même si elles ne présentent pas un risque élevé de décès comme les G-HRC, ces catégories figurent parmi les types d'accidents et d'incidents graves les plus fréquents dans les régions de l'OACI :

- a) contact anormal avec la piste (ARC) ;
- b) défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur) ;
- c) rencontre de turbulences (TURB).

3.5 FACTEURS CONTRIBUTIFS

Les catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) concernent des événements résultant de situations qui mettent la sécurité en péril et constituent de ce fait des « stades ultimes » qu'il convient d'éviter pour éviter des pertes en vies humaines. Les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique devraient par conséquent s'attacher à lutter contre les précurseurs et les facteurs contributifs desdites catégories, afin d'empêcher la survenue d'accidents et d'incidents graves. Pour les y aider, l'OACI a relevé des exemples de facteurs contributifs conduisant aux événements classés dans les cinq G-HRC. Le tableau 3-1 en présente un certain nombre. On en trouvera une liste plus complète dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161).

Tableau 3-1. Exemples de facteurs contributifs associés aux catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC)

<i>G-HRC</i>	<i>Exemples de facteurs contributifs¹</i>
CFIT	– Vol dans des conditions météorologiques défavorables – Conception erronée de la procédure d'approche et documentation inadéquate (pour les procédures d'approche avec guidage vertical (APV) ou en cas de performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV)) – Expression conventionnelle utilisée (normalisée ou non normalisée) – Fatigue du pilote, illusion sensorielle et perte de conscience de la situation – Brouillage radiofréquence (RFI) du Système mondial de navigation par satellite (GNSS)
LOC-I	– Distraction – Conditions météorologiques défavorables – Baisse de vigilance – Procédures d'exploitation normalisées (SOP) inadéquates pour une gestion de vol efficace – Hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement – Dépendance à l'automatisation entraînant une dégradation de l'aptitude professionnelle du pilote à voler manuellement ou se traduisant par un manque de connaissance ou de compétence quant aux procédures de rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles de l'aéronef

1. Cette liste n'est pas exhaustive et sa présentation ne suit aucun ordre particulier.

G-HRC	<i>Exemples de facteurs contributifs¹</i>
	– Effet de surprise, commandes de vol inappropriées en réponse à une prise de conscience soudaine d'anomalie de l'aéronef (angle d'inclinaison latérale, angle d'attaque ou décrochage, par ex.) – Brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite
MAC	– Conditions du trafic : densité, complexité, multiplicité de types d'aéronefs et de capacités, entre autres – Efficacité de l'ATC (contrôle de la circulation aérienne) liée à des facteurs tels que la charge de travail, la compétence, le travail d'équipe et le respect des procédures, ainsi qu'à l'influence du système de gestion de la sécurité (SGS) des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) – Formation et culture institutionnelle (d'entreprise) de l'équipage de conduite : gestion de la charge de travail, compétence, travail d'équipe, respect des procédures et influence du SGS des exploitants d'aéronefs – Systèmes ATC : traitement des données de vol, systèmes de communication, avertissement de conflit à court terme (STCA) et interaction entre les opérateurs humains et systèmes d'aéronef et les politiques contractuelles suivies par les ANSP pour la fourniture de leurs services – Équipement des aéronefs : pilote automatique, transpondeurs, système anticollision embarqué (ACAS) et caractéristiques des aéronefs relatives à leurs performances (vitesse ascensionnelle, par ex.) et à leur taille – Systèmes de surveillance : couverture et qualité des systèmes utilisés pour surveiller les positions et mouvements des aéronefs – Traitement des données des plans de vol : efficacité et fiabilité des processus de soumission, d'approbation et de communication des plans de vol – Conception de l'espace aérien : complexité de la structure de l'espace aérien, configuration de la route, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, et proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire – Vol dans des conditions environnementales défavorables pouvant avoir des répercussions sur la gestion des conflits et l'évitement de collisions – Brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite
RE	– Procédures d'exploitation normalisées (SOP) inefficaces – Non-respect des SOP – Atterrissage long/interrompu/à rebond/ferme/excentré/en crabe – Approches non stabilisées – Signalement insuffisant de l'état de surface des pistes – Conception inadéquate des procédures d'approche – Supervision réglementaire inadéquate
RI	– Vols dans des conditions de faible visibilité – Conception, équipements et signalisation d'aérodrome complexes ou inadéquats – Diversité et complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples, par ex.) – Autorisations conditionnelles – Utilisation simultanée de pistes sécantes – Problème ou changement tardifs d'autorisations de départ – Non-respect des autorisations ATC commis de façon non intentionnelle par l'équipage de conduite et le personnel au sol – Expression conventionnelle utilisée (non normalisée/normalisée ou confusion d'indicatifs d'appel, par ex.)

<i>G-HRC</i>	<i>Exemples de facteurs contributifs¹</i>
	– Utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATC – Maîtrise de l'anglais – Programme inadéquat de formation et d'évaluation des conducteurs circulant sur l'aire de manœuvre

Section 4

DÉFIS ORGANISATIONNELS MONDIAUX

4.1 GÉNÉRALITÉS

4.1.1 Outre les risques de sécurité opérationnelle dont fait état le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), l'OACI a répertorié un certain nombre de « défis organisationnels » mondiaux, c'est-à-dire des problèmes structurels liés à des aspects propres à l'organisme concerné (tels que la culture institutionnelle, les politiques et procédures, la sélection et la formation du personnel ou l'affectation des ressources) qui ont une incidence sur les capacités d'un État en matière de supervision et de gestion de la sécurité. Dans le cadre du GASP, le terme « organisme » désigne principalement les entités nationales du secteur aéronautique, comme l'Autorité de l'aviation civile et le service d'enquête sur les accidents. Cela étant, les « organismes » peuvent également inclure, dans un contexte régional ou national, des prestataires de services tels que les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne, les organismes agréés de formation aéronautique, ou encore les organismes de maintenance et les exploitants d'aérodromes agréés.

4.1.2 Les défis organisationnels doivent être recensés et une réponse doit y être apportée afin d'améliorer les capacités d'un État à superviser et gérer les questions de sécurité qui le concernent et faire en sorte, en fin de compte, de renforcer la sécurité dans son ensemble. L'OACI a défini les huit éléments cruciaux dont se compose un système de supervision de la sécurité. Ces éléments, schématisés dans la figure 4-1, couvrent tout l'éventail des activités d'aviation civile et constituent les fondements sur lesquels repose un système efficace de supervision de la sécurité.



Figure 4-1. Éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité

4.1.3 L'OACI a par ailleurs défini des domaines d'audit, qui renvoient aux secteurs de l'aviation civile visés dans les audits et validations s'inscrivant dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue (USOAP-CMA). On en trouvera une description précise dans le manuel y relatif (Doc 9735).

4.1.4 L'OACI utilise le Programme USOAP-CMA pour déterminer la capacité d'un État à superviser la sécurité, et ce pour chaque élément crucial, chaque domaine d'audit ou de manière globale. Cette évaluation, qui mesure la « mise en œuvre effective » (EI), est exprimée sous la forme d'un pourcentage qui traduit la capacité de supervision de l'État concerné. Pour déterminer le niveau de mise en œuvre effective d'un système national de supervision de la sécurité, l'USOAP-CMA s'appuie principalement sur les questions de protocole (PQ). Les questions de protocole prioritaires (PPQ) forment un sous-ensemble de PQ qui, si elles ne sont pas jugées satisfaisantes, peuvent indiquer qu'un État n'est pas en capacité de détecter efficacement les carences en matière de sécurité opérationnelle et d'enquêtes essentielles sur les accidents et/ou d'y remédier, et n'est pas à même, de ce fait, d'assurer la supervision de la sécurité ou d'effectuer une enquête appropriée sur les accidents. La liste des PQ figure dans le cadre en ligne USOAP-CMA (OLF) consultable à l'adresse www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx.

4.1.5 Les carences liées à certains éléments cruciaux et domaines d'audit sont communes à la plupart des États de toutes les régions. Considérées comme une préoccupation majeure, elles sont qualifiées de questions de sécurité de portée mondiale dans le GASP en raison de leur incidence sur la capacité des États à s'acquitter de leurs responsabilités relatives à la supervision de la sécurité, ce qui a des conséquences pour la sécurité de l'aviation au niveau mondial.

4.2 RÉCAPITULATIF DES CAPACITÉS EFFECTIVES DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ À L'ÉCHELLE MONDIALE

4.2.1 Afin de recenser les problèmes structurels constituant des défis organisationnels mondiaux, l'OACI a procédé à une analyse réalisée selon les critères définis dans le *Cadre normalisé pour l'identification des défis organisationnels* (voir Doc 10131). Ces critères concernent, sans s'y limiter, l'état global des capacités et systèmes nationaux de supervision de la sécurité au niveau mondial, la prise en compte des problèmes organisationnels régionaux dans l'établissement des défis mondiaux, ainsi que la mise en place et la tenue d'un programme national de sécurité (PNS).

4.2.2 L'analyse s'est principalement appuyée sur les informations générées par le cadre en ligne USOAP-CMA. Ont principalement été passés en revue :

- a) les cinq PPQ les moins bien notées par combinaison de domaines d'audit et d'éléments cruciaux, sur la base d'une « carte thermique » consolidée au niveau mondial ;
- b) les PQ utilisées pour évaluer le système national et les fonctions de l'État en matière d'aviation civile (ORG/EC-3) au niveau mondial ;
- c) les PPQ les moins bien notées au niveau mondial ;
- d) les défis organisationnels qui apparaissent dans plusieurs RASP ;
- e) les résultats de l'outil d'auto-évaluation du PNS (consultable sur le cadre en ligne) et de l'application d'analyse des lacunes du PNS (disponible sur le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS)).

4.2.3 Les constatations auxquelles l'analyse a abouti sont pour l'essentiel les suivantes :

- a) Les cinq PPQ les moins bien notées par combinaison de domaines d'audit et d'éléments cruciaux sont (par ordre croissant) :
 - 1) les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et le personnel technique qualifié (AIG/EC-4) ;

- 2) les aéroports et aides au sol et le personnel technique qualifié (AGA/EC-4) ;
 - 3) les aéroports et aides au sol et la résolution des problèmes de sécurité (AGA/EC-8) ;
 - 4) les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et la résolution des problèmes de sécurité (AIG/EC-8) ;
 - 5) l'exploitation technique des aéronefs et les obligations en matière de surveillance (OPS/EC-7) – en lien plus particulièrement avec les marchandises dangereuses ;
- b) s'agissant des PQ utilisées pour évaluer le système national et les fonctions de l'État en matière d'aviation civile (ORG/EC-3) :
- 1) la PQ 2.051 (seule PPQ de cette série) porte principalement sur la mise en place et l'application par l'État concerné d'un mécanisme qui fasse en sorte que chaque autorité chargée de la supervision de la sécurité dispose de ressources financières suffisantes pour s'acquitter de ses obligations nationales et internationales. La note globale s'est établie à 67,57 %, soit un résultat inférieur à la note globale de mise en œuvre effective obtenue au moment où l'analyse a été réalisée ;
 - 2) la PQ 2.053 s'intéresse à la mise en place par l'État d'un mécanisme qui fasse en sorte que chaque autorité chargée de la supervision de la sécurité dispose des ressources humaines suffisantes pour remplir ses obligations nationales et internationales – la note globale s'est ici établie à 41,71 % ;
 - 3) la PQ 2.103 concerne plus particulièrement la capacité de chaque entité chargée de la supervision de la sécurité ou de chaque autorité chargée des enquêtes à attirer, recruter et conserver un personnel technique suffisamment qualifié et expérimenté – la note globale s'est ici établie à 53,51 % ;
- c) la PPQ la moins bien notée à l'échelle mondiale est celle qui combine le domaine d'audit « législation aéronautique de base et règlements d'aviation civile » et l'élément crucial « règlements d'exploitation spécifiques » (LEG/EC-2) :
- 1) la PQ 1.205 porte sur la mise en place et l'application par l'État concerné d'un processus qui permette de répertorier et de diffuser, dans la publication d'information aéronautique (AIP) de cet État, des écarts significatifs entre les normes et pratiques recommandées (SARP)/procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)/procédures complémentaires régionales (SUPPS) et les règlements et pratiques de l'État en question plus particulièrement liés à l'AIP ;
- d) plusieurs RASP font ressortir l'existence de défis organisationnels :
- 1) trois RASP sur six ont mentionné, parmi les défis organisationnels régionaux, le manque de ressources et de compétences techniques, ainsi que des problèmes ayant trait à des facteurs humains et à la compétence du personnel ;
- e) s'agissant des résultats de l'outil d'auto-évaluation des PNS (proposé dans l'OLF) et de l'application d'analyse de leurs lacunes :
- 1) il n'a pas été possible de déterminer par l'auto-évaluation le niveau de maturité des PNS des États (faute d'informations lors de la présente analyse) ;
 - 2) l'application d'analyse des lacunes des PNS a montré que le pourcentage d'États déclarant par eux-mêmes avoir atteint le niveau 4 (« mise en œuvre du PNS achevée ») était inférieur à 5 %.

4.3 DÉFIS ORGANISATIONNELS MONDIAUX

Les résultats de l'analyse ont conduit à retenir, pour l'édition 2026-2028 du GASP, les cinq défis organisationnels mondiaux ci-après, qui ont été jugés revêtir la plus haute priorité dans le contexte international actuel en raison de leur incidence sur la capacité des États en matière de supervision et de gestion de la sécurité, ce qui a des conséquences sur la sécurité de l'aviation au niveau mondial :

- a) ressources financières insuffisantes pour permettre à l'autorité de supervision de la sécurité de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales ;
 - b) manque de personnel technique qualifié, en particulier pour les enquêtes concernant des accidents d'aéronefs et l'inspection d'aérodromes ;
 - c) absence de cadre réglementaire pour la résolution des problèmes de sécurité, principalement ceux liés à l'exploitation des aérodromes ;
 - d) faible niveau de mise en œuvre des PNS à l'échelle mondiale ;
 - e) lacunes dans la collecte, l'analyse et le partage de données et informations nécessaires aux activités de gestion de la sécurité.
-

Section 5

ORIENTATION STRATÉGIQUE MONDIALE EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

5.1 GÉNÉRALITÉS

5.1.1 Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) comporte une série d'objectifs et de cibles pour la gestion de la sécurité de l'aviation, ainsi que des indicateurs permettant de suivre les progrès réalisés pour les atteindre. La *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) fait par ailleurs état des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) qui ont été mises sur pied pour contribuer à la réalisation de chacun des objectifs et cibles décrits dans la présente section.

5.1.2 Les objectifs du GASP sont le fruit des efforts déployés en matière de sécurité de l'aviation. Ils sont formulés en des termes qui donnent un aperçu des principaux résultats que les États, les entités régionales ou les acteurs du secteur aéronautique cherchent à obtenir dans le cadre de la stratégie mondiale de sécurité.

5.1.3 Lesdits objectifs sont assortis de cibles, qui constituent le résultat spécifique souhaité, à un moment donné, des mesures prises à cet effet par les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique. Les cibles du GASP précisent, dans leur énoncé, à qui s'adressent les mesures spécifiques (les États, par ex.).

5.1.4 Chacune des cibles du GASP comprend également des indicateurs permettant de mesurer leur progression. Ces indicateurs montrent si les résultats souhaités ont été obtenus et mesurent l'avancement des activités liées aux cibles. Ils sont formulés de manière à permettre le référencement des données quantitatives (telles que le nombre ou le pourcentage). Enfin, les indicateurs servent à mesurer la réalisation des objectifs du GASP.

5.1.5 Les objectifs, cibles et indicateurs établis pour l'édition 2026-2028 du GASP résultent de l'analyse dont il a été rendu compte dans les sections 3 et 4, analyse qui a permis de cerner les problèmes de sécurité à l'échelle mondiale nécessitant la mise en place de mesures aux niveaux international, régional et national afin d'améliorer la sécurité de l'aviation. On trouvera ci-après des informations détaillées sur chaque objectif et chaque cible, ainsi que sur les indicateurs correspondants.

5.2 OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

5.2.1 Le GASP souhaite, s'agissant de la sécurité, parvenir à zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà, et s'y maintenir. Une série d'objectifs, de cibles et d'indicateurs, présentés dans le tableau 5-1, vient appuyer cette ambitieuse aspiration. Les objectifs et cibles de l'édition 2026-2028 du GASP demeurent pour la plupart inchangés par rapport aux deux éditions précédentes, le but étant d'assurer la stabilité et la continuité du Plan et de son incidence sur les RASP et les NASP existants, ainsi que sur toutes les SEI déjà engagées aux niveaux régional et national. Les objectifs et cibles retenus pour l'édition 2026-2028 du GASP portent essentiellement sur les principaux risques de sécurité opérationnelle et défis organisationnels auxquels doivent faire face les États et les entités régionales, et sont censés servir de catalyseurs pour les résoudre.

5.2.2 Plusieurs facteurs ont été pris en compte pour décider des mesures à proposer pour chaque cible existante (la proroger, y mettre fin à l'expiration du cycle précédent du GASP ou ajouter une nouvelle cible en remplacement d'une cible supprimée). Le principal facteur plaidant pour le maintien d'une cible existante était sa pertinence au regard des problèmes de sécurité mondiale nouvellement recensés (tels que présentés dans les sections 3 et 4). Un autre facteur était l'état de réalisation des cibles au vu de l'analyse des données, à savoir principalement les statistiques et informations sur les accidents que renferment le cadre en ligne (OLF) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP–CMA) ainsi que le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS). L'interdépendance entre les cibles a également été prise en considération. Certaines d'entre elles nécessitent des améliorations graduelles ou une démarche par étapes – il arrive que l'échéance de réalisation d'une cible influe directement sur une autre cible. Les entités régionales devront ainsi commencer par déterminer quels sont les États qui ont besoin d'une aide pour résoudre les problèmes de sécurité, et pourront alors faciliter l'octroi de l'assistance nécessaire.

5.2.3 L'*objectif 1* du GASP est de parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle. Il concerne les problèmes de sécurité opérationnelle dont les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique devraient atténuer l'incidence dans le cadre de leurs plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) et de leurs plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP). De nouvelles cibles ont été ajoutées pour s'occuper plus particulièrement des G-HRC et autres catégories d'événements à risque dans le monde (telles que présentées dans la section 3). La portée des cibles a également été élargie afin d'englober les incidents graves et une moyenne mobile étalée sur cinq ans a été prévue pour dégager les tendances sur une période donnée¹.

5.2.3.1 La *cible 1.1* demande aux États, aux entités régionales et aux acteurs du secteur aéronautique de faire baisser les taux d'accidents d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cette baisse est calculée à partir d'une moyenne mobile étalée sur cinq ans, en prenant 2025 comme année de référence. Les indicateurs retenus pour cette cible sont le taux d'accidents (nombre d'accidents par million de départs), le taux d'accidents mortels (nombre d'accidents mortels par million de départs) et le taux de mortalité (nombre de morts par milliard de passagers transportés).

5.2.3.2 La *cible 1.2* appelle les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique à faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des cinq G-HRC (présentées dans la section 3.3) d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cette baisse est calculée à partir d'une moyenne mobile étalée sur cinq ans, en prenant 2025 comme année de référence. Les indicateurs retenus pour cette cible sont le taux d'accidents par G-HRC, le taux d'incidents graves par G-HRC, le pourcentage d'accidents liés aux G-HRC par rapport à l'ensemble des accidents et le pourcentage d'incidents graves liés aux G-HRC par rapport à l'ensemble des incidents graves.

5.2.3.3 La *cible 1.3* demande aux États, aux entités régionales et aux acteurs du secteur aéronautique de faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque dans le monde (présentées dans la section 3.4) d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cette baisse est calculée à partir d'une moyenne mobile étalée sur cinq ans, en prenant 2025 comme année de référence. Les indicateurs retenus pour cette cible sont le taux d'accidents par autre catégorie d'événements à risque dans le monde, le taux d'incidents graves par autre catégorie d'événements à risque dans le monde, le taux d'accidents mortels par autre catégorie d'événements à risque dans le monde, le taux de mortalité par autre catégorie d'événements à risque dans le monde et le taux de personnes blessées (c'est-à-dire le nombre de blessés par milliard de passagers transportés).

5.2.4 L'*objectif 2* concerne les différents États et le renforcement de leurs capacités en matière de supervision de la sécurité. Il demande à tous les États de réaliser des progrès dans la mise en œuvre effective de leur système de supervision de la sécurité en s'attaquant aux problèmes spécifiques auxquels ils font face. De nouvelles cibles ont été

1. Une moyenne mobile étalée sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années qui précèdent. Elle rend une image plus réaliste de la situation en ce qu'elle limite l'incidence des données comportant des valeurs aberrantes et lisse la courbe de tendance. Elle permet de détecter des tendances difficilement repérables autrement. Ainsi, en 2026, la moyenne mobile de référence pour 2025 sera calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 s'appuiera sur les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.

définies pour résoudre ces problèmes, dans le droit fil des défis organisationnels mondiaux que recense l'analyse, à savoir principalement l'insuffisance de ressources financières, le manque de personnel technique qualifié et l'absence de cadre réglementaire pour la résolution des problèmes de sécurité (tels qu'indiqués dans la section 4.3). Les cibles portent sur des éléments cruciaux (EC) et des domaines d'audit (AA) particuliers, tels qu'ils ressortent de l'analyse des résultats de l'USOAP. Elles ont pour objet d'attirer l'attention des États sur des questions spécifiques à traiter, en tenant compte de leurs moyens limités.

5.2.4.1 La *cible 2.1* appelle tous les États à s'engager, dans le cadre de leur NASP, à allouer à chaque organisme chargé de superviser la sécurité des ressources financières suffisantes pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales, en faisant en sorte qu'au moins 70 % des États disposent de moyens financiers suffisants à l'horizon 2028. L'USOAP contient une question de protocole (PQ 2.051) qui concerne plus particulièrement cette obligation. Le manque de moyens a été relevé lors de l'analyse des problèmes de sécurité mondiaux : elle a confirmé que l'insuffisance de ressources financières des organismes de supervision de la sécurité les empêchait de remplir leurs obligations nationales et internationales. Le seuil minimal de 70 % a été préféré à un pourcentage de 100 % au motif qu'il représentait la moyenne mondiale (niveau de référence) au moment où l'analyse a été réalisée. L'un des indicateurs retenus pour cette cible est le pourcentage d'États dont les résultats au regard de la PQ 2.051 de l'USOAP ont été jugés « satisfaisants ».

5.2.4.2 La *cible 2.2* demande à tous les États d'améliorer leur pourcentage de mise en œuvre effective (EI) de l'élément crucial 4 (EC-4) « personnel technique qualifié » dans deux domaines spécifiques pour lesquels elle fixe des seuils précis à atteindre, à savoir les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) et les aérodrômes et aides au sol (AGA) ; elle demande également de veiller à ce qu'aucun État ne se situe, d'ici 2028, en-deçà de la moyenne mondiale de référence – moyenne calculée en utilisant 2025 comme année de référence. Cette cible a été définie à la lumière des constatations tirées de l'analyse des problèmes de sécurité mondiaux, qui a révélé que le personnel technique qualifié dont disposaient les États était insuffisant, principalement pour les enquêtes sur les accidents d'aéronefs et l'inspection des aérodrômes. L'indicateur retenu pour cette cible est le nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI pour les combinaisons EC-4/AIG et EC-4/AGA.

5.2.4.3 La *cible 2.3* appelle tous les États à améliorer leur pourcentage de mise en œuvre effective pour la résolution des problèmes de sécurité (EC-8) concernant les AGA ; elle demande également de veiller à ce qu'aucun État ne se situe, d'ici 2028, en-deçà de la moyenne mondiale de référence – moyenne calculée en utilisant 2025 comme année de référence. Cette cible a été définie à la lumière des constatations tirées de l'analyse des problèmes de sécurité mondiaux, qui a fait ressortir l'absence de cadre réglementaire pour la résolution des problèmes de sécurité, en particulier ceux liés à l'exploitation d'aérodrômes. L'un des indicateurs retenus pour cette cible est le nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI pour la combinaison EC-8/AGA.

5.2.5 L'*objectif 3* s'adresse individuellement aux États et leur demande de mettre en place et de gérer des programmes nationaux de sécurité (PNS), conformément aux dispositions de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*. De nouvelles cibles ont été fixées afin de s'aligner sur ces dispositions et de favoriser ainsi la mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) liées aux PNS, qui intègrent la notion d'amélioration continue desdits programmes. Les cibles actualisées portent essentiellement sur les auto-évaluations réalisées par les États pour pouvoir fixer un niveau de référence pour la mise en œuvre d'un PNS et recommandent une approche progressive dans l'exécution et l'amélioration continue de ces programmes.

5.2.5.1 La *cible 3.1* demande à tous les États d'évaluer le niveau de mise en œuvre de leur PNS d'ici 2026. Cette cible résulte des constatations tirées de l'analyse des problèmes de sécurité mondiaux, qui a mis en avant un faible niveau de mise en œuvre des PNS à l'échelle mondiale. Il faudrait pouvoir obtenir des États davantage d'informations pour mieux savoir où en est la mise en œuvre de leurs PNS et quelles sont les difficultés qu'ils rencontrent à cette occasion. L'outil d'auto-évaluation des PNS, proposé dans le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP-CMA, a été considéré comme le moyen le plus approprié à cet effet. Tous les États devraient procéder à une auto-évaluation, même si la mise en œuvre de leur PNS n'a pas encore démarré, car cela leur permettra d'obtenir de précieuses informations en la matière. L'un des indicateurs retenus pour cette cible est le pourcentage d'États ayant mené à bien une auto-évaluation de leur PNS au regard des PQ, à l'aide de l'OLF de l'USOAP-CMA.

5.2.5.2 La *cible 3.2* s'appuie sur les résultats de l'auto-évaluation de la cible 3.1 et demande à tous les États de mettre en place un PNS d'ici 2028. Cette cible est liée aux mêmes constatations issues de l'analyse des problèmes de sécurité mondiaux concernant la cible précédente. Le déploiement d'un PNS prévoit notamment l'établissement d'un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour effectuer la saisie et la collecte, le stockage, l'agrégation et le traitement des données et informations de sécurité, et pour en permettre l'analyse. Le SDCPS offre aux États la possibilité de remédier aux lacunes en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données et informations de sécurité (comme indiqué dans la section 4.3) et constitue le socle de renseignements qu'exigent les activités de gestion de la sécurité. L'un des indicateurs retenus pour cette cible est le pourcentage d'États ayant mis en place un PNS et d'États s'étant dotés d'un SDCPS. Un autre indicateur concerne plus particulièrement la nécessaire mise à disposition par les États de moyens permettant de protéger les données et informations collectées à des fins de gestion de la sécurité, condition essentielle au déploiement d'un PNS.

5.2.5.3 Des orientations portant sur l'établissement et la gestion d'un PNS, par des moyens tels que l'évaluation de la maturité, sont présentées dans le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859). Une évaluation périodique de la maturité vise à donner à l'État l'assurance qu'à mesure que le PNS gagnera en maturité, il fonctionnera comme prévu et sera efficace pour atteindre ses objectifs et cibles affichés en matière de sécurité.

5.2.6 L'*objectif 4* s'adresse aux entités régionales (telles que définies dans le GASP) et les appelle à renforcer leur collaboration aux niveaux régional et national pour résoudre les problèmes de sécurité. Cet objectif, qui portait auparavant sur le renforcement de la collaboration à l'échelle régionale, a été élargi pour englober la collaboration au niveau national afin de traiter les questions de sécurité (telles que répertoriées dans le GASP). Les cibles établies au titre de cet objectif visent à donner aux entités régionales le pouvoir de définir, et d'aider les États à mettre en place, des mécanismes permettant de régler les questions de sécurité. La réalisation des objectifs du GASP aux niveaux régional et national devrait s'en trouver facilitée, ce qui contribuerait à l'amélioration de la sécurité à l'échelle mondiale.

5.2.6.1 La *cible 4.1* demande à toutes les entités régionales de recenser, d'ici 2026, les États qui nécessitent une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité. Le choix de l'échéance 2026 s'explique par le fait qu'elle représente la fin de la première année du cycle actuel du GASP. Cela donne aux États qui ont besoin d'aide suffisamment de temps pour atteindre les autres objectifs du GASP, fixés pour 2028. L'indicateur retenu pour cette cible est le pourcentage d'États de chaque région qui ont besoin d'aide pour faire face aux différents problèmes de sécurité mondiaux recensés dans les sections 3 et 4. La cible 4.1 est liée à la cible 4.2.

5.2.6.2 La *cible 4.2* appelle toutes les entités régionales à accorder l'assistance nécessaire aux États recensés dans le cadre de la cible 4.1 afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité d'ici 2028 – dernière année du cycle actuel du GASP. Liée à la cible 4.1, cette cible vise, par une approche en deux temps, à renforcer la collaboration aux niveaux régional et national afin d'aborder les problèmes de sécurité qui ont été répertoriés au moment de son établissement. Pendant le cycle triennal du GASP, les entités régionales peuvent apporter une aide ciblée aux États considérés comme ayant besoin d'une assistance au titre de la cible précédente, afin qu'ils puissent atteindre les objectifs du GASP définis pour 2028. L'indicateur retenu pour cette cible est le pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'aide requise pour faire face aux différents problèmes de sécurité mondiaux précédemment déterminés.

5.2.6.3 La *cible 4.3* demande à toutes les entités régionales de mettre en œuvre, d'ici 2027, un mécanisme permettant d'utiliser, aux fins de planification de la sécurité de l'aviation, les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents. Cette cible vise à renforcer les capacités de gestion des risques de sécurité dont dispose chacun des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de leur permettre de mieux repérer et traiter les problèmes de sécurité régionaux. Parmi les indicateurs retenus pour cette cible figurent le nombre de comptes rendus reçus *via* le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents, le pourcentage d'initiatives de renforcement de la sécurité menées à bien par les RASG et le nombre d'entités régionales ayant mis en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents.

Note.— Des informations supplémentaires concernant le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents sont disponibles sur le site web de l'OACI : <https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/Secure-Portal.aspx>.

5.2.7 L'*objectif 5*, qui s'adresse aux États et aux entités régionales, vise à renforcer la planification de la sécurité de l'aviation. Ce nouvel objectif et ses cibles sont alignés sur la résolution A41-6 de l'Assemblée et servent de base à l'élaboration, à la révision et à la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité aux niveaux national et régional, harmonisée avec la dernière édition du GASP.

5.2.7.1 La *cible 5.1* appelle toutes les entités régionales à publier, d'ici 2026, c'est-à-dire avant la fin de la première année du cycle actuel du Plan, un RASP actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du GASP. Les RASP portent sur les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels au niveau régional. La publication d'un RASP énonçant l'orientation stratégique de la région pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional permet d'allouer des ressources spécifiques aux SEI dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de ce plan. Il est important de noter que chaque entité régionale a publié un RASP, mais que ce dernier devrait être mis à jour en fonction de la dernière édition du GASP afin de démontrer la viabilité et la continuité du processus de planification régionale à long terme. Les entités régionales auront ainsi suffisamment de temps pour revoir la stratégie de sécurité régionale et le ou les plans d'action y relatifs que nécessite la réalisation des autres objectifs du GASP fixés pour 2026-2028. Les indicateurs retenus pour cette cible sont le nombre d'entités régionales ayant publié un RASP actualisé, le nombre de RASP élaborés en concertation avec les acteurs du secteur aéronautique, et le nombre d'entités ayant indiqué que les acteurs du secteur aéronautique avaient fourni des informations relatives à la sécurité pour contribuer à l'élaboration des RASP.

5.2.7.2 La *cible 5.2* demande à tous les États de publier, d'ici 2027, un NASP actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du GASP et de leur RASP correspondant. Il est important de noter que les États qui ont publié un NASP devraient le mettre à jour pour l'aligner sur les dernières éditions du RASP et du GASP. Dans l'idéal, tant le RASP que le NASP devraient être revus après la publication de la dernière édition du GASP ; l'année 2027 a été retenue pour cette cible afin de laisser suffisamment de temps pour la publication des RASP actualisés, conformément à la cible 5.1. Les indicateurs retenus pour cette cible sont le nombre d'États ayant publié un NASP actualisé, le nombre de NASP élaborés en concertation avec les acteurs du secteur aéronautique et le nombre d'États ayant indiqué que les acteurs du secteur aéronautique avaient fourni des informations relatives à la sécurité pour contribuer à l'élaboration des NASP.

5.2.8 L'*objectif 6* s'adresse aux acteurs du secteur aéronautique (tels que définis dans le GASP) et porte sur une utilisation plus large des programmes d'évaluation dudit secteur et des programmes de partage d'informations relatives à la sécurité. Il prend acte de ce que ces programmes peuvent aider les prestataires de services à améliorer leur performance de sécurité et à se préparer aux audits de conformité. Bien que les programmes d'évaluation du secteur aéronautique n'enlèvent rien à la nécessité d'une supervision de la sécurité par les États, l'OACI est consciente qu'ils présentent des avantages et ont des effets positifs sur la sécurité opérationnelle des prestataires de services.

5.2.8.1 La *cible 6.1* demande aux acteurs du secteur aéronautique de continuer, d'ici 2028, à recourir davantage aux programmes d'évaluation et de partage des données relatives à la sécurité. Les indicateurs retenus pour cette cible sont le nombre de prestataires de services qui participent aux programmes d'évaluation mis en place par les acteurs du secteur aéronautique et validés par l'OACI, ainsi que le nombre de ceux qui participent aux programmes de partage des données relatives à la sécurité également élaborés par lesdits acteurs.

5.2.8.2 Aux fins du GASP, les programmes d'évaluation des acteurs du secteur aéronautique reconnus par l'OACI sont les suivants :

- a) Programme d'excellence en matière de sécurité aéroportuaire (APEX) du Conseil international des aéroports (ACI) ;
- b) Norme d'excellence de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) en matière de mesure des systèmes de gestion de la sécurité ;

- c) Normes de base en matière de risques aéronautiques (BARS) de la Fondation pour la sécurité des vols (FSF) ;
- d) Audit IATA de la sécurité de l'exploitation (IOSA) de l'Association du transport aérien international (IATA) ;
- e) Programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol (ISAGO) ;
- f) Norme internationale pour l'exploitation des avions d'affaires (IS-BAO) du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) ;
- g) Norme internationale pour les services d'assistance au sol des aéronefs d'affaires (IS-BAH) de l'IBAC.

5.2.8.3 On trouvera de plus amples informations, conseils et exemples concernant les programmes des acteurs du secteur aéronautique sur le partage des données relatives à la sécurité dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161).

Tableau 5-1. Objectifs, cibles et indicateurs du GASP

<i>L'objectif ambitieux de sécurité de l'OACI : « Zéro accident mortel d'ici 2030 et au-delà »</i>			
<i>Objectif</i>	<i>Cible</i>		<i>Indicateurs</i>
Objectif 1 : Parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle	1.1	Les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique devront faire baisser les taux d'accidents d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI ² .	– Taux d'accidents (nombre d'accidents par million de départs) – Taux d'accidents mortels (nombre d'accidents mortels par million de départs) – Taux de mortalité (nombre de morts par milliard de passagers transportés)
	1.2	Les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI ² .	– Taux d'accidents par G-HRC – Taux d'incidents graves par G-HRC – Pourcentage d'accidents liés aux G-HRC par rapport à l'ensemble des accidents – Pourcentage d'incidents graves liés aux G-HRC par rapport à l'ensemble des incidents graves
	1.3	Les États, les entités régionales et les acteurs du secteur aéronautique devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque dans le monde d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI ² .	– Taux d'accidents par autre catégorie d'événements à risque dans le monde – Taux d'incidents graves par autre catégorie d'événements à risque dans le monde – Taux d'accidents mortels par autre catégorie d'événements à risque dans le monde

2. En utilisant une moyenne mobile étalée sur cinq ans, et en prenant 2025 comme année de référence

<i>L'objectif ambitieux de sécurité de l'OACI : « Zéro accident mortel d'ici 2030 et au-delà »</i>			
<i>Objectif</i>	<i>Cible</i>		<i>Indicateurs</i>
			– Taux de mortalité par autre catégorie d'événements à risque dans le monde – Nombre de personnes blessées par milliard de passagers transportés (taux de personnes blessées)
<i>Objectif 2 : Renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité.</i>	2.1	Tous les États devront s'engager à mettre en place des plans nationaux de sécurité de l'aviation qui allouent à chaque organisme chargé de superviser la sécurité des ressources financières suffisantes pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales, en faisant en sorte qu'au moins 70 % des États disposent de moyens financiers suffisants à l'horizon 2028.	– Pourcentage d'États dont les résultats obtenus au regard de la question de protocole (PQ) 2.051 du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) auront été jugés « satisfaisants »³.
	2.2	Tous les États devront, d'ici 2028, améliorer leur pourcentage de mise en œuvre effective (EI) de l'élément crucial 4 (EC-4) « personnel technique qualifié » dans deux domaines spécifiques, à savoir les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) et les aérodromes et aides au sol (AGA) ; il est également demandé de veiller à ce qu'aucun État ne se situe en-deçà de la moyenne mondiale de référence ⁴ .	– Nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-4/AIG – Nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-4/AGA
	2.3	Tous les États devront, d'ici 2028, améliorer leur pourcentage d'EI pour la résolution des problèmes de sécurité (EC-8) concernant les AGA ; il est également demandé veiller à ce qu'aucun État ne se situe en-deçà de la moyenne mondiale de référence ⁴ .	– Nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-8/AGA
<i>Objectif 3 : Mettre en place et gérer des</i>	3.1	Tous les États devront, d'ici 2026, évaluer le niveau de mise en œuvre de leur PNS.	– Pourcentage d'États ayant mené à bien l'auto-évaluation de leur PNS au regard des PQ, à l'aide du cadre en ligne (OLF) de l'OACI

3. PQ 2.051 : L'État a-t-il établi et mis en œuvre un mécanisme pour veiller à ce que chaque organisme chargé de superviser la sécurité dispose de ressources financières suffisantes pour remplir ses obligations nationales et internationales ?

4. La moyenne mondiale est calculée en utilisant 2025 comme année de référence.

<i>L'objectif ambitieux de sécurité de l'OACI : « Zéro accident mortel d'ici 2030 et au-delà »</i>			
<i>Objectif</i>	<i>Cible</i>		<i>Indicateurs</i>
programmes nationaux de sécurité (PNS).	3.2	Tous les États devront, d'ici 2028, avoir mis en place un PNS.	– Pourcentage d'États ayant mis en place un PNS – Pourcentage d'États ayant mis en place un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) – Pourcentage d'États ayant mis en place un cadre pour protection des données et informations relatives à la sécurité
<i>Objectif 4 :</i> Renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour résoudre les problèmes de sécurité.	4.1	Toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, recenser les États qui nécessitent une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité.	– Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour faire face au manque de moyens financiers dont pâtissent les organismes de supervision de la sécurité et qui les empêche de remplir leurs obligations nationales et internationales – Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour faire face au manque de personnel technique qualifié, principalement pour les enquêtes sur les accidents d'aéronefs et l'inspection des aérodromes – Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité, en particulier ceux liés à l'exploitation d'aérodromes – Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de leur PNS – Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour remédier aux carences en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données et informations relatives à la sécurité qu'exigent les activités de gestion de la sécurité – Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour faire face aux risques de sécurité opérationnelle, y compris les HRC – Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour faire face à d'autres problèmes de sécurité
	4.2	Toutes les entités régionales devront, d'ici 2028, accorder l'assistance nécessaire aux	– Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour faire

<i>L'objectif ambitieux de sécurité de l'OACI : « Zéro accident mortel d'ici 2030 et au-delà »</i>		
<i>Objectif</i>	<i>Cible</i>	<i>Indicateurs</i>
	États recensés, afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité.	face au manque de moyens financiers dont pâtissent les organismes de supervision de la sécurité et qui les empêche de remplir leurs obligations nationales et internationales – Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour faire face au manque de personnel technique qualifié, principalement pour les enquêtes sur les accidents d'aéronefs et l'inspection des aéroports – Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour résoudre les problèmes de sécurité, en particulier ceux liés à l'exploitation d'aéroports – Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de leur PNS – Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour remédier aux lacunes en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données et informations relatives à la sécurité qu'exigent les activités de gestion de la sécurité – Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour faire face aux risques de sécurité opérationnelle, y compris les HRC – Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour faire face à d'autres problèmes de sécurité
	4.3 Toutes les entités régionales devront, d'ici 2027, mettre en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser, aux fins de planification de la sécurité de l'aviation, les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents.	– Nombre d'États inscrits sur le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents – Nombre de comptes rendus reçus <i>via</i> le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents – Nombre d'études et d'analyses effectuées par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) sur la base des comptes rendus reçus <i>via</i> le portail

<i>L'objectif ambitieux de sécurité de l'OACI : « Zéro accident mortel d'ici 2030 et au-delà »</i>			
<i>Objectif</i>	<i>Cible</i>		<i>Indicateurs</i>
			sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents – Pourcentage d'initiatives de renforcement de la sécurité menées à bien par les RASG – Nombre d'entités régionales ayant mis en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents
<i>Objectif 5 : Renforcer la planification de la sécurité de l'aviation.</i>	5.1	Toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, publier un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du GASP.	– Nombre d'entités régionales ayant publié un RASP actualisé – Nombre de NASP élaborés en concertation avec les acteurs du secteur aéronautique – Nombre d'entités régionales ayant indiqué que les acteurs du secteur aéronautique ont fourni des informations sur la sécurité pour contribuer à l'élaboration des RASP
	5.2	Tous les États devront, d'ici 2027, publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du GASP.	– Nombre d'États ayant publié un NASP actualisé – Nombre de NASP élaborés en concertation avec les acteurs du secteur aéronautique – Nombre d'États ayant indiqué que les acteurs du secteur aéronautique ont fourni des informations relatives à la sécurité pour contribuer à l'élaboration des NASP
<i>Objectif 6 : Étendre l'utilisation des programmes d'évaluation et des programmes de partage des données relatives à la sécurité du secteur aéronautique.</i>	6.1	Les acteurs du secteur aéronautique devront, d'ici 2028, continuer à recourir davantage aux programmes d'évaluation et de partage des données relatives à la sécurité.	– Nombre de prestataires de services participant aux programmes d'évaluation mis en place par les acteurs du secteur aéronautique et validés par l'OACI – Nombre de prestataires de services participant aux programmes de partage des données relatives à la sécurité mis en place par les acteurs du secteur aéronautique

5.3 TRANSPOSITION DES OBJECTIFS, DES CIBLES ET DES INDICATEURS DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE DANS LES PLANS RÉGIONAUX ET NATIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

5.3.1 Les objectifs et cibles exposés dans la présente section devraient servir de base aux objectifs et cibles régionaux et nationaux appelés à figurer, respectivement, dans un RASP et un NASP. Ces derniers devraient comporter des objectifs et cibles régionaux et nationaux pour la gestion de la sécurité de l'aviation, ainsi qu'une série d'indicateurs permettant de suivre les progrès accomplis en vue de leur réalisation. Lesdits indicateurs devraient être rattachés aux objectifs, cibles et indicateurs énumérés dans le GASP et, le cas échéant, être complétés par d'autres. Dès lors qu'il fait partie du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le RASP ou le NASP devrait expliquer quel est le lien entre les objectifs, cibles et indicateurs régionaux ou nationaux de sécurité et le GASP (en renvoyant, par ex., aux objectifs, cibles et indicateurs de ce dernier). Le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131) donne des informations et conseils relatifs à l'élaboration des RASP et des NASP.

5.3.2 Une fois le GASP transposé aux niveaux régional et national, les entités régionales et les États pourront utiliser ses indicateurs pour définir les indicateurs régionaux et nationaux qui figureront dans le RASP et le NASP – sans toutefois qu'il faille reprendre la totalité des indicateurs du GASP. On trouvera des informations et conseils concernant l'élaboration des indicateurs des RASP et des NASP en fonction des indicateurs du GASP dans le *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10162).

5.4 TRANSPOSITION DES INITIATIVES DE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ DANS LES PLANS RÉGIONAUX ET NATIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

5.4.1 La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde suggère aux États, aux entités régionales et aux acteurs du secteur aéronautique des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) en rapport avec chacun des objectifs et chacune des cibles dont il est fait mention dans la présente section. Elle propose une approche souple pour la mise en œuvre des NASP ou des RASP, à l'instar de celle dont est assorti le GASP, en ce sens qu'elle recommande de se doter d'un plan d'action pour faire face aux risques de sécurité opérationnelle et défis organisationnels.

5.4.2 L'OACI a élaboré une série de SEI qui renferment des mesures visant à éliminer ou atténuer les risques de sécurité opérationnelle énumérés dans la section 3. L'ensemble de ces initiatives forme un document d'orientation sur les risques de sécurité opérationnelle, qui est repris dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161). L'OACI a également élaboré une série de SEI qui comportent des mesures axées sur les défis organisationnels énumérés dans la section 4. Ces initiatives constituent une feuille de route pour lesdits défis, reprise elle aussi dans le Doc 10161.

5.4.3 Aux niveaux régional et national, les SEI figurant dans les RASP et les NASP devraient être déployées dans le cadre, respectivement, des activités du RASG et des moyens de supervision de la sécurité dont disposent les États et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de leurs prestataires de services.

5.4.4 Les États et les entités régionales devraient au minimum déterminer quelles sont les SEI qui pourraient les aider à résoudre leurs problèmes de sécurité respectifs. Ces initiatives, dont le choix peut être fait à partir de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, devront permettre de réaliser les objectifs de sécurité régionaux et nationaux fixés dans les RASP et les NASP. Certaines SEI régionales ou nationales devraient être liées à des SEI générales mises en œuvre à l'échelle mondiale et contribuer à renforcer la sécurité de l'aviation aux plans national, régional et international.

Note.— Les manuels cités dans la présente section peuvent être consultés sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/GASP.

5.5 PROBLÈMES ET RISQUES DE SÉCURITÉ ÉMERGENTS

5.5.1 Les problèmes émergents peuvent avoir pour origine de nouveaux concepts d'opérations, de nouvelles technologies, des changements dans les politiques des pouvoirs publics, ou encore de nouveaux modèles économiques ou de nouvelles idées d'activités susceptibles d'avoir ultérieurement une incidence sur la sécurité, et pour lesquels il n'existe pas suffisamment de données d'analyse classique. En raison de ce manque de données, les problèmes émergents ne peuvent être automatiquement considérés comme des risques de sécurité opérationnelle. Ainsi, le recours accru à l'intelligence artificielle (IA) en matière d'automatisation et dans les activités essentielles pour la sécurité peut faciliter le déploiement d'innovations sur le terrain, mais son intégration génère également de nouveaux dangers potentiels dans le système aérien. La communauté aéronautique internationale se doit de rester vigilante face aux problèmes émergents pour pouvoir détecter ces dangers, collecter et partager les données correspondantes, et prendre les devants pour arrêter des mesures d'atténuation qui puissent parer aux risques y relatifs. L'exploitation des mégadonnées et le recours à l'analyse prédictive peuvent aider à identifier en amont les risques de sécurité opérationnelle et éviter qu'ils ne provoquent des accidents ou incidents. La gestion des risques liés à l'apparition de nouvelles technologies et de nouveaux modèles économiques facilite leur adoption et favorise l'innovation. L'utilisation de technologies, procédures et opérations nouvelles devrait par conséquent être encouragée. Le fait d'intégrer l'analyse intelligente dans les processus de gestion des risques de sécurité pourrait déboucher sur des améliorations en termes de sécurité de l'aviation et d'efficacité opérationnelle, tant pour les usagers traditionnels de l'espace aérien que pour les nouveaux venus.

5.5.2 L'OACI a ouvert sur son portail sécurisé un site spécialement destiné à recueillir des informations auprès des États, des entités régionales et des organismes internationaux concernant les problèmes et les risques de sécurité opérationnelle émergents. Baptisé Portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents, ce site contribue ainsi à l'amélioration de la sécurité en facilitant le partage et l'échange d'informations sur la sécurité. Les parties prenantes devraient y déposer régulièrement des informations, qui guideront les futures éditions du GASP. Les modalités d'utilisation de ces informations par les entités régionales et les autres parties prenantes aux fins de la planification régionale et nationale de la sécurité de l'aviation sont précisées sur le site web de l'OACI, à l'adresse <https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/Secure-Portal.aspx>.

Section 6

SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

6.1 PROCESSUS MIS EN PLACE PAR L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE POUR SUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DU GASP ET MESURER SA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

6.1.1 La performance de sécurité du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) est mesurée au moyen d'indicateurs qui permettent de déterminer les progrès des États et des entités régionales dans la réalisation de ses objectifs. L'OACI ne suit pas la mise en œuvre de chaque initiative de renforcement de la sécurité (SEI) au niveau mondial ; ce suivi est réalisé à l'échelle régionale, sur la base des plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP). Chaque groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) suit la mise en œuvre des SEI énumérées dans le RASP correspondant et mesure la performance de sécurité du système régional de l'aviation civile pour s'assurer que les résultats escomptés sont atteints.

6.1.2 Outre ce qui précède, l'OACI revoit le GASP tous les trois ans afin de s'assurer que les risques de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels et les SEI (qui figurent dans la feuille de route) recensés à l'échelle mondiale sont à jour et demeurent pertinents. Elle examine régulièrement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans chaque RASP pour vérifier que les objectifs sont atteints. Au besoin, elle demandera l'appui des RASG, des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), d'organismes internationaux et de groupes d'experts de manière à s'assurer que les SEI soient mises en œuvre dans les délais afin de remédier aux problèmes de sécurité.

6.1.3 L'OACI utilise les indicateurs énumérés dans la section 5 du présent Plan (ainsi que les orientations fournies dans le Doc 10162) pour mesurer la performance de sécurité du système d'aviation civile internationale et suivre chaque cible du GASP. Un rapport annuel sur la sécurité donne des informations à jour sur l'état d'avancement des objectifs du GASP.

6.1.4 Si les objectifs du Plan ne sont pas atteints, les facteurs qui ont contribué à cette situation seront communiqués aux parties prenantes. Dès lors que l'OACI détecte des risques critiques de sécurité opérationnelle, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourra nécessiter une révision anticipée du GASP.

6.2 PROCESSUS DE RÉVISION DU CONTENU DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

Toute proposition de rectification ou d'ajustement du GASP devra être engagée par le Secrétariat de l'OACI, en coordination avec le Groupe d'étude du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP-SG), et soumise ensuite aux parties prenantes pour consultation, conformément au processus d'élaboration et d'examen du GASP présenté dans la section 1.

6.3 APPROCHE NORMALISÉE POUR LA MISE À DISPOSITION D'INFORMATIONS AU NIVEAU MONDIAL

L'OACI a adopté une approche normalisée pour faciliter la communication d'informations émanant des États et autres parties prenantes au niveau mondial, et pour améliorer la mise à disposition d'informations destinées aux RASG. Divers mécanismes ont été prévus à cet effet : 1) le cadre en ligne (OLF) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), principale plate-forme permettant aux États de soumettre des informations, 2) le système ADREP (compte rendu d'accident/incident) pour le signalement des accidents et incidents (conformément aux dispositions de l'Annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*), 3) l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT), qui classe les événements en fonction de leur catégorie, et 4) le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents, qui permet de saisir le RASG de questions préoccupantes. Cette approche permet à l'OACI de recevoir des informations et d'évaluer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels en s'appuyant sur une méthodologie commune.

COORDONNÉES DE CONTACT

Prière d'envoyer toute question concernant le GASP et ses initiatives, ou toute autre demande d'informations complémentaires, à l'adresse suivante :

Direction de la navigation aérienne
Organisation de l'aviation civile internationale
999, boul. Robert-Bourassa
Montréal (Québec), Canada, H3C 5H7
gasp@icao.int
www.icao.int/GASP

— FIN —

ISBN 978-92-9275-788-5

