



OACI

Doc 10131

Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Troisième édition, 2025



Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 10131

Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Troisième édition, 2025

Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

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).

Troisième édition, 2025

Doc 10131, Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Commande n° : 10131
ISBN 978-92-858-0010-9

© OACI 2026

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.

AVANT-PROPOS

Conformément à l'objectif stratégique Chaque vol est sûr et sécurisé de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) présente la stratégie mondiale pour l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. Le GASP a pour objectif de réduire sans relâche les accidents mortels et les risques de décès en guidant l'élaboration d'une stratégie harmonisée de sécurité de l'aviation. Il fournit un cadre dans lequel les plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) et les plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) sont élaborés et mis en œuvre.

Comme l'indique le GASP, chaque région et chaque État devraient élaborer un RASP ou un NASP, selon le cas, qui énonce l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation pour une période déterminée. Le RASP et le NASP soulignent l'engagement de la région ou de l'État à l'égard de la sécurité de l'aviation.

La troisième édition du présent manuel traite des différents aspects qu'une région ou un État devraient prendre en compte lorsqu'ils élaborent un plan pour la sécurité de l'aviation ou le modifient, ou mettent en œuvre un RASP ou un NASP conforme au GASP. La version révisée du présent document comporte une série de cadres normalisés destinés à faciliter l'élaboration des plans pour la sécurité de l'aviation et la réorganisation des modèles de RASP et de NASP afin qu'ils soient alignés sur le GASP (qui présente des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels avant la section sur l'orientation stratégique pour la gestion de la sécurité de l'aviation).

La *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161), conçue pour être consultée conjointement avec le présent manuel, sert de plan d'action qui peut aider les acteurs de l'industrie de l'aviation à élaborer des RASP et des NASP, conformément aux objectifs du GASP, au moyen d'un cadre commun de référence structuré pour toutes les parties prenantes concernées. La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde décrit des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) spécifiques associées aux objectifs et cibles du GASP. Le présent manuel devrait aussi être consulté conjointement avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) et le *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10162) – les éléments relatifs aux comptes rendus sur les RASP et les NASP ont été transposés dans le Doc 10162, qui traite largement de ce sujet, afin d'éviter des répétitions.

Le contenu du présent manuel a été élaboré à partir de contributions d'experts venant d'autorités de l'aviation civile, de l'industrie et d'organisations régionales et internationales. La communauté des pairs l'a par la suite soigneusement examiné en tenant compte des observations des experts. L'OACI remercie de leur contribution le Groupe d'étude du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI et les experts qui ont fourni soutien, avis et contributions pour l'élaboration du présent manuel.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire	IX
Abréviations et sigles	XI
Chapitre 1. Introduction	1-1
1.1 Contexte	1-1
1.2 Objet.....	1-1
1.3 Application.....	1-2
Chapitre 2. Processus d'élaboration	2-1
2.1 Élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation	2-1
2.2 Former l'équipe d'élaboration du NASP (étape 1).....	2-2
2.3 Effectuer une auto-évaluation (étape 2)	2-3
2.4 Déterminer les dangers et les carences de sécurité (étape 3)	2-3
2.5 Recenser les problèmes nationaux de sécurité et les classer par ordre de priorité (étape 4)	2-5
2.6 Définir des objectifs, des cibles et des indicateurs (étape 5).....	2-6
2.7 Effectuer une analyse des lacunes pour déterminer les SEI (étape 6).....	2-7
2.8 Recenser les SEI et les classer par ordre de priorité (étape 7)	2-9
2.9 Mesurer la performance de sécurité (étape 8).....	2-10
2.10 Transparence	2-11
2.11 Relation entre le NASP et le PNS	2-11
Appendice A au chapitre 2. Cadre normalisé pour l'identification des défis organisationnels	2-App A-1
Appendice B au chapitre 2. Cadre normalisé pour le recensement des catégories d'événements à risque élevé aux niveaux régional et national	2-App B-1
Appendice C au chapitre 2. Cadre normalisé pour l'élaboration des objectifs, des cibles et des indicateurs dans les plans pour la sécurité de l'aviation	2-App C-1
Chapitre 3. Élaboration du plan régional de sécurité de l'aviation	3-1
3.1 Considérations générales.....	3-1
3.2 Contenu du RASP	3-1
3.3 Sections du RASP	3-2
3.4 Modèle de RASP.....	3-5
3.5 Liste de vérification du RASP	3-6
Appendice A au chapitre 3. Modèle de plan régional de sécurité de l'aviation	3-App A-1
Appendice B au chapitre 3. Liste de vérification du plan régional de sécurité de l'aviation	3-App B-1

	<i>Page</i>
Chapitre 4. Élaboration du plan national de sécurité de l'aviation	4-1
4.1 Considérations générales.....	4-1
4.2 Contenu du NASP	4-1
4.3 Sections du NASP	4-2
4.4 Modèle de NASP	4-6
4.5 Liste de vérification du NASP	4-6
Appendice A au chapitre 4. Modèle de plan national de sécurité de l'aviation.....	4-App A-1
Appendice B au chapitre 4. Liste de vérification du plan national de sécurité de l'aviation	4-App B-1

GLOSSAIRE

Analyse des lacunes. Une évaluation qui compare la situation actuelle par rapport à la situation souhaitée et qui recense les mesures spécifiques à prendre pour atteindre un objectif recherché.

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.

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.

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

Facteurs contributifs. Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

Incident. Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le supplément C de l'Annexe 13.

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.

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

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.

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

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

AA	Domaine d'audit
AAC	Autorité de l'aviation civile
ADREP	Compte rendu d'accident/incident
AIB	Commission d'enquête sur les accidents
ATO	Organisme de formation agréé
CAST	Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale
CICTT	Équipe de taxonomie commune CAST/OACI
CMA	Méthode de surveillance continue
EC	Élément crucial
EI	Mise en œuvre effective
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASeP	Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
G-HRC	Catégorie d'événement à risque élevé dans le monde
HRC	Catégorie d'événement à risque élevé
iSTARS	Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
LOC-I	Perte de contrôle en vol
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
N-HRC	Catégorie d'événement à risque élevé au niveau national
OLF	Cadre en ligne
ORG	Organisationnel
PIRG	Groupe régional de planification et de mise en œuvre
PNS	Programme national de sécurité
PPQ	Question de protocole prioritaire
PQ	Question de protocole
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
R-HRC	Catégorie d'événement à risque élevé au niveau régional
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
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
SRGC	Recommandations de sécurité de portée mondiale
SSC	Préoccupation significative de sécurité
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

1.1.1 La sécurité est la toute première priorité de l'aviation et la résolution A41-6 de l'Assemblée, *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, reconnaît l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité (« Chaque vol est sûr et sécurisé »). Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004, www.icao.int/gasp) énonce la stratégie de l'OACI en matière de sécurité à l'appui de la priorisation et de l'amélioration constante de la sécurité de l'aviation. Le plan vise à réduire continuellement le nombre et le risque de décès, en orientant l'élaboration d'une stratégie harmonisée et la mise en œuvre de plans régionaux et nationaux pour la sécurité de l'aviation. Le GASP favorise la coordination et la collaboration entre les initiatives internationales, régionales et nationales.

1.1.2 Chaque région et chaque État devrait élaborer un plan régional (RASP) ou national (NASP) de sécurité de l'aviation, selon le cas, qui fixe l'orientation stratégique en matière de gestion de la sécurité de l'aviation pour une période donnée. Chaque plan devrait être élaboré en fonction du GASP. Il devrait comprendre un plan d'action qui décrit la façon dont la région ou l'État mettra en œuvre un ensemble d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) et en fera le suivi en vue de réaliser les objectifs régionaux ou nationaux et les cibles correspondantes.

1.1.3 Le RASP et le NASP permettent à la région et à l'État de définir leur stratégie d'amélioration de la sécurité selon un échéancier précis, au moyen d'une série de SEI. Les informations de sécurité (par exemple, les données sur les dangers, les évaluations des risques de sécurité et les résultats d'un audit) sont nécessaires pour élaborer un plan fondé sur les données, établir des objectifs et des cibles axés sur les questions de sécurité nationale, ainsi que pour élaborer les SEI connexes et en évaluer l'efficacité.

1.2 OBJET

1.2.1 Le présent manuel est un complément au GASP. Il aborde différents aspects qu'une région ou un État devrait envisager pour élaborer ou modifier son plan pour la sécurité de l'aviation, ou dans le cadre de la mise en œuvre de plans régionaux ou nationaux de sécurité de l'aviation conformes au GASP. Dans le contexte du GASP, « région » s'entend d'un groupe d'États et/ou d'organismes œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique donnée.

1.2.2 Le présent manuel renferme des orientations pouvant servir à :

- a) établir un processus d'élaboration du plan pour la sécurité de l'aviation, y compris les méthodes permettant de définir les SEI du RASP et du NASP ;
- b) réfléchir sur le lien entre le NASP et le Programme national de sécurité (PNS) ;
- c) suivre la mise en œuvre des plans et évaluer leur efficacité ;

- d) rendre compte des performances de sécurité, notamment les méthodes que les États peuvent employer pour communiquer cette information aux groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG).¹

1.2.3 L'OACI a actualisé l'ensemble des éléments indicatifs et outils liés au GASP qui portent sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un NASP, les mêmes processus s'appliquant à un RASP au niveau régional. Les éléments indicatifs et les outils aident les États à progresser dans le processus d'élaboration du NASP. Le GASP présente l'ensemble des éléments indicatifs et outils qui complètent le plan et soutiennent l'élaboration et la mise en œuvre des RASP et des NASP. Des renseignements supplémentaires sur les éléments indicatifs et les outils liés au GASP figurent sur le site web de l'OACI au www.icao.int/gasp.

1.3 APPLICATION

Le contenu du présent manuel est fourni à titre d'orientation et ne devrait pas être considéré comme le seul moyen d'élaborer et de mettre en œuvre des plans régionaux ou nationaux de sécurité de l'aviation. Les États devraient vérifier les exigences spécifiques de leur région et harmoniser leurs efforts avec le RASP correspondant. Si des préoccupations significatives de sécurité existent, les États devraient s'attacher à les résoudre en priorité, et se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI en vue de réaliser les objectifs du GASP.

1. En fonction de la région, un RASG est parfois désigné par l'appellation Groupe de planification du système d'aviation ou Groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation lorsqu'il est combiné à un Groupe régional de planification et de mise en œuvre.

Chapitre 2

PROCESSUS D'ÉLABORATION

2.1 ÉLABORATION DES PLANS RÉGIONAUX ET NATIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.1.1 Le processus d'élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation comporte huit étapes, comme il est illustré à la figure 2-1. Ces étapes, qui sont décrites en détail dans le présent chapitre, aident l'entité responsable à élaborer un plan qui :

- a) détermine les dangers et les carences de sécurité ;
- b) contient une liste des problèmes de sécurité prioritaires, établie en fonction des dangers et des carences de sécurité déterminés (qui se présentent sous la forme de risques de sécurité opérationnelle et de défis organisationnels) ;
- c) fixe des objectifs et des cibles en matière de sécurité (c'est-à-dire l'orientation stratégique en matière de la gestion de la sécurité de l'aviation) ;
- d) présente les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) particulières (c'est-à-dire le plan d'action) ;
- e) définit la manière dont l'entité responsable mesurera la performance en matière de sécurité aux fins du suivi de la mise en œuvre du plan et de son efficacité.

2.1.2 Le présent chapitre décrit les étapes de l'élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation (NASP). Chaque région devrait suivre les mêmes étapes et la même logique pour élaborer un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP).

Note.— Le NASP devrait être relié à d'autres plans nationaux, dont certains peuvent ou non être exclusivement axés sur l'aviation civile (par exemple, la navigation aérienne, le développement économique, l'environnement ou la sûreté). Ce lien assure l'intégration du NASP aux autres domaines de l'aviation, et donne une visibilité nationale, plus large, aux initiatives entreprises dans le domaine de l'aviation.

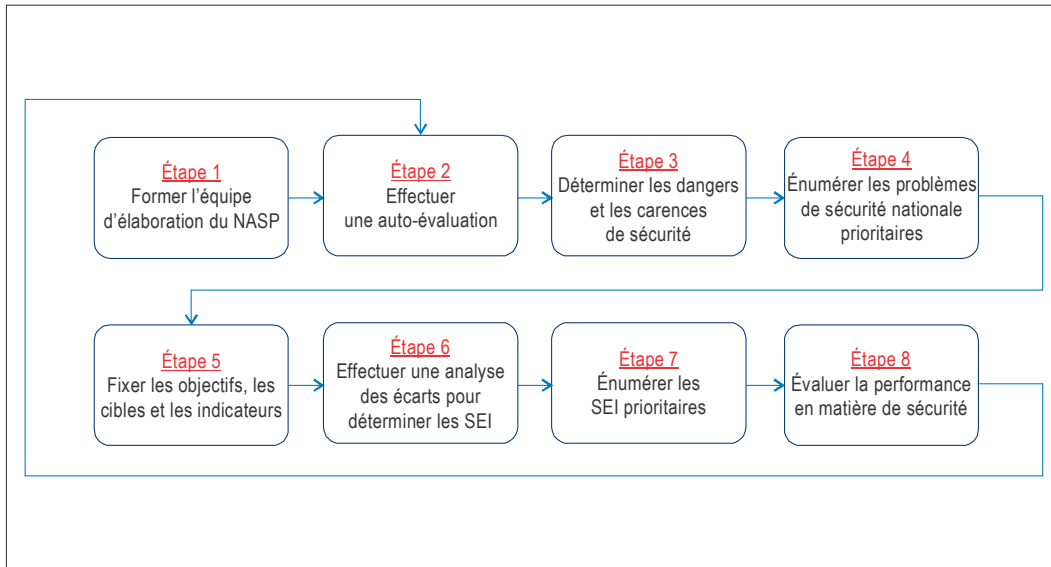


Figure 2-1. Processus d'élaboration du NASP

2.2 FORMER L'ÉQUIPE D'ÉLABORATION DU NASP (ÉTAPE 1)

2.2.1 Le processus d'élaboration du NASP commence par la désignation de l'entité responsable, comme l'Autorité de l'aviation civile (AAC), qui dirigera l'élaboration du NASP. Une fois que l'entité responsable a été désignée par l'État, celle-ci devrait former l'équipe d'élaboration du NASP. Cette dernière est chargée de mener à bien les étapes 2 à 8 présentées à la figure 2-1.

2.2.2 Le processus d'élaboration du NASP nécessite la participation active des parties prenantes afin de permettre une meilleure compréhension du contexte opérationnel, la détermination des dangers et des carences de sécurité et l'élaboration de stratégies d'atténuation possibles (c'est-à-dire des SEI) du point de vue de chaque acteur. L'entité responsable devrait donc déterminer qui sont les parties prenantes dès le début du processus d'élaboration. Outre les parties prenantes directement intéressées (par exemple, l'AAC, les fournisseurs de services), il faut prendre en compte toute entité (par exemple, les coordonnateurs nationaux de surveillance continue et les points de contact responsables d'autres plans et programmes nationaux en lien avec l'aviation, comme le plan national de la navigation aérienne ou le programme national de sûreté de l'aviation) susceptible de participer au financement ou à la mise en œuvre, ou qui peut influencer sur des changements ou qui peut être grandement affectée par ces changements, afin d'assurer une visibilité et de faciliter l'harmonisation entre les parties. S'agissant de la participation de l'industrie au processus d'élaboration d'un NASP (y compris les fournisseurs de services), l'équipe d'élaboration du NASP devrait envisager d'inclure ces parties prenantes, en fonction du système d'aviation nationale. En effet, de nombreuses SEI mises au point dans le cadre du NASP pour trouver des solutions aux problèmes nationaux de sécurité (en particulier ceux qui sont liés aux risques de sécurité opérationnelle), nécessiteront sans doute une participation active de l'industrie pour garantir la réussite de leur mise en œuvre.

2.2.3 Lorsqu'elle aura déterminé qui sont les parties prenantes, l'entité responsable devrait examiner la liste des participants de l'équipe d'élaboration du NASP pour s'assurer que tous les intérêts sont représentés. La mise en œuvre fructueuse du NASP sera fonction de la participation active des parties prenantes concernées dans son élaboration.

2.2.4 L'établissement de la liste des membres qui composeront l'équipe d'élaboration du NASP est le résultat visé de la présente étape.

2.3 EFFECTUER UNE AUTO-ÉVALUATION (ÉTAPE 2)

2.3.1 Pour élaborer le NASP, l'équipe d'élaboration devrait comprendre le contexte opérationnel dans lequel le NASP sera mis en œuvre. Chaque État a un ensemble de facteurs qui peuvent jouer un rôle dans sa gestion de la sécurité de l'aviation. Un aspect clé du processus d'élaboration du NASP consiste à relever les forces et les éléments habilitants d'un État susceptibles de favoriser le changement, et à en tirer parti.

2.3.2 Lorsque l'équipe d'élaboration du NASP a été constituée, elle devrait commencer son travail par une évaluation de la situation actuelle dans l'État afin de bien comprendre son contexte opérationnel. Cette activité est décrite comme une auto-évaluation. L'auto-évaluation permet à l'équipe d'élaboration de comprendre le contexte opérationnel de l'État et devrait inclure l'analyse des capacités établies, la taille et le niveau de complexité du système ainsi que les ressources disponibles, sur la base de plusieurs sources d'information.

2.3.3 L'OACI propose un outil qui peut aider l'équipe d'élaboration du NASP à réaliser une auto-évaluation. Le *Cadre normalisé pour l'identification des défis organisationnels* (figurant dans l'appendice A au présent chapitre) a été élaboré pour recenser les problèmes de sécurité systémiques et orienter l'analyse des sources de données existantes de manière transparente et reproductible. Il définit les éléments suivants :

- a) critères (aspects ou domaines à analyser) ;
- b) particularités (éléments détaillés à analyser) ;
- c) méthodologie (ensemble de méthodes à appliquer à l'analyse, y compris les outils et les applications de l'OACI disponibles).

Bien que la principale raison d'être du Cadre soit (comme son nom l'indique) d'aider au recensement de défis organisationnels nationaux, l'équipe d'élaboration du NASP peut se rapporter au critère « description du contexte opérationnel », aux particularités connexes et à la méthodologie pour aider à la réalisation de l'auto-évaluation.

2.3.4 L'équipe d'élaboration du NASP devrait comprendre le contexte opérationnel de l'État, ce qui lui permettra ensuite de détecter les dangers et les carences de sécurité et de prioriser les questions de sécurité nationale (aux étapes 3 et 4). Il s'agit là d'une étape importante du processus d'élaboration du NASP pour s'assurer que ce dernier sera bien adapté et qu'il répondra adéquatement aux besoins particuliers de l'État.

2.3.5 Comme indiqué dans la figure 2-1, l'auto-évaluation devrait être répétée à intervalles réguliers et en fonction des résultats des mesures de performance de sécurité et de l'évolution des tendances. Des facteurs tels qu'un changement important dans les opérations nationales ou dans les autres plans et programmes nationaux liés à l'aviation peuvent aussi susciter une réflexion sur une nouvelle auto-évaluation et sur une actualisation équivalente du NASP.

2.3.6 Le document qui contient l'auto-évaluation constitue le résultat de la présente étape.

2.4 DÉTERMINER LES DANGERS ET LES CARENCES DE SÉCURITÉ (ÉTAPE 3)

2.4.1 Sur la base des résultats de l'auto-évaluation, l'équipe d'élaboration du NASP peut entamer le processus de recensement des dangers et des carences de sécurité à aborder dans le NASP, et déterminer les parties prenantes qui devraient participer à cet effort. Dans le contexte du processus d'élaboration du NASP, les dangers et les carences de sécurité englobent les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels.

2.4.2 L'équipe d'élaboration du NASP devrait faire des analyses fondées sur les données (ou utiliser des analyses existantes, ou d'autres renseignements) pour déterminer les risques nationaux de sécurité opérationnelle et les facteurs contributifs des catégories d'événements à risque élevé au niveau national (N-HRC) ainsi que de toute carence

systemique de sécurité (c'est-à-dire les défis organisationnels nationaux). Durant cette étape, l'équipe d'élaboration tente de recenser des dangers et des carences de sécurité précis. L'analyse complète l'auto-évaluation menée au cours de l'étape précédente, en fournissant une compréhension générale des capacités courantes et du contexte opérationnel de l'État.

2.4.3 L'équipe d'élaboration du NASP peut déterminer les dangers et les carences de sécurité en se fondant sur des analyses réalisées à partir :

- a) de systèmes de compte rendu obligatoire ;
- b) de systèmes de compte rendu volontaire, tout en veillant à ce que l'État assure la protection des données de sécurité saisies dans lesdits systèmes et celle des renseignements de sécurité provenant de ces systèmes et celle des sources connexes¹ ;
- c) de rapports d'enquête sur les accidents et incidents, qui peuvent aider à cerner les facteurs ayant contribué à un accident ou à un incident, ainsi que les leçons tirées des analyses d'événements ;
- d) d'activités de supervision de la sécurité pour une période déterminée ;
- e) du programme national de sécurité (PNS) (le cas échéant) ;
- f) de données du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ;
- g) d'analyses par région effectuées par des entités telles que le groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), l'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO), le groupe régional de planification et de mise en œuvre (PIRG), et/ou l'organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO)
- h) les catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) ou autres catégories d'événements à risque dans le monde, ainsi que les défis organisationnels mondiaux décrits dans l'édition la plus récente du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP) ;
- i) les catégories d'événements à risque élevé au niveau régional (R-HRC) et autres catégories d'événements à risque au niveau régional, ainsi que les défis organisationnels régionaux décrits dans l'édition la plus récente du RASP correspondant.

Risques de sécurité opérationnelle

2.4.4 Les risques de sécurité opérationnelle surviennent lors d'activités aéronautiques (par exemple, l'exploitation d'un aéronef ou d'un aéroport, ou la fourniture de services de circulation aérienne). Il est essentiel de les recenser et de les traiter afin de prévenir des accidents et de renforcer la sécurité. L'OACI propose un outil pouvant aider l'équipe d'élaboration du NASP à sélectionner les risques de sécurité opérationnelle susceptibles d'être considérés comme des catégories d'événements à risque élevé au niveau national (N-HRC). Le *Cadre normalisé pour l'identification des catégories d'événements à risque élevé aux niveaux régional et national* (figurant dans l'appendice B du présent chapitre) a été élaboré afin de donner des orientations concernant l'inclusion et le retrait d'événements de la liste des HRC et d'orienter l'analyse des sources de données existantes de manière transparente et reproductible. Structuré de la même manière que le *Cadre normalisé pour l'identification des défis organisationnels*, il énumère les critères, les spécificités et la méthodologie destinés à aider l'équipe d'élaboration du NASP à recenser les N-HRC.

1. Les renseignements de sécurité provenant de systèmes de compte rendu volontaire sont utilisés dans l'unique but d'assurer ou d'améliorer la sécurité et sont admissibles à la protection prévue par l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*.

Défis organisationnels

2.4.5 Les défis organisationnels sont des problèmes systémiques qui prennent en compte l'incidence de certains aspects organisationnels (tels que la culture, les politiques et procédures, la sélection et la formation du personnel, et l'allocation des ressources de l'organisation) sur les capacités d'un État en matière de supervision et de gestion de la sécurité. Dans le contexte des RASP et des NASP, le terme « organisation » désigne principalement les entités d'un État liées à l'aviation, telles que l'autorité de l'aviation civile (AAC) et l'autorité chargée des enquêtes sur les accidents et incidents. Toutefois, la catégorie des organisations peut également couvrir des prestataires de services, tels que les exploitants d'aéronefs, les prestataires de services de circulation aérienne, les organismes de formation aéronautique homologués, les organismes de maintenance agréés et les exploitants d'aérodromes. Il est nécessaire de recenser et de traiter les défis organisationnels afin d'améliorer les capacités d'un État en matière de supervision et de gestion de la sécurité, et, en fin de compte, de renforcer la sécurité globale. L'équipe d'élaboration du NASP peut utiliser le *Cadre normalisé d'identification des défis organisationnels* (décrit au paragraphe 2.3.3 et figurant dans l'appendice A du présent chapitre) pour recenser les défis organisationnels nationaux.

2.4.6 Comme le décrivent les cadres normalisés, l'équipe d'élaboration du NASP devrait consulter l'édition la plus récente du GASP et du RASP correspondant. Ces deux documents aident à déterminer les risques de sécurité opérationnelle et leurs facteurs contributifs, ainsi que les défis organisationnels. L'équipe d'élaboration peut également se référer au RASG pour recenser plus efficacement les dangers et les carences de sécurité. Toutefois, elle ne doit pas se contenter de consulter le GASP, le RASP ou le RASG pour tenter de contourner cette étape ; il est essentiel qu'elle détermine les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux. Ces autres sources fournissent des renseignements complémentaires. L'équipe d'élaboration devrait s'assurer qu'un problème mondial ou régional de sécurité est pertinent pour l'État avant de l'intégrer au projet de NASP.

2.4.7 Sur la base des résultats de l'auto-évaluation, ainsi que des dangers et des carences de sécurité détectés, l'équipe d'élaboration du NASP peut recenser d'autres parties prenantes ayant des capacités de soutien, des ressources supplémentaires et d'autres forces ou atouts pouvant aider à résoudre les problèmes de sécurité et à réaliser des SEI. La cartographie des parties prenantes devrait inclure toutes celles qui peuvent contribuer à la réussite du NASP. Par conséquent, il est possible que d'autres parties prenantes soient invitées à cette étape-ci à faire partie de l'équipe d'élaboration du NASP, étant donné qu'elles pourraient être appelées à participer à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi des SEI du NASP.

2.4.8 L'équipe d'élaboration du NASP devrait dresser une liste des dangers et des carences de sécurité détectés. La liste devrait comporter une description des risques de sécurité opérationnelle au niveau national, y compris les G-HRC et les R-HRC (qui peuvent être reprises du GASP et du RASP). Dans cette liste, l'équipe d'élaboration peut recenser d'autres catégories d'événement à risque que l'État doit surveiller (pouvant également être issues des plans GASP et RASP). Ces catégories peuvent ne pas être associées à un risque de mortalité élevé, comme les N-HRC, mais peuvent figurer parmi les types d'accidents et d'incidents graves les plus fréquents dans l'État ou la région. Par conséquent, leur inclusion dans le NASP peut inciter l'État à prendre des mesures pour y remédier, potentiellement par le biais de SEI intégrées au NASP. L'équipe d'élaboration devrait aussi inclure dans la liste les défis organisationnels auxquels l'État est confronté. La liste des dangers et des carences de sécurité constituera à terme le point de référence pour les problèmes nationaux de sécurité que devra aborder le NASP.

2.4.9 La liste des dangers et des carences de sécurité constitue le résultat de la présente étape.

2.5 RECENSER LES PROBLÈMES NATIONAUX DE SÉCURITÉ ET LES CLASSER PAR ORDRE DE PRIORITÉ (ÉTAPE 4)

2.5.1 Après avoir recensé les dangers et les carences en matière de sécurité, l'équipe d'élaboration du NASP peut passer à l'étape suivante, qui consiste à définir les problèmes nationaux de sécurité qui devraient être abordés en priorité dans le NASP. Le recensement des dangers et des carences en matière de sécurité aide l'équipe d'élaboration à

cerner les problèmes nationaux de sécurité, qui seront par la suite présentés sous forme d'objectifs et de cibles nationaux de sécurité. Pendant cette étape du processus, l'équipe d'élaboration du NASP devrait examiner la liste des dangers et des carences en matière de sécurité qui devraient être traités dans le NASP et déterminer ceux qui devraient l'être en priorité. Elle devrait utiliser une méthode quantitative, fondée sur les données, pour dresser la liste de problèmes nationaux de sécurité classés par ordre de priorité. Si cette méthode n'est pas réalisable, l'équipe d'élaboration peut tirer parti des connaissances et des compétences des membres de l'équipe d'élaboration du NASP. La plus haute priorité devrait être accordée aux problèmes susceptibles d'avoir la plus forte incidence sur la sécurité, comme les N-HRC.

2.5.2 Concernant les risques de sécurité opérationnelle, l'équipe d'élaboration du NASP peut catégoriser certains types d'événements (comme les N-HRC) en tant que problèmes nationaux de sécurité, et les considérer comme des priorités absolues en raison du nombre de victimes et du risque de décès liés à de tels événements.

2.5.3 Outre les N-HRC, l'équipe d'élaboration du NASP peut catégoriser certains défis organisationnels comme des problèmes nationaux de sécurité et les examiner en priorité en raison de leur incidence sur l'efficacité des contrôles des risques de sécurité existants.

2.5.4 En guise de résultat de l'étape 4, l'équipe d'élaboration du NASP devrait dresser une liste des problèmes nationaux de sécurité classés par ordre de priorité et devant être abordés dans le NASP. Cette étape permet d'obtenir ladite liste.

Note.— Avant d'achever l'exercice de recensement, l'équipe d'élaboration du NASP devrait vérifier si la liste des problèmes nationaux de sécurité classés par ordre de priorité dans le NASP est en lien avec d'autres plans nationaux ou régionaux d'aviation civile (par exemple, le Plan national de navigation aérienne).

2.6 DÉFINIR DES OBJECTIFS, DES CIBLES ET DES INDICATEURS (ÉTAPE 5)

2.6.1 L'équipe d'élaboration du NASP devrait utiliser la liste des problèmes nationaux de sécurité classés par ordre de priorité pour définir les objectifs et les cibles nationaux de sécurité. Les problèmes nationaux de sécurité considérés comme prioritaires à l'étape 4 peuvent être formulés sous forme d'affirmations qui définissent des objectifs et des cibles dans le NASP.

2.6.2 Les objectifs nationaux de sécurité constituent les résultats vers lesquels doivent tendre les initiatives nationales en matière de sécurité de l'aviation. Ils indiquent les résultats escomptés devant découler de la stratégie nationale de sécurité (qui devra être décrite dans le NASP). L'équipe d'élaboration du NASP devrait présenter les objectifs nationaux de sécurité sous forme de résultats de haut niveau visés par le pays (par exemple, renforcer les capacités de supervision de la sécurité nationale).

2.6.3 Chacun des objectifs nationaux de sécurité devrait contenir des cibles précises. Les cibles sont des résultats précis recherchés à partir de mesures concrètes prises par l'État (et l'industrie, le cas échéant) en vue d'atteindre les objectifs nationaux de sécurité à un moment donné. L'équipe d'élaboration devrait présenter les cibles nationales de sécurité de manière à indiquer à qui s'adressent ces mesures (par exemple, l'Autorité de l'aviation civile).

2.6.4 Chaque cible devrait aussi comporter une liste d'indicateurs que l'État utilisera pour évaluer les progrès qu'il a accomplis pour atteindre l'objectif correspondant. Les objectifs peuvent contenir plusieurs cibles et chacune des cibles devrait être liée à une série d'indicateurs. Les indicateurs sont un indice de mesure utilisé pour déterminer si le NASP produit les résultats escomptés. Les indicateurs fournissent des éléments tangibles indiquant si les résultats attendus ont été obtenus, et mesurent les progrès réalisés dans les activités par rapport aux cibles nationales de sécurité. L'équipe d'élaboration du NASP devrait présenter les indicateurs sous forme de données quantitatives (par exemple, un nombre ou un pourcentage). Certains indicateurs peuvent se rapporter à des incidents découlant d'une carence dans la gestion de la sécurité de l'aviation (par exemple, le nombre d'accidents). D'autres peuvent se rapporter aux activités menées par l'État ou par d'autres parties prenantes, censées améliorer la gestion de la sécurité de l'aviation (par exemple, le pourcentage de plans d'actions

correctives exécutés). En fin de compte, l'État devrait utiliser une série d'indicateurs pour évaluer la réalisation des objectifs nationaux de sécurité (et les cibles connexes) présentés dans le NASP (voir l'étape 8 du § 2.9).

2.6.5 L'OACI met à disposition un outil destiné à aider l'équipe d'élaboration du NASP à formuler des objectifs, des cibles et des indicateurs dans le cadre de ce plan. Le *Cadre normalisé pour l'élaboration des objectifs, des cibles et des indicateurs dans les plans pour la sécurité de l'aviation* (présenté dans l'appendice C du présent chapitre) a été conçu pour fournir des critères de rédaction, des points précis à prendre en compte (ou à éviter), ainsi que des exemples et une justification de ce qui constitue un objectif, une cible ou un indicateur pertinent. Ce cadre encourage la formulation d'objectifs, de cibles et d'indicateurs permettant de suivre la mise en œuvre et l'efficacité du NASP. Par ailleurs, le *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10162) contient des orientations sur des sources de données pertinentes pour les indicateurs utilisés, facilitant l'évaluation de l'atteinte des objectifs du RASP et du NASP, respectivement, en se basant sur les indicateurs présentés dans le GASP.

2.6.6 Durant le processus de rédaction, l'équipe d'élaboration du NASP devrait tenir compte de toute incidence possible des objectifs, des cibles et des indicateurs de sécurité sur d'autres plans et programmes de l'aviation civile nationale, en vue de limiter toute incohérence éventuelle.

2.6.7 Cette étape permet d'obtenir la liste des objectifs, des cibles et des indicateurs en matière de sécurité nationale.

2.7 EFFECTUER UNE ANALYSE DES LACUNES POUR DÉTERMINER LES SEI (ÉTAPE 6)

2.7.1 Après avoir défini les objectifs et les cibles nationaux de sécurité, l'équipe d'élaboration du NASP doit déterminer les SEI qui serviront à réaliser ceux-ci. L'étape suivante du processus consiste à effectuer une analyse des lacunes, qui aide l'équipe d'élaboration à déterminer les étapes précises pour réaliser chaque cible nationale de sécurité et, à terme, les objectifs nationaux en matière de sécurité. L'analyse des lacunes offre à l'équipe d'élaboration du NASP une méthodologie structurée pour évaluer les divergences (autrement dit, « l'écart ») entre les mesures mises en place par l'État pour répondre à ses enjeux de sécurité nationale (telles que les capacités organisationnelles, la réglementation, les programmes et les ressources existants) et les mesures à mettre en œuvre pour atteindre chacun des objectifs de sécurité nationale (autrement dit, les résultats attendus). À partir des résultats de cette analyse, l'équipe d'élaboration du NASP devrait élaborer une série de SEI afin de combler l'écart par des mesures spécifiques, notamment de nouvelles politiques, procédures ou exigences en matière de formation, ou la révision de celles-ci.

2.7.2 Pour élaborer les SEI pour le NASP, l'équipe d'élaboration devrait effectuer l'analyse des lacunes en se reportant à la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161), communément appelée « la feuille de route ». La feuille de route contient une série de SEI indiquant de manière détaillée les mesures précises à prendre pour déterminer les dangers et les carences de sécurité (qui servent de point de départ à l'élaboration de la liste de problèmes de sécurité hiérarchisés). À l'aide de la feuille de route, l'équipe d'élaboration du NASP devrait sélectionner les SEI et les mesures connexes précises à mettre en œuvre, puis les classer par ordre de priorité. La compilation de SEI constituera le plan d'action à l'appui de la stratégie en matière de sécurité présentée dans le NASP.

2.7.3 Pour recenser les SEI qui répondent aux défis organisationnels, l'équipe d'élaboration du NASP devrait se reporter à la partie Feuille de route relative aux défis organisationnels (ORG) de la feuille de route. En s'aidant des résultats de l'étape 5 (liste des objectifs, des cibles et des indicateurs nationaux de sécurité), ainsi que de ceux des étapes 3 et 4 (liste des problèmes de sécurité hiérarchisés, fondée sur les dangers et les carences de sécurité recensés), l'équipe d'élaboration devrait examiner les SEI présentées dans la feuille de route relative aux défis organisationnels. Sur la base de la liste de problèmes nationaux de sécurité prioritaires et des objectifs, des cibles et des indicateurs nationaux de sécurité, l'équipe d'élaboration du NASP devrait sélectionner une série de SEI et d'actions spécifiques connexes, qui permettront d'atteindre les cibles nationales de sécurité. Si l'équipe d'élaboration constate qu'une SEI figurant dans la feuille de route n'a pas été mise en œuvre par l'État alors qu'elle est nécessaire pour atteindre une cible nationale de sécurité, elle doit l'inscrire comme initiative essentielle pour combler l'écart. Elle devrait ensuite intégrer cette SEI au NASP

et sélectionner les actions connexes présentées dans cette SEI, qui devront être ajoutées au NASP pour le compléter. Bien que l'équipe d'élaboration du NASP puisse choisir une SEI, elle n'est pas tenue de retenir toutes les actions qui y figurent, mais seules celles jugées pertinentes. Lors de l'analyse des lacunes, l'équipe d'élaboration devrait non seulement se concentrer sur les faiblesses à corriger, mais aussi recenser les atouts de l'État susceptibles de faciliter la réduction de l'écart, tels que les cadres économiques existants et l'accès à la formation.

2.7.4 De plus, l'équipe d'élaboration du NASP devrait procéder à un examen similaire des SEI figurant dans la partie de la feuille de route relative aux risques de sécurité opérationnelle (OPS) et recenser celles qui n'ont pas encore été mises en œuvre pour atténuer les risques liés aux N-HRC et à toute autre catégorie de risque au niveau national répertoriée dans le NASP. Une série de SEI devraient être mises en œuvre pour aborder les facteurs contributifs aux N-HRC et aux autres catégories d'événements à risque au niveau national. Certaines de ces SEI pourraient provenir de la feuille de route opérationnelle ; d'autres pourraient être définies à partir de sources telles que les enquêtes sur les accidents ou incidents, ou les évaluations des risques de sécurité.

2.7.5 La figure 2-2 donne des exemples de liens entre les dangers et les carences en matière de sécurité décelés, la liste des problèmes nationaux de sécurité recensés et classés par ordre de priorité, les objectifs et les cibles nationaux de sécurité et la détermination des SEI (étapes 3 à 6 du processus d'élaboration du NASP).

2.7.6 Lorsque l'analyse des lacunes est terminée, l'équipe d'élaboration devrait sélectionner une série de SEI nécessaires pour s'attaquer aux risques et aux carences de sécurité afin d'aider l'État à atteindre ses cibles nationales de sécurité (et à terme, les objectifs nationaux de sécurité) présentées dans le NASP.

2.7.7 La présente étape permet d'obtenir la liste des SEI potentielles.

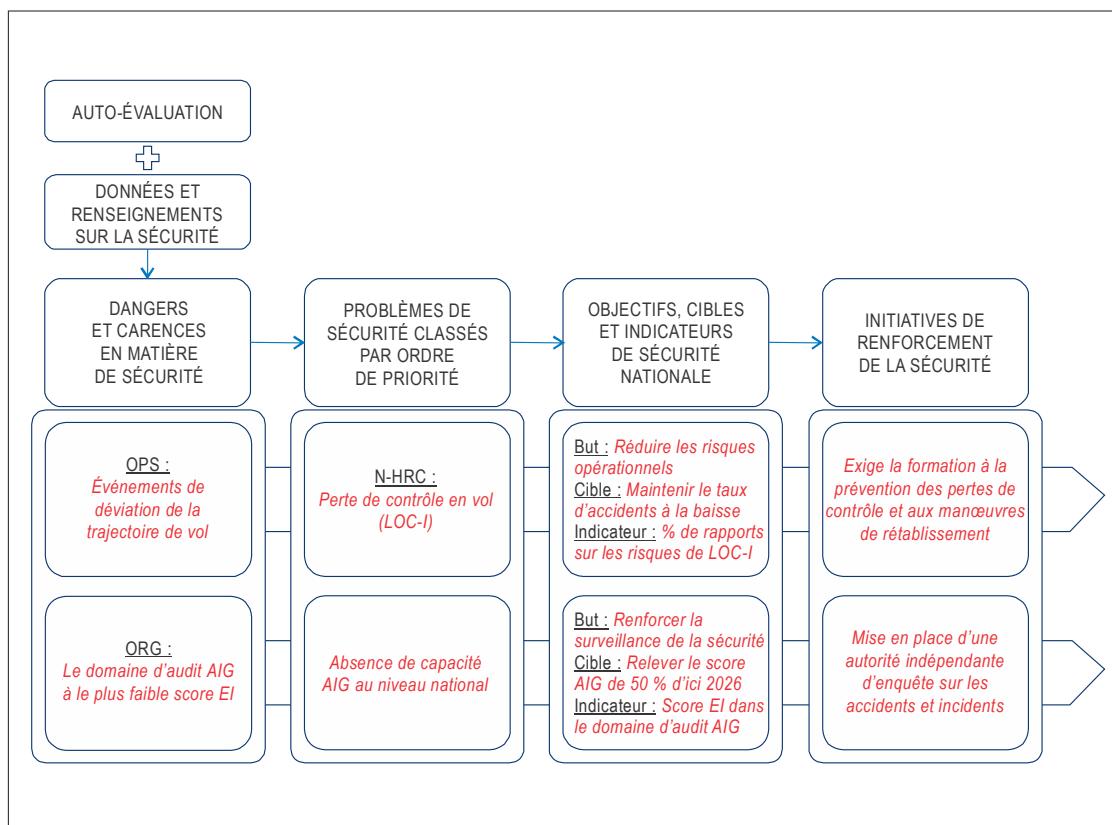


Figure 2-2. Exemple de liens entre les étapes 3 à 6 du processus d'élaboration du NASP

2.8 RECENSER LES SEI ET LES CLASSER PAR ORDRE DE PRIORITÉ (ÉTAPE 7)

2.8.1 Grâce à l'analyse des lacunes, l'équipe d'élaboration du NASP détermine les SEI qui n'ont pas été mises en œuvre. Une liste de SEI potentielles peut être établie grâce à l'examen des carences par rapport aux SEI associées. Cependant, il ne serait pas pratique de vouloir mettre en œuvre un NASP qui englobe toutes les SEI de la feuille de route. L'équipe d'élaboration devrait sélectionner les SEI qui sont pertinentes pour cet État et les classer par ordre de priorité.

2.8.2 Lorsqu'elle examine les carences décelées, l'équipe d'élaboration du NASP devrait évaluer l'incidence pour la sécurité et la capacité (ou la facilité de mise en œuvre) de l'État à opérer le changement nécessaire pour chaque carence.

2.8.3 L'équipe d'élaboration du NASP devrait déterminer dans quelle mesure la sécurité sera renforcée par l'élimination de chacune des carences recensées et donner la priorité aux SEI qui ont la plus grande incidence sur la sécurité. Idéalement, une démarche quantitative qui fait appel à différentes méthodologies devrait être suivie. Cependant, une telle approche ne convient pas nécessairement à toutes les SEI, car beaucoup d'entre elles se rapportent au fondement essentiel de la sécurité de l'aviation. S'appuyant sur les connaissances des experts en la matière qui sont membres de l'équipe d'élaboration du NASP, cette dernière pourrait recenser des mesures potentielles de manière à avoir la plus grande incidence sur la sécurité.

2.8.4 Certes, l'équipe d'élaboration du NASP devrait envisager l'incidence sur la sécurité comme principale méthode de classement des SEI possibles par ordre de priorité, mais elle devrait également évaluer la capacité des parties prenantes à opérer les changements nécessaires et à s'adapter à une nouvelle situation (en d'autres termes, la facilité de mise en œuvre). L'évaluation de la capacité au changement devrait comprendre : l'existence d'une volonté politique de changer et la disponibilité des ressources nécessaires pour réaliser le changement.

2.8.5 La liste de SEI devrait contenir un ensemble gérable de mesures représentant les étapes nécessaires à la réalisation des cibles nationales de sécurité (et à terme, des objectifs nationaux de sécurité). Les examens de tentatives infructueuses lors des initiatives précédentes visant à renforcer la sécurité ont démontré que les plans stratégiques devraient être élaborés de manière à définir les activités successives qui sont réalisables. L'équipe d'élaboration du NASP ne devrait pas sélectionner de SEI qui nécessiteraient des transformations importantes du système d'aviation dans un délai court. Elle devrait déterminer une approche progressive pour réussir la mise en œuvre. Lors de l'élaboration de la première édition du NASP, l'équipe d'élaboration devrait choisir un nombre de SEI gérable, en vue de l'élargir dans les éditions suivantes.

2.8.6 La feuille de route comporte uniquement des SEI et des actions connexes. En s'inspirant de la liste de SEI, l'équipe d'élaboration du NASP devrait élaborer une série de modèles de SEI détaillés pour chaque action associée à une SEI, abordant les points suivants :

- a) le lien entre la SEI et l'objectif et la cible spécifiques du NASP qu'elle sous-tend ;
- b) l'action (spécifique) découlant de la SEI que le modèle aborde ;
- c) les échéanciers pour la réalisation de chaque action figurant dans la SEI ;
- d) l'entité compétente chargée de piloter la mise en œuvre de l'action spécifique ;
- e) les parties prenantes qui n'assument pas la responsabilité globale de la SEI ni ne sont chargées de sa mise en œuvre, mais doivent néanmoins y contribuer dans une certaine mesure ;
- f) les indicateurs permettant de mesurer la mise en œuvre de l'action spécifique (ces indicateurs diffèrent de ceux du NASP, car ils permettent de suivre des actions spécifiques et non les objectifs nationaux de sécurité) ;

- g) la priorité attribuée à l'action spécifique (sur une échelle numérique, par exemple de 1 à 5, ou selon un classement qualitatif, par exemple : élevée/moyenne/faible) ;
- h) l'activité de suivi, en tant que méthode de contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité de l'action (et, au regard de la totalité des actions, de la mise en œuvre et de l'efficacité de la SEI dans son ensemble).

Note : Un exemple de modèle de « SEI détaillée » figure dans l'appendice A du chapitre 4.

2.8.7 À l'issue de l'étape 7, l'équipe d'élaboration du NASP devrait produire une liste de SEI classées par ordre de priorité. Celle-ci constitue le plan d'action pour atteindre les cibles nationales de sécurité (et à terme, les objectifs nationaux de sécurité). Lorsqu'une liste de SEI potentielles classées par ordre de priorité a été établie, l'équipe d'élaboration peut entamer la rédaction du NASP.

2.8.8 Il n'est pas nécessaire que le NASP contienne une description de toutes les mesures détaillées au soutien de chaque SEI ; certaines SEI peuvent être présentées dans un document distinct contenant un plan détaillé de mise en œuvre (par exemple, pour l'établissement d'un service indépendant d'enquête sur les accidents et incidents ou d'un PNS). Dans de tels cas, le NASP pourrait présenter un résumé des SEI et un lien ou une référence vers le ou les plans détaillés de mise en œuvre peut être inclus dans le document.

2.8.9 La liste des SEI classées par ordre de priorité constitue le résultat de la présente étape.

2.9 MESURER LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ (ÉTAPE 8)

2.9.1 La dernière étape, qui vise à mesurer la performance de sécurité, se divise en deux tâches distinctes :

- a) définir le processus de suivi de la mise en œuvre du NASP et de son efficacité ;
- b) mesurer à proprement parler la performance de sécurité.

2.9.2 L'équipe d'élaboration du NASP devrait tout d'abord déterminer la manière dont l'État mesurera la performance de sécurité pour surveiller la mise en œuvre du NASP et son efficacité. À ce stade, l'équipe d'élaboration devrait déterminer certains aspects, comme les processus visant à :

- a) surveiller la mise en œuvre des SEI figurant dans le NASP ;
- b) suivre la performance de chaque cible nationale de sécurité (y compris l'utilisation des indicateurs présentés dans le NASP) ;
- c) fournir aux parties prenantes les renseignements pertinents actualisés sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité, ainsi que l'état d'avancement de la mise en œuvre des SEI.

2.9.3 L'équipe d'élaboration devrait aussi déterminer les processus de correction et d'ajustement du NASP et de ses SEI, de prise en compte de situations particulières (par exemple, les mesures à prendre si les objectifs nationaux de sécurité ne sont pas atteints) et de compte rendu aux parties prenantes sur ces points. Elle devrait ajouter une description de tous ces processus dans une rubrique réservée à la surveillance de la mise en œuvre du NASP (des orientations détaillées figurent au § 4.3.6 du chapitre 4). Cette description est le résultat visé de la présente étape.

2.9.4 Lorsque le processus de suivi de la mise en œuvre est achevé, l'équipe d'élaboration dispose du contenu nécessaire pour rédiger le NASP, qui couvre l'ensemble des points décrits à la section 2.1. Elle peut décider d'utiliser le modèle de NASP présenté en appendice A au chapitre 4, ou élaborer le sien.

2.9.5 Le travail de l'équipe d'élaboration ne prend pas fin une fois que le NASP a été finalisé et remis aux organisations ou aux personnes chargées de piloter sa mise en œuvre. Commence alors la deuxième tâche de cette étape : l'équipe d'élaboration devrait mesurer la performance de sécurité pour surveiller la mise en œuvre du NASP et évaluer son efficacité réelle à renforcer la sécurité nationale. L'équipe d'élaboration du NASP devrait régulièrement surveiller la mise en œuvre des SEI pour veiller à ce que les mesures soient appliquées, qu'elles soient efficaces, et que tout obstacle à la mise en œuvre soit écarté. L'équipe d'élaboration peut rester en place pendant toute la durée de vie du NASP et sa composition peut évoluer en fonction de ses besoins. L'État devrait définir un processus de tenue à jour pour veiller à la coordination et à la surveillance continues des modifications apportées aux SEI du NASP, y compris en recensant les personnes responsables dans les différentes organisations concernées. Des orientations supplémentaires sur le rôle de l'équipe d'élaboration, suite à la publication du NASP, ou de la révision d'un NASP en vue d'éditions ultérieures, sont présentées dans le *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10162).

2.9.6 Lorsque la mise en œuvre des SEI est achevée, ou avant cela si d'autres facteurs l'exigent (par exemple, des changements dans le contexte opérationnel de l'État découlant d'événements perturbateurs ou de nouvelles tendances), l'équipe d'élaboration du NASP (ou toute autre entité désignée) devrait répéter les étapes indiquées dans la figure 2-1 pour s'assurer que les dangers et autres carences de sécurité, les problèmes de sécurité, ainsi que les objectifs et les cibles demeurent pertinents dans le contexte opérationnel de l'État, et pour déterminer d'autres SEI que l'État pourrait devoir mettre en œuvre pour gérer les problèmes nationaux de sécurité. Cet exercice contribue à actualiser régulièrement le NASP en vue de corriger les nouveaux dangers et carences de sécurité recensés et de garantir l'amélioration continue du NASP.

2.10 TRANSPARENCE

Les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation doivent être transparents. Il est recommandé que les RASP et les NASP soient mis à la disposition du public (par exemple, sur un site web public) afin que d'autres entités de la région ou de l'État, ainsi que les voyageurs, soient bien informés des initiatives menées pour renforcer la sécurité de l'aviation et des progrès accomplis dans la réalisation des objectifs fixés.

2.11 RELATION ENTRE LE NASP ET LE PNS

2.11.1 Un PNS est un ensemble intégré de lois, de règlements, de politiques, d'objectifs, de processus, de procédures et d'activités visant à gérer la sécurité au niveau d'un État. Il comprend une série de processus et d'activités qui, ensemble, donnent à l'État les moyens de mettre en œuvre la sécurité et d'assurer une surveillance bien ciblée de la sécurité. Le PNS sert de moyen par lequel l'État définit ses responsabilités en matière de gestion de la sécurité nationale. Il aide celui-ci à agir de manière proactive pour recueillir et analyser des données, mener des évaluations de risques de sécurité afin de déterminer les dangers et les carences en matière de sécurité, et déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels. Le PNS constitue le socle sur lequel un État bâtit une approche proactive à la sécurité de l'aviation nationale.

2.11.2 En établissant un PNS, l'État pourra obtenir des informations de sécurité au moyen de capacités d'analyse des données de sécurité qui sont notamment :

- a) des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour récupérer, conserver, regrouper, traiter et permettre l'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité – y compris des systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire établis et utilisés par des personnes et des organisations dans l'État ;

- b) des processus d'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité du SDCPS ;
- c) des dispositions visant la protection des données de sécurité et des informations de sécurité ;
- d) des moyens de mise en commun et d'échange d'informations de sécurité en temps voulu.

2.11.3 Pour définir la relation entre le NASP et le PNS, et pour guider le processus d'élaboration du NASP, l'État doit déterminer s'il dispose ou non de capacités éprouvées d'analyse de données – en d'autres termes, il doit vérifier s'il a mis en œuvre tous les éléments énumérés au paragraphe 2.11.2.

Note.— Indépendamment de l'établissement ou du niveau de maturité de ses capacités d'analyse des données de sécurité, l'État devrait élaborer un NASP et le mettre en œuvre.

2.11.4 *État ne disposant pas de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité*

En l'absence de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité, l'État risquerait de ne pas avoir de capacités de collecte et d'analyse des données, et de gestion des risques de sécurité nécessaires pour repérer les dangers et les carences en matière de sécurité, et déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux – ce scénario est probable dans un État qui n'a pas établi de PNS. L'absence de capacités d'analyse des données de sécurité réduit la capacité de l'État à utiliser les informations de sécurité (qui sont généralement générées dans le cadre du PNS) comme source pour repérer les dangers et les carences de sécurité et de déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux à intégrer au NASP. L'État dépendrait fortement d'autres sources de données pour obtenir ces informations (notamment le GASP et le RASP). En outre, étant donné que l'État doit établir un PNS pour respecter ses obligations en matière de gestion de la sécurité, une partie de son NASP devrait se focaliser sur l'établissement et la gestion du PNS. Les éléments suivants sont pertinents pour un État qui ne dispose pas de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité, ou qui n'a pas établi de PNS :

- a) *Le NASP s'inspire essentiellement du GASP et du RASP.* Ces deux documents aident l'État à repérer les dangers et les carences en matière de sécurité et à déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux.
- b) *Le NASP se concentre essentiellement sur la gestion des défis organisationnels.* Pour un État qui ne dispose pas de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité ou qui n'a pas établi de PNS, le NASP devrait inclure des SEI pour aborder les défis organisationnels et renforcer les capacités organisationnelles (par exemple, améliorer les capacités d'analyse des données de sécurité au niveau national). Lorsque ces défis organisationnels auront été pris en compte, l'État pourra plus facilement atténuer les risques de sécurité opérationnelle.
- c) *L'un des objectifs nationaux de sécurité du NASP devrait être d'établir un PNS et de le gérer.* Le NASP doit inclure des SEI qui forment le plan d'action nécessaire pour établir et gérer le PNS, et pour renforcer les capacités d'analyse des données de sécurité.

2.11.5 *État disposant de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité*

Un État disposant de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité est en mesure, généralement dans le cadre de son PNS, d'utiliser son processus de repérage des dangers et de gestion des risques de sécurité comme source d'informations de sécurité pour repérer les dangers et les carences en matière de sécurité et déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels à intégrer au NASP. Les éléments suivants sont pertinents pour un État qui dispose de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité, ou qui a établi un PNS :

- a) *Le NASP s'inspire essentiellement du PNS.* Le PNS aide l'État à repérer les dangers et les carences en matière de sécurité et à déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels (tout en tenant compte de certains aspects du GASP et du RASP). Au moyen du PNS, l'État peut

exécuter ses activités de manière cohérente et proactive, tout en évaluant sa performance en matière de sécurité, en surveillant la mise en œuvre des SEI et en traitant tout danger ou carence de sécurité constaté.

- b) *Le NASP est l'un des documents clés produits dans le cadre de la documentation du PNS.* Il constitue le moyen au travers duquel l'État détermine et dirige l'exécution des SEI pour aborder les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux définis à l'aide des processus du PNS ou tirés du GASP ou du RASP. Il facilite aussi le recensement des activités de renforcement du PNS ou la réalisation des objectifs de sécurité par l'État.
 - c) *Le NASP complète le PNS.* Au moyen des SEI, l'État peut établir des priorités entre les améliorations à apporter au processus et aux activités du PNS, et aborder les problèmes nationaux de sécurité repérés par le PNS (par exemple, les défis organisationnels). Les informations de sécurité recueillies au moyen du PNS peuvent aussi servir à d'autres plans nationaux, notamment le plan de navigation aérienne.
-

Appendice A au chapitre 2

CADRE NORMALISÉ POUR LE RECENSEMENT DES DÉFIS ORGANISATIONNELS

Note.— Le cadre présente un ensemble de critères propres à l'élaboration d'un RASP et un autre pour l'élaboration d'un NASP.

<i>Pour un usage au niveau régional</i>		
<i>Critères</i>	<i>Particularités</i>	<i>Méthode</i>
Statut global des systèmes et capacités de supervision de la sécurité des États au niveau régional.	La mise en œuvre effective (EI) des huit éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité par les États dans la région.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Analyser les informations générées par les activités de l'USOAP - Méthode de surveillance continue (CMA) via le cadre en ligne (OLF) au niveau régional : <ol style="list-style-type: none"> a) les préoccupations significatives de sécurité (SSC) ; b) les cinq scores d'EI les plus faibles aux questions de protocole prioritaire (PPQ) par domaine d'audit (AA) et la combinaison EC – basée sur la carte thermique consolidée de la région ; c) les PPQ ayant le score le plus faible ; d) d'autres informations pertinentes sur le tableau de bord de l'État. 2) Évaluer l'organisation de l'aviation civile et le système et les fonctions de l'État (ORG/EC-3) en utilisant les informations générées par les activités de l'USOAP-CMA (via l'OLF) au niveau régional : <ol style="list-style-type: none"> a) PQ 2.051 Établissement et mise en œuvre d'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. b) PQ 2.053 Établissement d'un mécanisme par l'État pour veiller à ce que chaque organisme chargé de superviser la sécurité dispose de personnel suffisant pour remplir ses obligations nationales et internationales. c) PQ 2.103 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.

<i>Pour un usage au niveau régional</i>		
<i>Critères</i>	<i>Particularités</i>	<i>Méthode</i>
		3) Utiliser des rapports et des dossiers provenant de l'industrie et d'autres organisations au niveau régional. 4) Examiner les recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC) . 5) Prendre en compte l'incidence de la coopération avec d'autres entités qui soutiennent les systèmes et capacités de supervision de la sécurité des États au niveau régional.
Statut global de l'établissement et de la gestion d'un PNS par les États au niveau régional.	Statut de l'établissement et de la gestion d'un PNS par les États de la région, au moyen de diverses sources.	Analyser les informations générées par les activités de l'USOAP-CMA (via l'OLF) : résultats consolidés de l'auto-évaluation du PNS au regard des PQ (PQ liées au PNS).
Prise en compte des défis organisationnels (ORG) mondiaux et nationaux au moment de déterminer les défis régionaux.	Éléments en commun des défis ORG selon le GASP et dans les NASP de plusieurs États de la région.	1) Analyser le GASP pour recenser les défis organisationnels mondiaux communs : a) si le GASP invite les régions à aborder un défi mondial organisationnel spécifique dans leurs RASP, il convient de le considérer comme un défi organisationnel régional potentiel ; b) citer le site web public du GASP : www.icao.int/GASP . 2) Analyser les NASP des États de la région afin de recenser les défis organisationnels nationaux communs : a) si le même défi organisationnel national est inclus dans plusieurs plans, il convient de le considérer comme un défi organisationnel régional potentiel ; b) faire un renvoi à la bibliothèque de NASP : www.icao.int/nasplibrary .
Justification des décisions.	Points supplémentaires à prendre en compte lors de la sélection des défis organisationnels régionaux.	Examiner les contraintes dues aux ressources limitées, et envisager la nécessité de réduire la taille de la liste d'éléments : limiter le nombre de défis organisationnels régionaux énumérés dans le plan.

<i>Pour un usage au niveau national</i>		
<i>Critères</i>	<i>Particularités</i>	<i>Méthode</i>
Description du contexte opérationnel	<ol style="list-style-type: none"> 1) Volume de trafic et prévisions de croissance ou de déclin. 2) Complexité des opérations (par exemple, topographie, météorologie, climat, etc.) et prévisions de changements opérationnels (par exemple, drones, intelligence artificielle, mobilité aérienne avancée, espace commercial). 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Analyser les sources de données disponibles : <ol style="list-style-type: none"> a) données sur le volume de trafic (en d'autres termes, les mouvements, le caractère saisonnier) ; b) nombre et types d'aérodromes et d'héliports ; c) classifications de l'espace aérien ; d) types d'opérations (par secteurs, tels que commercial ou de l'aviation générale). 2) Analyser les informations à l'aide d'outils et d'applications de l'OACI : <ol style="list-style-type: none"> a) briefing sur la sécurité de l'État, via le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS). <ol style="list-style-type: none"> i) indices de sécurité ; ii) mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances ; iii) aperçu des activités de l'État en aviation ; b) briefing aéroportuaire sur iSTARS ; c) tableau de bord de l'État sur l'OLF. 3) Tenir compte de l'incidence des problèmes sociopolitiques actuels et potentiels sur le volume de trafic et la complexité des opérations.
Système et capacités de l'État en matière de supervision de la sécurité	<ol style="list-style-type: none"> 1) La mise en œuvre effective (EI) des huit éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité. 2) Les parties prenantes externes à l'État qui agissent sur le système et les capacités ou les soutiennent. 3) Structure organisationnelle actuelle et anticipée, telle qu'applicable à, et/ou ayant une incidence sur, la supervision de la sécurité assurée par l'État (en d'autres termes, séparation des fonctions de l'État du rôle de prestataire de services, indépendance des services d'enquête sur les accidents, santé, douanes/immigration, sûreté, cybersécurité, interface civilo- 	<ol style="list-style-type: none"> 1) Analyser les informations générées par les activités de l'USOAP-CMA (via l'OLF) : <ol style="list-style-type: none"> a) questionnaire sur les activités de l'État en aviation ; b) auto-évaluation dans le cadre des activités de l'USOAP-CMA ; c) SSC ; d) les cinq scores d'EI des questions de protocole prioritaires (PPQ) les plus faibles par domaine d'audit (AA) et combinaison de EC – basée sur la carte thermique consolidée de la région ; e) autres informations pertinentes sur le tableau de bord de l'État. 2) Évaluer l'organisation de l'aviation civile et le système et les fonctions de l'État (ORG/EC-3) en utilisant les informations générées par les activités de l'USOAP-CMA (via l'OLF) au niveau national : <ol style="list-style-type: none"> a) PQ 2.051 Établissement et mise en œuvre d'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. b) PQ 2.053 Établissement d'un mécanisme par l'État pour veiller à ce que chaque organisme chargé de superviser la sécurité dispose de personnel suffisant pour remplir ses obligations nationales et internationales.

Pour un usage au niveau national		
Critères	Particularités	Méthode
	militaire et délégation ou désignation).	<p>c) PQ 2.103 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.</p> <p>3) Utiliser des rapports et des audits internes et externes (par exemple, audits internes/externes, comptes rendus d'accidents, rapports régionaux).</p> <p>4) Prendre en compte l'incidence de la coopération avec d'autres entités qui soutiennent le système et les capacités de supervision de la sécurité des États.</p> <p>5) Envisager une description du système (Doc 9859 de l'OACI, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i>) et un questionnaire sur les activités de l'État en aviation), et les comparer avec le Doc 9734 de l'OACI, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i>, en lien avec les obligations en matière de supervision de la sécurité.</p>
Établissement et gestion d'un programme national de sécurité (PNS).	Statut de l'établissement et de la gestion d'un PNS, au moyen de diverses sources.	<p>1) Analyser les informations générées par les activités de l'USOAP-CMA (via l'OLF) : voir les questions de protocole (PQ) liées aux PNS.</p> <p>2) Utiliser les conseils du Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité, principalement l'ICG SM et l'outil d'évaluation des PNS.</p> <p>3) Utiliser des rapports et des audits internes et externes (par exemple, audits internes, comptes rendus d'accidents, rapports régionaux, audits externes).</p>
Prise en compte des défis organisationnels (ORG) mondiaux et régionaux au moment de déterminer les défis nationaux.	Points communs des défis organisationnels pour la région selon le GASP et le RASP correspondant.	<p>1) Analyser le GASP pour recenser les défis organisationnels mondiaux communs :</p> <p>a) si le GASP invite les États à aborder un défi organisationnel mondial spécifique dans leurs NASP, il convient de le considérer comme un défi organisationnel national potentiel ;</p> <p>b) citer le site web public du GASP : www.icao.int/gasp.</p> <p>2) Analyser le RASP pour recenser les défis organisationnels régionaux communs :</p> <p>a) si le RASP invite les États de la région à aborder un défi organisationnel régional spécifique dans les NASP de la région, il convient de le considérer comme un défi organisationnel national potentiel ;</p> <p>b) faire un renvoi à la bibliothèque RASP : www.icao.int/rasp.</p>
Justification des décisions.	Points supplémentaires à prendre en compte lors de la sélection de défis organisationnels.	Examiner les contraintes liées aux ressources limitées, et envisager la nécessité de réduire la taille de la liste d'éléments : limiter le nombre de défis organisationnels nationaux énumérés dans le plan.

Appendice B au chapitre 2

CADRE NORMALISÉ POUR LE RECENSEMENT DES CATÉGORIES D'ÉVÉNEMENTS À RISQUE ÉLEVÉ AUX NIVEAUX RÉGIONAL ET NATIONAL

Note.— Les critères ci-dessous peuvent être utilisés pour ajouter ou supprimer des événements de la liste des catégories d'événements à risque élevé (HRC).

<i>Critères</i>	<i>Particularités</i>	<i>Méthode</i>
Nombre de décès.	Décès par catégorie d'accident (selon la CICTT).	<ol style="list-style-type: none"> 1) Analyser la classification des événements. 2) Recenser les catégories ayant entraîné le plus grand nombre de victimes.
Risque de décès.	Risque de décès par catégorie d'accidents ou d'incidents graves (selon la CICTT).	<ol style="list-style-type: none"> 1) Analyser la classification des événements. 2) Recenser les événements liés à des catégories d'événement ayant le plus grand nombre de victimes (en termes de gravité) associées au résultat potentiel. <ul style="list-style-type: none"> • Par exemple, un incident grave qui n'a pas fait de victimes, mais qui a concerné des problèmes de proximité en vol, des alertes du système d'alerte de trafic et d'évitement de collision (TCAS) ou du système anticollision embarqué (ACAS), une perte de la séparation ou des collisions évitées de justesse entre des aéronefs en vol, seraient libellés comme des « collisions en vol » (selon les catégories d'événement de la CICTT) en raison du taux de mortalité associé à une collision en vol potentielle (en d'autres termes, si la collision en vol se produisait, l'événement entraînerait de multiples décès).
Nombre d'accidents et d'incidents graves.	Nombre d'accidents ou d'incidents graves, par catégorie d'événement (selon la CICTT).	<ol style="list-style-type: none"> 1) Analyser la classification des événements. 2) Recenser les catégories ayant entraîné le plus grand nombre d'accidents ou d'incidents graves.

Critères	Particularités	Méthode
Ventilation (à partir d'un ensemble de données recueillies sur une période d'au moins cinq ans).	Fréquence des événements.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Utiliser une moyenne glissante sur cinq ans. 2) Envisager d'inclure l'utilisation de données basées sur le débit (par exemple, les secteurs parcourus).
	Fréquence des événements dans l'ensemble de la région.	Si une catégorie d'événement apparaît dans plusieurs États de la région, considérez-la potentiellement comme un événement régional (dans le RASP) ou national (dans le NASP).
	Utilisation des informations concernant des accidents.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Se concentrer sur les précurseurs et les facteurs contributifs. 2) Utiliser différentes sources, provenant par exemple de l'OACI et de l'industrie. 3) Élaborer et surveiller les indicateurs de performance de sécurité connexes.
Prise en compte des HRC dans le monde et au niveau national dans la définition des R-HRC.	Éléments en commun des HRC et d'autres catégories d'événements à risque selon le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et dans les NASP de plusieurs États de la région.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Analyser le GASP pour recenser les G-HRC : <ol style="list-style-type: none"> a) le GASP invite les RASP des régions à traiter les G-HRC et à les considérer comme des R-HRC potentielles ; b) citer le site web public du GASP : www.icao.int/gasp. 2) Analyser les NASP des États de la région afin de recenser les N-HRC communes : <ol style="list-style-type: none"> a) si la même N-HRC est incluse dans plusieurs plans, considérons-la comme une R-HRC potentielle ; b) faire un renvoi à la bibliothèque de NASP : www.icao.int/nasplibrary. 3) Envisager d'autres catégories d'événements à risque énumérées dans le GASP ou dans les NASP de plusieurs États de la région.
Prise en compte des HRC dans le monde et au niveau régional dans la définition des N-HRC.	Éléments en commun des HRC et d'autres catégories d'événements à risque selon le GASP et le RASP correspondant.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Analyser le GASP pour recenser les G-HRC : <ol style="list-style-type: none"> a) le GASP invite les NASP des États à traiter les G-HRC et à les considérer comme des N-HRC potentielles ; b) citer le site web public du GASP : www.icao.int/gasp. 2) Analyser le RASP correspondant pour recenser les R-HRC : <ol style="list-style-type: none"> a) le RASP invite les NASP des États de la région à traiter les R-HRC et à les considérer comme des N-HRC potentielles ; b) faire un renvoi à la bibliothèque de RASP : www.icao.int/rasp. 3) Envisager d'autres catégories d'événements à risque énumérées dans le GASP et dans le RASP.

<i>Critères</i>	<i>Particularités</i>	<i>Méthode</i>
Justification des décisions.	Points supplémentaires à prendre en compte lors de la sélection des HRC.	<ol style="list-style-type: none">1) Examiner les contraintes dues aux ressources limitées, et envisager la nécessité de réduire la taille de la liste d'éléments présentant un risque élevé : limiter le nombre de HRC figurant dans le plan.2) Bien que le processus de sélection des HRC cible en priorité les décès et le risque de décès et de blessures, il faut envisager d'inclure des incidents graves à faible risque de mortalité, mais à forte fréquence.

Appendice C au chapitre 2

CADRE NORMALISÉ POUR L'ÉLABORATION DES OBJECTIFS, DES CIBLES ET DES INDICATEURS DANS LES PLANS POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Note.— Les critères ci-dessous peuvent être utilisés pour définir des objectifs, des cibles et des indicateurs dans le cadre des plans pour la sécurité de l'aviation.

<i>Point</i>	<i>Critères d'élaboration</i>	<i>Points spécifiques à prendre en considération</i>	<i>Exemple et justification</i>
Objectif	<ul style="list-style-type: none"> Élaborer un objectif de manière à décrire un résultat de haut niveau que le plan vise à atteindre. Décrire les résultats souhaités que la stratégie vise à atteindre. Élaborer un objectif de manière qualitative (par exemple, en utilisant des termes comme « renforcer » ou « améliorer »). Rédiger un objectif de manière générale, sans citer de détails précis (par exemple, « renforcer la supervision de la sécurité », et non « recruter des inspecteurs ») – cela permet d'avoir un objectif de haut niveau et de le lier à plusieurs cibles. Rédiger un objectif de manière à ce qu'on puisse le comprendre comme une déclaration autonome (éviter d'inclure un renvoi à un document ou de faire en sorte d'obliger le lecteur à consulter d'autres sources pour en cerner le sens). 	<ul style="list-style-type: none"> Utiliser la liste des problèmes de sécurité pour définir des objectifs (cette liste renvoie aux sujets abordés par le plan à travers la stratégie). Tenir compte des résultats visés par les efforts en matière de sécurité (par exemple, quelle est la raison de vouloir embaucher davantage d'inspecteurs ou de modifier une réglementation existante ?). Un objectif se rapporte à ce que le plan souhaite accomplir, en termes de gestion de la sécurité (par exemple, une meilleure collaboration avec les parties prenantes, des capacités de supervision améliorées). Un objectif devrait être exprimé sous forme d'énoncés qualitatifs d'actions sur des résultats sélectionnés de haut niveau ou à fortes conséquences (par exemple, réduire les risques de sécurité opérationnelle). Un objectif ne devrait pas inclure d'éléments quantitatifs (comme un chiffre ou un pourcentage d'augmentation ou de diminution ou une tendance – par exemple, une amélioration de 25 %). Un objectif ne devrait pas indiquer à qui sont adressées les actions (par exemple, l'AAC). Chaque objectif devrait contenir au moins une cible. 	<ul style="list-style-type: none"> <u>Exemple d'objectif :</u> « Renforcer les capacités effectives de l'État en matière de supervision de la sécurité ». <u>Justification :</u> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Présente un résultat de haut niveau ✓ Qualitatif et général ✓ Ne précise pas à qui sont adressées les actions ✓ Facile à comprendre

Point	Critères d'élaboration	Points spécifiques à prendre en considération	Exemple et justification
Cible	<ul style="list-style-type: none"> • Rédiger une cible de manière à décrire un résultat attendu spécifique découlant d'actions spécifiques entreprises pour atteindre des objectifs, à un moment précis. • Rédiger une cible de manière à déterminer à qui s'adresse le résultat spécifique (par exemple, l'AAC). • Rédiger une cible en mettant surtout l'accent sur les aspects quantitatifs (par exemple, en utilisant des valeurs numériques ou un pourcentage de valeurs définies – « atteindre un score de 75 % ») ou en décrivant l'action à accomplir (par exemple, « terminer le processus de recrutement de tous les nouveaux inspecteurs tel que défini dans la stratégie d'embauche » – cela équivaut à 100 %). • Indiquer la date avant laquelle le résultat doit être finalisé (par exemple, d'ici 2030). • Rédiger une cible de manière à ce qu'on puisse la comprendre comme une déclaration autonome (éviter d'inclure un renvoi à un document ou de faire en sorte d'obliger le lecteur à consulter d'autres sources pour en cerner le sens). 	<ul style="list-style-type: none"> • Utiliser la liste des problèmes de sécurité pour fixer des cibles (à ce niveau, la liste peut servir à traiter d'éléments spécifiques – à l'inverse des éléments généraux au niveau d'un objectif). • Une cible doit fournir un moyen mesurable d'assurer et de démontrer l'efficacité des actions (en d'autres termes, des SEI) liées au plan. • Une cible est un repère quantifiable à atteindre, pour réaliser un objectif. Une cible devrait être exprimée en termes numériques. • Chaque cible devrait être liée à un objectif (dont elle découle). • Une cible doit être réaliste et réalisable, mais ambitieuse, comportant des avancées progressives vers un objectif à long terme. • Une cible doit être acceptable pour les parties prenantes – sinon elle peut s'avérer difficile à surveiller. • Éviter de définir une cible au niveau d'une tâche (par exemple, tenir une réunion, terminer un document), car les tâches contribuant à un résultat peuvent être indiquées au niveau des indicateurs. • Pour qu'elle soit plus complète, chaque cible devrait inclure : <ol style="list-style-type: none"> 1) un résultat ; 2) à qui s'adresse le résultat (ou qui sera responsable des actions connexes visant à atteindre ce résultat) ; 3) un point de référence quantifiable (en d'autres termes, mesurable) ; 4) une date d'achèvement. • Idéalement, définir plus d'une cible par objectif, afin que les données soient recueillies à partir de plusieurs sources ou activités. • Chaque cible doit également inclure une liste d'indicateurs permettant de mesurer ses progrès. <p><i>Note. – L'utilisation d'outils de gestion de la performance, comme l'approche SMART de définition d'objectifs et de cibles spécifiques, mesurables, précis, fiables et opportuns, peut contribuer à cadrer les mesures que des parties prenantes peuvent prendre dans le contexte de la mise en œuvre des SEI.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Exemple de cible : « D'ici 2028, l'AAC devrait renforcer sa main-d'œuvre avec 10 nouveaux inspecteurs ». • <u>Justification</u> : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Décrit un résultat ✓ Indique qui en est responsable ✓ Quantifiable ✓ Définit une date d'achèvement. ✓ Est liée à un but

Point	Critères d'élaboration	Points spécifiques à prendre en considération	Exemple et justification
Indicateur	<ul style="list-style-type: none"> • Rédiger un indicateur de manière quantitative, sans inclure de valeurs (en d'autres termes, des chiffres ou des données réelles). • Utiliser des quantificateurs tels que « pourcentage de » ou « nombre de » – sans inclure de valeurs numériques (par exemple, un indicateur ne devrait pas indiquer « 50 % » ou « cinq événements par mois ») – l'indicateur définit ce qui sera mesuré ; les données à combler seront obtenues lors de la mesure réelle de la performance de sécurité. • Rédiger un indicateur de manière à fournir des preuves que le résultat souhaité a été atteint (par exemple, si l'objectif est de recruter 10 nouveaux inspecteurs sur cinq ans, il conviendrait de choisir comme indicateur le nombre de candidatures reçues par trimestre). • Se concentrer sur les événements ou résultats « négatifs » à éviter (par exemple, les accidents mortels) et sur les réalisations ou résultats « positifs » indiquant le résultat souhaité (par exemple, formations assurées, inspections effectuées). • Rédiger un indicateur de manière à ce qu'on puisse le comprendre comme une déclaration autonome (éviter d'inclure un renvoi à un document ou de faire en sorte d'obliger le lecteur à consulter d'autres sources pour en cerner le sens). 	<ul style="list-style-type: none"> • Un indicateur est un indice de mesure utilisé pour évaluer si le plan produit les résultats attendus (en d'autres termes, des preuves). • Un indicateur représente une valeur mesurable utilisée pour suivre l'évolution des activités liées à une cible. • Privilégier des indicateurs spécifiques qui couvrent des tâches uniques. Les indicateurs peuvent mesurer des tâches qui contribuent à un résultat souhaité (ce qui peut faciliter la mesure des progrès) ou mesurer le résultat lui-même. • Privilégier l'utilisation de références quantitatives dans un indicateur – il doit mesurer une action ou une tâche concrète et être tangible. • Évaluer chaque indicateur avant la publication en remplissant les champs du Doc 10162 pour s'assurer que les indicateurs sont réalistes. • Spécifier ce qui suit pour chaque indicateur¹ : <ol style="list-style-type: none"> 1) justification ; 2) limitations ; 3) définition des termes ; 4) méthode de calcul ; 5) ensemble(s) de données ; 6) disponibilité ; 7) fournisseur. • Chaque indicateur doit être lié à une cible. • Trouver le bon équilibre en termes de chiffres : <ol style="list-style-type: none"> 1) idéalement, définir plus d'un indicateur par cible, afin que les données soient recueillies à partir de plusieurs sources ou activités. 2) Fixer un nombre d'indicateurs réaliste et gérable (par exemple, il n'y a aucun intérêt à inclure 10 indicateurs par cible s'ils ne feront pas l'objet d'un suivi). 	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Exemple d'indicateur</u> : « Pourcentage de candidates et de candidats ayant réussi le cours de formation d'inspecteur » • <u>Justification</u> : <ul style="list-style-type: none"> ✓ Quantifiable ✓ Ne contient ni chiffres, ni données réels ✓ Définit ce qui sera mesuré ✓ Fournit des preuves (pour contribuer à déterminer si les résultats souhaités sont réalisés) ✓ Est lié à une cible

1. Comme indiqué dans le Doc 10162, *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation*.

Chapitre 3

ÉLABORATION DU PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

3.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

3.1.1 Le présent chapitre fournit des orientations aux entités régionales, notamment les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), pour les aider à déterminer les éléments à inclure dans un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP). On trouvera dans l'appendice A au présent chapitre un modèle de RASP, qui ne devrait être considéré que comme un exemple. Le RASP devrait être élaboré sur la base de l'auto-évaluation de la région et répondre aux risques de sécurité opérationnelle et aux défis organisationnels qui lui sont propres.

3.1.2 Dans le cadre du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP) et du RASP, le terme « région » désigne un groupe d'États et/ou d'entités travaillant de concert à renforcer la sécurité de l'aviation dans une zone géographique. Le RASG est l'entité régionale chargée d'élaborer le RASP, d'en appuyer la mise en œuvre et d'en assurer la surveillance, conformément au GASP. Le processus d'élaboration du RASP devrait comprendre des consultations avec les États, l'industrie et d'autres parties prenantes clés de l'aviation. Le NASP de chaque État de la région devrait être aligné et coordonné avec le RASP et avec d'autres démarches visant à renforcer la sécurité de l'aviation. Des copies des RASP actuels sont mises à disposition dans la bibliothèque du GASP au www.icao.int/RASP.

3.2 CONTENU DU RASP

3.2.1 Le RASP devrait comprendre à tout le moins les sections suivantes :

- a) une introduction ;
- b) l'objet du RASP, notamment des liens vers les NASP des États qui constituent la région et avec le GASP ;
- c) une description des risques régionaux de sécurité opérationnelle ;
- d) une description des défis organisationnels régionaux ;
- e) l'orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation civile au niveau régional pendant une période déterminée, notamment les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité, ainsi que le plan d'action qui sous-tend la stratégie en matière de sécurité figurant dans le RASP [en d'autres termes, l'énumération des initiatives prioritaires de renforcement de la sécurité (SEI)] ;
- f) une description de la manière dont la région mesurera la performance de sécurité aux fins du suivi de la mise en œuvre du RASP et de son efficacité.

3.3 SECTIONS DU RASP

Introduction

3.3.1 L'introduction (ou avant-propos) du RASP devrait comprendre :

- a) une vue d'ensemble du plan, notamment de sa structure (sections et leur contenu) ;
- b) l'engagement de la région envers la sécurité de l'aviation et l'affectation de ressources aux activités (de niveau régional) visant à renforcer la sécurité de l'aviation ;
- c) le processus d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du RASP ;
 - 1) décrire la manière dont le RASP est élaboré et entériné, en indiquant les entités responsables ainsi que, le cas échéant, la collaboration avec les parties prenantes (par exemple, États, industrie, organisations internationales, etc.) ;
 - 2) expliquer la nécessité d'une démarche concertée pour mener à bien la stratégie présentée dans le RASP ;
 - 3) décrire la gouvernance du RASP, y compris la fréquence à laquelle celui-ci est examiné et mis à jour (par exemple, examen annuel et mise à jour au moins tous les trois ans) – l'harmonisation avec le cycle de révision du GASP devrait être prise en compte ;
- d) les problèmes régionaux de sécurité ;
- e) les objectifs et cibles régionaux de sécurité ;

Objet du RASP

3.3.2 L'objet du RASP devrait contenir les éléments suivants :

- a) une description de l'orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation ;
- b) la durée du RASP ;
- c) le rapport entre le RASP, les plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) de chacun des États de la région et l'édition la plus récente du GASP ;
- d) des initiatives de niveau régional devant appuyer l'amélioration de la sécurité de l'aviation au niveau de chacun des États et au niveau international plus large ;
- e) d'autres plans pris en compte lors de l'élaboration du plan [par exemple, le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), le *Plan régional de navigation aérienne* et le *Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde* (GASeP, Doc 10118), selon le cas].

Risques régionaux de sécurité opérationnelle

3.3.3 La section concernant les risques régionaux de sécurité opérationnelle devrait comprendre les éléments suivants :

- a) un résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans la région pendant une période déterminée touchant des aéronefs immatriculés dans des États de la région, en particulier les aéronefs d'une masse maximale de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers [des statistiques et des données sur les accidents et les incidents graves peuvent être obtenues à partir des bases de données des États sur les accidents et les incidents ou au moyen de l'application du système de comptes rendus d'accident/incident de l'OACI (ADREP) ;
- b) la taxonomie utilisée dans le processus visant à déterminer les risques régionaux de sécurité opérationnelle – il est recommandé d'utiliser les catégories d'événement de l'aviation issues de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) ;
- c) les catégories d'événements à risque élevé au niveau régional (R-HRC), notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée (par exemple, en raison d'une méthode fondée sur les données) – le RASP devrait inclure toutes les HRC pertinentes figurant dans les catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) du GASP ;
- d) les principaux facteurs contributifs aux R-HRC recensées dans la région ;
- e) d'autres catégories d'événements à risque au niveau régional recensées, notamment la raison pour laquelle la priorité leur est accordée. Cette identification peut :
 - 1) émaner d'États de la région [par exemple, grâce à leur système de collecte et de traitement de données de sécurité (SDCPS)] ;
 - 2) découler d'une analyse régionale (effectuée, par exemple, par le RASG, les RSOO, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (PIRG) et/ou les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ;
 - 3) être fondée sur d'autres sources de renseignements – les risques régionaux de sécurité opérationnelle doivent englober différents secteurs de l'aviation (aéroports, transport aérien commercial, aviation générale ou vols d'hélicoptères) ;

Note.— Des renseignements supplémentaires sur les G-HRC figurent dans la section 3 du GASP (Doc 10004). Des renseignements sur la taxonomie de la CICTT sont fournis sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/safety/AIG/Taxonomy>.

Défis organisationnels régionaux

3.3.4 Lors de l'élaboration des défis organisationnels régionaux, les éléments suivants devraient être pris en compte :

- a) une description sommaire des moyens effectifs de supervision de la sécurité des États de la région. À cette fin, on peut présenter les résultats des activités les plus récentes menées par les États dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Des renseignements concernant l'USOAP-CMA peuvent être obtenus dans le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP-CMA à l'adresse <https://soa.icao.int> ;

- b) une liste et une description des défis organisationnels régionaux retenus dans le RASP, notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ;
- c) la manière dont ces problèmes ont été identifiés, notamment, sans s'y limiter, au moyen d'une approche guidée par les données. Cette identification peut :
 - 1) émaner d'États de la région (par exemple, de leurs SDCPS) ;
 - 2) découler d'une analyse régionale (effectuée par exemple par le RASG, les RSOO, les PIRG et/ou les RAIO) ;
 - 3) être fondée sur les défis organisationnels décrits dans le GASP ; et/ou
 - 4) reposer sur une vue d'ensemble des données sur la supervision dans la région fournies par l'USOAP et par les États.

Orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation

3.3.5 Lors de l'élaboration de l'orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation à l'échelle régionale, les éléments suivants devraient être pris en compte :

- a) les objectifs, les cibles et les indicateurs régionaux de sécurité (qui peuvent être présentés sous forme de tableau) ;
 - 1) expliquer la manière dont les objectifs, les cibles et les indicateurs régionaux de sécurité sont liés au GASP (cela peut se faire en faisant un renvoi aux objectifs, aux cibles et aux indicateurs du GASP) ;
 - 2) énumérer les objectifs, les cibles et les indicateurs régionaux de sécurité spécifiques s'ajoutant à ceux du GASP, le cas échéant ;
- b) le plan d'action qui vient à l'appui de la stratégie en matière de sécurité présentée dans le RASP :
 - 1) expliquer la manière dont la liste des SEI hiérarchisées contribuera à réaliser les objectifs régionaux de sécurité (en d'autres termes, le lien entre les objectifs et cibles régionaux de sécurité et les SEI que la région prévoit de mettre en œuvre en vue d'améliorer la sécurité) ;
 - 2) expliquer la manière dont les SEI sont liées aux SEI individuels des États (au sein de la région) ou aux initiatives globales à l'échelle internationale ;
 - 3) énumérer les SEI que la région prévoit ou est en train de mettre en œuvre pour relever toutes les R-HRC ainsi que d'autres catégories d'événements à risque au niveau régional, et qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité (cette liste peut être présentée dans un appendice ou sous forme de lien ou de renvoi à un autre document) ;
 - 4) recenser les SEI découlant de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (provenant essentiellement de la feuille de route des risques opérationnels) le cas échéant ;
 - 5) énumérer les SEI que la région prévoit ou est en train de mettre en œuvre pour relever tous les défis organisationnels régionaux, et qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité (cette liste peut être présentée dans un appendice ou sous forme de lien ou de renvoi à un autre document) ;

- 6) repérer les SEI provenant de la feuille de route du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde [principalement de la feuille de route relative aux défis organisationnels (ORG)], le cas échéant ;
- c) les problèmes émergents susceptibles de nécessiter des analyses plus approfondies.

Suivi de la mise en œuvre

3.3.6 La section concernant le suivi et la mesure de la mise en œuvre du RASP et de son efficacité devrait inclure les éléments suivants :

- a) moyens utilisés par la région pour suivre la mise en œuvre des SEI énumérées dans le RASP et pour mesurer la performance de sécurité du système régional d'aviation civile et s'assurer que les résultats escomptés sont atteints ;
- b) méthode utilisée pour apporter des correctifs et des ajustements au RASP et aux SEI et pour en rendre compte ;
- c) méthode utilisée pour suivre la performance de chaque cible régionale de sécurité ;
- d) méthode utilisée pour fournir aux parties prenantes de l'information pertinente à jour sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité et sur l'état de mise en œuvre des SEI (par exemple, un tableau de bord) ;
- e) un texte explicatif concernant les situations suivantes :
 - 1) si les objectifs régionaux de sécurité ne sont pas atteints, en expliquer les facteurs contributifs ;
 - 2) si la région détecte des risques de sécurité opérationnelle critiques, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du RASP ;
- f) explication du fait que les États ont adopté une approche normalisée, selon les indications du RASG ou d'une autre entité régionale compétente, pour fournir l'information au niveau régional (par exemple, les États doivent faire rapport au RASG). Cette approche permet à la région de recevoir l'information et d'évaluer les problèmes de sécurité au moyen de méthodes communes ;
- g) personnes à contacter pour obtenir des renseignements supplémentaires.

3.4 MODÈLE DE RASP

L'appendice A au présent chapitre contient un modèle de Plan régional de sécurité de l'aviation qui vise à promouvoir l'harmonisation internationale des RASP. L'emploi de ce modèle n'est pas obligatoire et ne vise pas à remplacer les dispositions de l'OACI existantes. Il s'agit d'un exemple qui vise à favoriser l'élaboration uniforme des plans régionaux et reprend le contenu minimum proposé dans le présent manuel, tout en demeurant suffisamment souple pour tenir compte des exigences spécifiques des régions. Les régions qui adoptent ce modèle doivent travailler en collaboration avec les États qui les constituent, les entités régionales et les bureaux régionaux de l'OACI, pour veiller à ce que le plan régional concorde avec les plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) des États de la région et avec l'édition la plus récente du GASP. Les régions peuvent également collaborer avec les RASG d'autres régions, selon le cas.

3.5 LISTE DE VÉRIFICATION DU RASP

L'appendice B au présent chapitre présente une liste de vérification d'un RASP. L'emploi de cette liste de vérification n'est pas obligatoire et ne vise pas à remplacer les dispositions de l'OACI existantes. La liste de vérification est un outil qui favorise l'élaboration uniforme d'un RASP et reprend le contenu minimum proposé dans le présent manuel, en conformité avec le modèle de RASP présenté dans l'appendice A au présent chapitre. La liste de vérification permet de s'assurer qu'un RASP est complet, qu'il soit fondé sur le modèle du RASP ou pas, et de repérer tout contenu manquant. Conformément au contenu minimum d'un RASP, la liste de vérification comprend les éléments suivants :

- a) le renvoi à la section du chapitre 3 du présent manuel dans laquelle le contenu minimum est décrit ;
 - b) l'aspect à analyser ou la question appelant une réponse pour évaluer le caractère complet du contenu du RASP relativement à cette section ;
 - c) une colonne permettant à l'utilisateur de vérifier si le contenu spécifié se trouve ou non dans le RASP en cours d'analyse ;
 - d) une colonne dans laquelle l'utilisateur peut indiquer où se trouve le contenu spécifique dans le RASP en cours d'analyse, s'il ne se trouve pas dans la même section que celle qui est indiquée dans le modèle de RASP (par exemple, un sujet en particulier peut être traité dans la section décrivant l'objet du RASP plutôt que dans l'introduction).
-

Appendice A au chapitre 3

MODÈLE DE PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

SECTION 1. INTRODUCTION

1.1 Vue d'ensemble du RASP¹

[La région] s'engage à renforcer la sécurité de l'aviation, à fournir les ressources nécessaires pour soutenir les activités qui s'y rapportent et à accroître la collaboration au plan régional. L'objectif du Plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) est de réduire continuellement les décès et le risque de décès, en élaborant et en mettant en œuvre une stratégie régionale de sécurité de l'aviation. Un système d'aviation sûr, résilient et durable contribue au développement économique de [la région], des États qui la constituent et de leur industrie. Le RASP favorise la mise en œuvre effective de systèmes de supervision de la sécurité des États dans [la région], une approche fondée sur le risque en matière de gestion de la sécurité au niveau régional, ainsi qu'une démarche coordonnée de collaboration entre les États de la région [noms des entités] et l'industrie. Toutes les parties prenantes sont encouragées à soutenir et à mettre en œuvre le RASP en tant que stratégie régionale pour améliorer de façon continue la sécurité de l'aviation.

Le RASP de [la région] est harmonisé avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et les plans nationaux de sécurité de l'aviation des États de la région.

1.2 Structure du plan

Le présent document contient l'orientation régionale en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période de [nombre] ans – [période – *par exemple, 2026-2028*]. Il se divise en six sections. Outre l'introduction, ces sections présentent : l'objet du RASP, les risques régionaux de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels régionaux, l'orientation stratégique de [la région] en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional, et une description de la méthode de suivi de la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) qui y sont énumérées.

1.3 Processus d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du RASP

[Nom de l'entité responsable – *par exemple, le Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG)*] est chargé de l'élaboration, de l'appui à la mise en œuvre et du suivi du RASP, en collaboration avec [nom des entités – *par exemple, le Bureau régional de l'OACI*] et avec l'industrie aéronautique. Le présent document a été élaboré en consultation avec les États, les exploitants et les autres parties prenantes clés de l'aviation de la région et conformément à [l'édition la plus récente] du GASP. Sa mise en œuvre nécessite une approche concertée pour réaliser la stratégie régionale de sécurité. Pour s'assurer de sa pertinence, ce plan est tenu à jour par [nom de l'entité responsable – *par exemple, le RASG*], en coordination avec les parties prenantes clés de l'aviation et est actualisé au moins tous les [nombre] ans.

1. La section 1.1 peut également être présentée sous forme d'avant-propos indépendant.

1.4 Problèmes, objectifs et cibles régionaux de sécurité

Le RASP répond aux problèmes régionaux de sécurité suivants :

- 1) [liste des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels – *par exemple, pertes de contrôle en vol (LOC-I), impacts d'oiseaux, manque de moyens d'enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs au niveau régional*]
- 2) [...]
- 3) [...]

Pour remédier aux problèmes énumérés ci-dessus et renforcer la sécurité de l'aviation au niveau régional, le RASP [période visée] prévoit les objectifs et cibles suivants :

- 1) [liste des objectifs et cibles – *par exemple, objectif 1 : Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle, et cible 1.1 : D'ici 2028, la région, ses États et l'industrie devront contribuer à la baisse du taux d'accidents dans la région de l'OACI (en utilisant une moyenne mobile étalée sur cinq ans et l'année 2025 comme année de référence)*]
- 2) [...]
- 3) [...]

SECTION 2. OBJET DU PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DE [LA RÉGION]

Le Plan régional de sécurité de l'aviation est le principal document de planification contenant l'orientation stratégique de [la région] pour gérer la sécurité de l'aviation pour une période de [nombre] ans (de [année] à [année]). Ce plan énumère les problèmes régionaux de sécurité, énonce les objectifs et cibles régionaux de sécurité et présente un ensemble d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) visant à atteindre ces objectifs.

D'autres plans ont été examinés dans le cadre de l'élaboration du RASP, notamment [nom des plans, lieu d'établissement] :

Le RASP a été élaboré en se fondant sur les objectifs et cibles, les catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC), et les défis organisationnels mondiaux énoncés dans le GASP de l'OACI (www.icao.int/gasp). Ces sources sont mises en exergue dans le texte, selon le cas. Les SEI énumérées dans le RASP constituent le plan d'action qui soutient la stratégie régionale de sécurité. À terme, elles visent à appuyer l'amélioration de la sécurité au niveau individuel des États, pour les États de la région, et contribuent à renforcer la sécurité au niveau international plus large. Le RASP comprend plusieurs mesures pour régler des problèmes précis de sécurité et des SEI recommandées pour les États de la région. Il est prévu que les États de la région adoptent ces SEI et les incluent dans leurs plans nationaux de sécurité de l'aviation respectifs.

SECTION 3. RISQUES RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE'

Le GASP vise à atteindre et à conserver l'objectif de zéro décès dans le cadre des opérations commerciales d'ici 2030 et au-delà. Pour cela, les risques de sécurité opérationnelle doivent être recensés et éliminés. Conformément à la vision du GASP, les risques régionaux de sécurité opérationnelle sont énumérés dans la présente section du RASP. Ils sont abordés dans le plan d'action figurant dans la section 5 du présent document.

[Nom de l'entité responsable – *par exemple, le RASG*] publie un rapport annuel sur la sécurité, disponible sur le site web du [nom de l'entité responsable] à l'adresse [insérer le lien vers le site web, le cas échéant]. Le résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans [la région], ceux qui ont touché des aéronefs immatriculés dans des États de [la région] effectuant des vols commerciaux et ceux qui ont touché des aéronefs d'aviation générale, est présenté dans les tableaux ci-dessous.

<i>Année</i>	<i>Accidents mortels</i>	<i>Accidents non mortels</i>	<i>Incidents graves</i>
Événements de transport aérien commercial dans [la région]			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			
Événements d'aéronefs d'aviation générale dans [la région]			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			

<i>Année</i>	<i>Accidents mortels</i>	<i>Accidents non mortels</i>	<i>Incidents graves</i>
Événements touchant des aéronefs de transport commercial immatriculés dans [la région]			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			
Événements touchant des aéronefs d'aviation générale immatriculés dans [la région]			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			

Les catégories d'événement en aviation de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) ont été utilisées dans le processus de détermination des risques régionaux de sécurité opérationnelle. La taxonomie de la CICTT peut être consultée sur le site web de l'OACI à l'adresse : <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

Les [nombre] catégories d'événements à risque élevé au niveau régional (R-HRC) suivantes dans le contexte [régional] ont été jugées comme étant de la plus haute priorité en raison du fait qu'elles ont toujours entraîné ou pourraient entraîner un nombre de décès élevé, ou parce qu'elles posent un risque dans la mesure où elles occasionnent le nombre le plus important de décès (ou d'incidents graves) par rapport au nombre total d'événements. Ces catégories ont été identifiées sur la base d'une analyse de données réalisée à partir de systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire, de rapports

d'enquête sur les accidents et les incidents, d'activités de supervision de la sécurité menées par des États de la région au cours des [nombre] dernières années, et de leurs programmes nationaux de sécurité (PNS) respectifs, ainsi que sur la base de l'analyse régionale menée par [noms des entités – *par exemple, RASG, RSOO, PIRG et/ou RAIO*] et des risques de sécurité opérationnelle dans le monde décrits dans le GASP.

Ces R-HRC sont conformes à toutes les G-HRC pertinentes dont la liste figure dans [l'édition actuelle] du GASP :

- 1) [liste des HRC et brève explication de la raison pour laquelle on leur a donné la priorité – *par exemple, LOC-I. Les exploitants ont vécu des incidents impliquant des écarts par rapport à la trajectoire de vol prévue, et en ont fait un compte rendu aux États de la région par leurs systèmes de collecte et de traitement de données de sécurité (SDCPS)*]
- 2) [...]
- 3) [...]

Pour chaque R-HRC recensée dans le RASP, les principaux facteurs contributifs suivants ont été identifiés :

R-HRC 1 : [nom de la catégorie d'événement – *par exemple, LOC-I*]

- 1) [Liste des facteurs contributifs – *par exemple, procédures inadéquates pour une gestion efficace des vols*]
- 2) [...]
- 3) [...]

R-HRC 2 : [nom de la catégorie d'événement]

- 1) [Liste des facteurs contributifs]
- 2) [...]
- 3) [...]

R-HRC [n] : [nom de la catégorie d'événement]

- 1) [Liste des facteurs contributifs]
- 2) [...]
- 3) [...]

Outre les R-HRC énumérées ci-dessus, d'autres catégories d'événements à risque au niveau régional ont été identifiées :

- 1) [liste des autres catégories d'événements à risque au niveau régional et brève explication de la raison pour laquelle on leur a donné la priorité – *par exemple, impacts d'oiseaux : des incidents liés aux impacts d'oiseaux aux aéroports de la région ont été signalés par les exploitants aux États par l'entremise de leur SDCPS*]
- 2) [...]
- 3) [...]

SECTION 4. DÉFIS ORGANISATIONNELS RÉGIONAUX

En plus des risques régionaux de sécurité opérationnelle énumérés dans le RASP, le [nom de l'entité responsable] a identifié des défis organisationnels régionaux, sélectionnés pour le RASP. La priorité leur est accordée en raison de leur importance pour renforcer et améliorer la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional.

Les huit éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité sont définis par l'OACI. [La région] s'engage à mettre en œuvre de façon effective ces huit éléments cruciaux dans tous les États de la région, dans le cadre de responsabilités générales en matière de supervision de la sécurité, qui mettent l'accent sur l'engagement de [la région] en faveur de la sécurité de ses activités aéronautiques. Les huit EC sont indiqués dans la figure 1 ci-dessous.

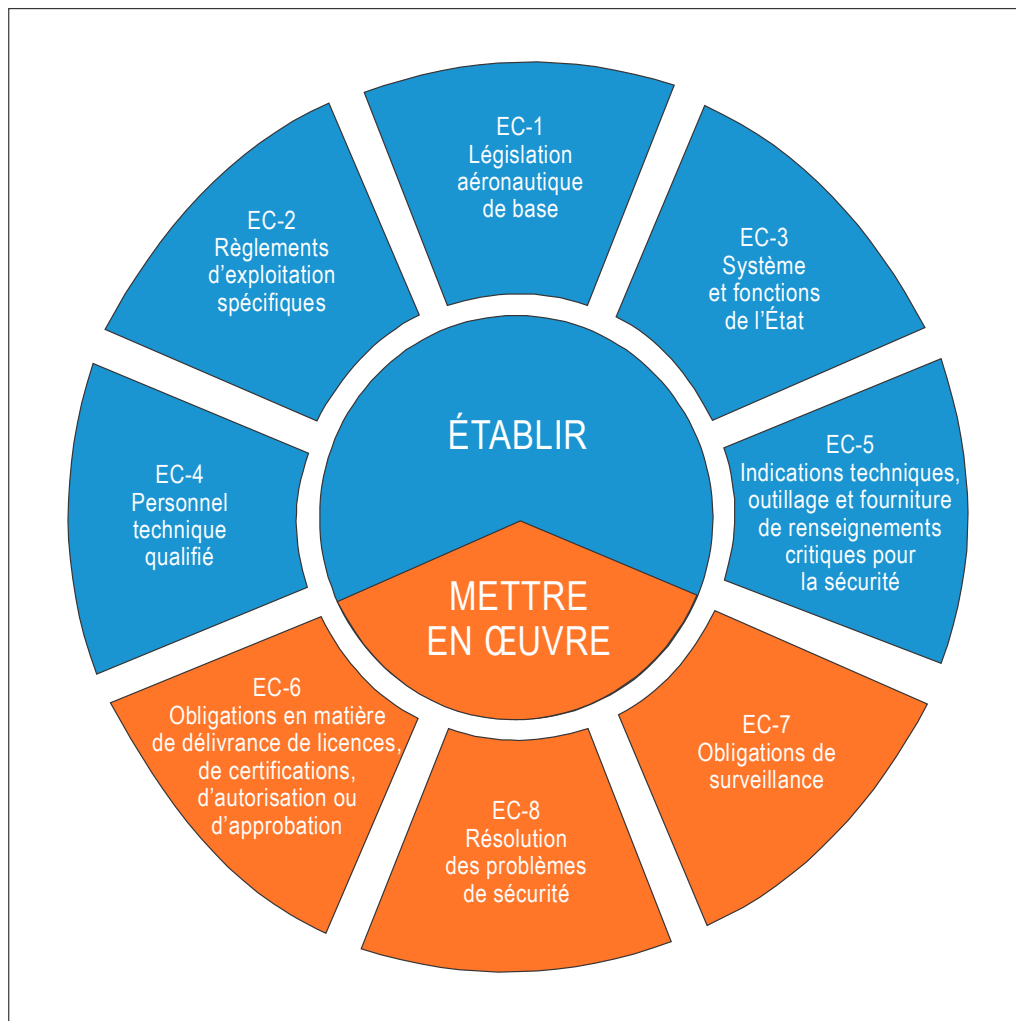


Figure 1. Éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité

Le RASP couvre également les domaines de l'aviation civile abordés dans le cadre des domaines d'audit (AA)² définis par l'OACI dans le *Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue* (Doc 9735). Les activités les plus récentes de l'OACI visant à mesurer l'efficacité et la durabilité des systèmes nationaux de supervision de la sécurité, dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ont permis de compiler les scores ci-après, complétés par une carte thermique régionale :

EC-1	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-2	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-3	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-4	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-5	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-6	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-7	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-8	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
	LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA

Les [nombre] défis organisationnels, dans le contexte [régional] sont jugés comme étant de la plus haute priorité parce qu'ils sont communs à la plupart des États de la région et ont une incidence sur la supervision de la sécurité et les capacités de gestion de la sécurité des États, et à terme, sur la sécurité de l'aviation au niveau régional. Ils ont été identifiés à partir d'une analyse des données USOAP, des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents, des activités de supervision de la sécurité menées au cours des [nombre] dernières années par des États de la région, de leurs PNS et d'une analyse régionale réalisée par [noms des entités – par exemple, RASG, RSOO, PIRG et/ou RAIO]. Ces problèmes sont habituellement de nature systémique et sont liés aux défis que présentent la conduite des fonctions de supervision de la sécurité des États, la mise en œuvre des PNS au plan régional et le niveau de mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par l'industrie dans la région. Ils tiennent compte de l'incidence des aspects organisationnels (comme la culture organisationnelle, les politiques et les procédures, la sélection et la formation des employés, et l'affectation des ressources) sur la supervision de la sécurité et les capacités de gestion de la sécurité par les [noms des entités] et les fournisseurs de services. Ces défis organisationnels sont alignés sur ceux qui sont énumérés dans [l'édition la plus récente] du GASP :

- 1) [liste des défis organisationnels et brève explication de la raison pour laquelle on leur a donné la priorité – par exemple, manque de moyens d'enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs au niveau régional. Ce domaine est celui pour lequel les États de la région ont reçu les scores combinés AA et EC les plus faibles (conformément à la carte thermique régionale) au cours des derniers audits USOAP de l'OACI et, en conséquence, la plus haute priorité lui a été accordée.]
- 2) [...]
- 3) [...]

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

SECTION 5. ORIENTATION STRATÉGIQUE DE [LA RÉGION] EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Le RASP inclut les objectifs et cibles régionaux de sécurité ci-après dans le cadre de la gestion de la sécurité de l'aviation, ainsi qu'une série d'indicateurs permettant de suivre les progrès réalisés en vue de leur réalisation. Ces objectifs, cibles et indicateurs sont liés aux objectifs, cibles et indicateurs figurant dans le GASP, auxquels s'ajoutent des objectifs, cibles et indicateurs régionaux supplémentaires.

<i>Objectifs</i>	<i>Cibles</i>	<i>Indicateurs</i>	<i>Lien avec le GASP</i>
[liste des objectifs]	[liste des cibles]	[liste des indicateurs]	[description du lien]
1. <i>Par exemple, parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle</i>	1.1 <i>D'ici 2028, la région, ses États et l'industrie devront contribuer à la baisse du taux d'accidents dans la région OACI (en utilisant une moyenne mobile sur cinq ans et l'année 2025 comme année de référence).</i> 1.2 <i>n</i>	1.1.1 <i>Nombre d'accidents par millions de départs enregistrés dans la région</i> 1.1.2 <i>Nombre d'accidents mortels par millions de départs enregistrés dans la région</i> 1.2 <i>n</i>	<i>Cet objectif est directement lié à l'objectif 1 et à la cible 1.1 du GASP.</i>
2. <i>Par exemple, renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour aborder les problèmes de sécurité</i>	2.1 <i>D'ici 2026, la région devra recenser les États qui ont besoin d'une assistance pour résoudre des problèmes de sécurité</i> 2.2 <i>n</i>	2.1.1 <i>Pourcentage d'États dans la région qui ont besoin d'une assistance pour remédier à un faible niveau de mise en œuvre d'un PNS</i> 2.1.2 <i>Pourcentage d'États dans la région qui ont besoin d'une assistance pour aborder la résolution de problèmes de sécurité liés en premier lieu à l'exploitation des aérodrômes</i> 2.2 <i>n</i>	<i>Cet objectif est directement lié à l'objectif 4 et à la cible 4.1 du GASP</i>
3.	3.1 3.2 <i>n</i>		
4.	4.1 4.2 <i>n</i>		
5.	5.1 5.2 <i>n</i>		
6.	6.1 6.2 <i>n</i>		

Le RASP comprend un plan d'action, constitué d'une liste de SEI prioritaires, qui viennent à l'appui de la stratégie régionale de sécurité. Cette liste de SEI prioritaires contribuera à l'atteinte des objectifs régionaux de sécurité en traitant les problèmes régionaux de sécurité recensés dans ce plan, au moyen d'actions spécifiques pour chacun des risques opérationnels et des défis organisationnels régionaux identifiés dans les sections 3 et 4, respectivement. Ces SEI comprennent des actions telles que l'élaboration de politiques, le renforcement des capacités, l'analyse des données de sécurité, les évaluations des risques de sécurité et la promotion de la sécurité. Certaines SEI ont été élaborées à partir des feuilles de route relatives aux défis organisationnels (ORG) et aux risques opérationnels (OPS) de sécurité, qui figurent dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) de l'OACI, ainsi qu'à des problèmes propres à la région recensés par [énumérer des méthodes – *par exemple, une évaluation des risques de sécurité, les activités du RASG, etc.*]. Certaines SEI régionales sont liées à des SEI plus générales au niveau international et contribuent à améliorer la sécurité de l'aviation aux niveaux régional et international. La liste complète des SEI figure dans l'appendice du RASP.

Les SEI de ce plan sont mises en œuvre par le biais des modalités de travail des activités de [nom de l'entité responsable – *par exemple, le RASG*] menées par [énumérer les entités], ainsi que par les capacités de supervision de la sécurité et les SGS des prestataires de services existant au niveau de chaque État.

Le RASP traite également de problèmes émergents pouvant découler de nouveaux concepts opérationnels, de nouvelles technologies, de changements de politiques publiques, de nouveaux modèles commerciaux ou d'idées susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité à l'avenir, et pour lesquels il n'existe pas suffisamment de données pour réaliser une analyse conventionnelle fondée sur les données. En raison de cette absence de données, les problèmes émergents ne peuvent être automatiquement considérés comme des risques de sécurité opérationnelle. Face à cette conjoncture, il est important que [Région] reste vigilante afin de recenser les dangers, de recueillir et de partager des données pertinentes, et d'élaborer de manière proactive des mesures d'atténuation pour gérer les risques associés. Le RASP aborde les problèmes émergents suivants, qui ont été recensés au moyen de [décrire le processus – *par exemple, une analyse menée par le RASG*] en vue de faire l'objet d'une analyse plus approfondie :

- 1) [énumérer les problèmes émergents – *par exemple, les drones de petite taille utilisés à proximité d'aérodromes.*]
- 2) [...]
- 3) [...]

SECTION 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

[Nom de l'entité responsable – *par exemple, le RASG*] suivra de façon continue la mise en œuvre des SEI énumérées dans le RASP et mesurera la performance de sécurité du système régional de l'aviation civile pour veiller à ce que les résultats prévus soient atteints, au moyen des mécanismes présentés dans l'appendice au présent plan.

En sus de ce qui précède, [nom de l'entité responsable] examinera le RASP tous les [nombre] ans, ou plus tôt au besoin, pour s'assurer que les risques de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels et les SEI identifiées soient mis à jour et demeurent pertinents. [Nom de l'entité responsable] examinera régulièrement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans le RASP pour vérifier que les objectifs régionaux de sécurité sont atteints. Au besoin, [nom de l'entité responsable] demandera l'appui de [noms des entités] pour faire en sorte que les SEI sont mises en œuvre dans les délais afin de remédier aux problèmes régionaux de sécurité. Grâce à un suivi serré des SEI, [nom de l'entité responsable] apportera les ajustements nécessaires au RASP et à ses initiatives et mettra le RASP à jour en conséquence.

De plus, [nom de l'entité responsable] utilisera les indicateurs énumérés dans la section 5 du présent plan pour mesurer la performance de sécurité du système régional de l'aviation civile et suivre chaque cible régionale de sécurité. Un rapport de sécurité périodique [annuel, triennal, etc.] sera publié pour fournir aux parties prenantes de l'information à jour pertinente sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité ainsi que sur l'état de mise en œuvre des SEI.

Si les objectifs régionaux de sécurité ne sont pas atteints, les facteurs contributifs seront communiqués aux parties prenantes. Si [nom de l'entité responsable] détecte des risques critiques de sécurité opérationnelle, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourrait nécessiter une révision anticipée du RASP.

[Nom de l'entité responsable] a adopté une approche normalisée pour faciliter la communication de l'information par les États et les autres parties prenantes au niveau régional et pour améliorer la fourniture de l'information au [nom de l'entité responsable – *par exemple le RASG*] en [décrire les méthodes utilisées par la région]. Par cette approche, la région est en mesure de recevoir l'information et d'évaluer les problèmes de sécurité en utilisant des méthodes communes.

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

[Nom de l'entité responsable]
[Adresse postale]
[Numéro de téléphone]
[Télécopie]
[Courriel]
[Site web]

Appendice au RASP

SEI DÉTAILLÉES : RISQUES RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

R-HRC x : [nom de la R-HR – par exemple, LOC-I]							
Objectif x : [nom – par exemple, objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle]							
Cible x.x : [description – par exemple, cible 1.1 : D’ici 2028, la région, ses États et l’industrie devront contribuer à la baisse du taux d’accidents dans la région de l’OACI]							
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Mesures</i>	<i>Délai</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Parties prenantes</i>	<i>Métriques</i>	<i>Priorité</i>	<i>Activité de suivi</i>
[nom de la SEI et numéro de la SEI de l’OACI, le cas échéant]	[description des mesures]	[indiquer le délai d’achèvement]	[nom]	[liste des parties prenantes]	[liste des métriques]	[Faible/moyenne/élevée]	[liste des mécanismes de suivi de la mise en œuvre des SEI]
<i>Par exemple, la SEI OPS 7 de l’OACI – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I au niveau régional</i>	<i>Organiser des ateliers de formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT)</i>	<i>1^{er} trimestre 2026 au 4^e trimestre 2028</i>	<i>RASG</i>	<ul style="list-style-type: none"> • AAC • Exploitants • Organismes de formation agréés • Commissions d’enquêtes sur les accidents (AIB) • Fabricants • Organisations régionales 	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d’ateliers organisés • Participation aux ateliers • Changement des exigences de formation des États de la région 	<i>Élevée</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Inclure dans l’enquête/ le tableau de bord de la région • Question d’auto-évaluation CMA

SEI DÉTAILLÉES : DÉFIS ORGANISATIONNELS RÉGIONAUX

Défi organisationnel x¹ : [désignation du défi – <i>par exemple, manque de moyens d'enquête sur les accidents et les incidents au niveau régional</i>]							
Objectif x : [nom – <i>par exemple, objectif 4 : Renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour aborder les problèmes de sécurité</i>] Cible x.x : [description – <i>par exemple, cible 4.1 : D'ici 2026, la région doit recenser les États qui ont besoin d'assistance pour résoudre les problèmes de sécurité</i>]							
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Mesures</i>	<i>Délai</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Parties prenantes</i>	<i>Métriques</i>	<i>Priorité</i>	<i>Activité de suivi</i>
[nom de la SEI et numéro de la SEI de l'OACI, le cas échéant]	[description des mesures]	[indiquer le délai d'achèvement]	[nom]	[liste des parties prenantes]	[liste des métriques]	[Faible/moyenne/élevée]	[liste des mécanismes de suivi de la mise en œuvre des SEI]
<i>Par exemple, SEI-21 ORG de l'OACI – Établissement d'un processus régional indépendant d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>	<i>Identifier les États champions par l'intermédiaire du RASG, afin d'aider à mettre en place des capacités d'enquêtes sur les accidents et incidents dans les États qui nécessitent une assistance</i>	<i>1^{er} trimestre 2026 au 4^e trimestre 2028</i>	<i>RASG</i>	<ul style="list-style-type: none"> • AIB • AAC • Constructeurs d'aéronefs • RAIO 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Nombre d'États champions qui offrent de l'assistance</i> • <i>Nombre d'États ayant reçu de l'assistance</i> • <i>Nombre de missions de renforcement des capacités en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents menées à bien dans la région</i> 	<i>Élevée</i>	<i>Résultats USOAP-CMA après les prochains audits réalisés dans la région</i>

1. Un défi organisationnel peut être associé à de nombreux objectifs et/ou cibles.

Appendice B au chapitre 3

LISTE DE VÉRIFICATION DU PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

<i>Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.¹)</i>	<i>Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)</i>
3.3.1 Introduction du RASP			
3.3.1 a)	La section présente-t-elle une vue d'ensemble du plan, notamment de sa structure (sections et leur contenu) ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 b)	Mentionne-t-elle l'engagement de la région envers la sécurité de l'aviation et l'affectation de ressources aux activités (de niveau régional) visant à renforcer la sécurité de l'aviation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 c)	Décrit-elle le processus d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 c) 1)	Décrit-elle la manière dont le RASP est élaboré et entériné, en citant notamment, le cas échéant, les entités responsables ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 c) 2)	Explique-t-elle la nécessité d'une démarche collaborative pour réaliser la stratégie présentée dans le RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 c) 3)	Décrit-elle la gouvernance du RASP, y compris à quelle fréquence il est examiné et actualisé ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 d)	Décrit-elle les problèmes régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 e)	Décrit-elle les objectifs et les cibles régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

1. Sans objet (S.o.)

Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)	Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)	Réponse (Oui/Non ou S.o. ¹)	Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)
3.3.2 Objet du RASP			
3.3.2 a)	La section comprend-elle une description de l'orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.2 b)	Établit-elle la durée du RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.2 c)	Mentionne-t-elle le rapport entre le RASP, le NASP de chacun des États de la région et l'édition la plus récente du GASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.2 d)	Inclut-elle des initiatives de niveau régional devant appuyer l'amélioration de la sécurité de l'aviation au niveau de chacun des États et au niveau international plus large ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.2 e)	Identifie-t-elle d'autres plans pris en compte lors de l'élaboration du RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 Risques régionaux de sécurité opérationnelle			
3.3.3 a)	La section présente-t-elle un résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans la région pendant une période déterminée touchant des aéronefs immatriculés dans des États de la région, en particulier les aéronefs d'une masse maximale de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 b)	Décrit-elle la taxonomie utilisée dans le processus visant à déterminer les risques régionaux de sécurité opérationnelle ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 c)	Énumère-t-elle les HRC au niveau régional (R-HRC) et la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 d)	Énumère-t-elle les principaux facteurs ayant contribué au recensement des R-HRC dans la région ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 e)	Énumère-t-elle les catégories d'événements à risque au niveau régional et la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)	Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)	Réponse (Oui/Non ou S.o. ¹)	Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)
3.3.4 Défis organisationnels régionaux			
3.3.4 a)	La section décrit-elle sommairement les moyens effectifs de supervision de la sécurité des États de la région ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.4 b)	Comprend-elle une liste et une description des défis organisationnels régionaux retenus dans le RASP, notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.4 c)	Explique-t-elle la manière dont ces problèmes ont été constatés, notamment, sans s'y limiter, au moyen d'une approche guidée par les données ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 L'orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation			
3.3.5 a)	Énumère-t-elle les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 a) 1)	Explique-t-elle le lien entre les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité et le GASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 a) 2)	Dresse-t-elle la liste des objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité spécifiques s'ajoutant à ceux du GASP, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
3.3.5 b)	Décrit-elle le plan d'action qui sous-tend la stratégie en matière de sécurité figurant dans le RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 b) 1)	Explique-t-elle la manière dont les SEI prioritaires contribueront à atteindre les objectifs régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 b) 2)	Explique-t-elle comment les SEI sont liées à des SEI individuelles dans les États (de la région) ou à des initiatives plus générales au niveau international ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 b) 3)	Énumère-t-elle les SEI que la région prévoit de mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour traiter toutes les R-HRC et autres catégories d'événements à risque au niveau régional dans la région, et qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)	Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)	Réponse (Oui/Non ou S.o. ¹)	Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)
3.3.5 b) 4)	Recense-t-elle les SEI provenant de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde [reprises principalement de la Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS)], selon le cas ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
3.3.5 b) 5)	Énumère-t-elle les SEI que la région prévoit de mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour traiter tous les défis organisationnels régionaux recensés, et qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 b) 6)	Recense-t-elle toutes les SEI découlant de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde [reprises principalement de la Feuille de route relative aux défis organisationnels (ORG)], selon le cas ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
3.3.5 c)	Énumère-t-elle les problèmes émergents qui pourraient nécessiter une analyse supplémentaire ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 Suivi de la mise en œuvre			
3.3.6 a)	La section décrit-elle les moyens utilisés par la région pour suivre la mise en œuvre des SEI énumérées dans le RASP et pour mesurer la performance de sécurité du système régional de l'aviation civile et s'assurer que les résultats escomptés sont atteints ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 b)	Explique-t-elle la méthode utilisée pour apporter des correctifs et des ajustements au RASP et à ses SEI et pour en rendre compte ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 c)	Explique-t-elle la méthode utilisée pour suivre la performance de chaque objectif régional de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 d)	Décrit-elle la méthode utilisée pour fournir aux parties prenantes de l'information pertinente et à jour sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs et cibles régionaux de sécurité et sur l'état de mise en œuvre des SEI ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 e)	Comprend-elle un texte explicatif concernant les situations suivantes : « Si les objectifs et cibles régionaux de sécurité ne sont pas atteints, en expliquer les facteurs contributifs » ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

<i>Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.¹)</i>	<i>Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)</i>
3.3.6 e) 1)	Comprend-elle un texte explicatif concernant les situations suivantes : « Si la région détecte des risques de sécurité opérationnelle critiques, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du RASP » ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 f)	Explique-t-elle que les États ont adopté une approche normalisée, selon les indications du RASG ou d'une autre entité régionale compétente, pour fournir l'information au niveau régional ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 g)	Mentionne-t-elle les personnes à contacter pour présenter des demandes ou obtenir de l'information supplémentaire ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

Chapitre 4

ÉLABORATION DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

4.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le présent chapitre fournit des orientations à un État pour l'aider à déterminer les éléments à inclure dans son plan national de sécurité de l'aviation (NASP). On trouvera dans l'appendice A au présent chapitre un modèle de NASP, qui ne devrait être considéré que comme un exemple. Le NASP devrait être élaboré sur la base de l'auto-évaluation propre à chaque État et répondre aux risques de sécurité opérationnelle et aux défis organisationnels qui lui sont spécifiques. Lorsqu'il élabore son NASP, l'État devrait le lier à son programme national de sécurité (PNS), si celui-ci est mis en œuvre.

Note.— Des orientations sur le lien entre le NASP et le PNS figurent au chapitre 2.

4.2 CONTENU DU NASP

Le NASP devrait comprendre à tout le moins les sections suivantes :

- a) une introduction ;
- b) l'objectif du NASP, notamment des liens avec le plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) et le plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) ;
- c) une description des risques nationaux de sécurité opérationnelle ;
- d) une description des défis organisationnels nationaux ;
- e) l'orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national, pour une période déterminée, notamment les objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité, ainsi que le plan d'action qui sous-tend la stratégie en matière de sécurité présentée dans le NASP [en d'autres termes, la liste des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI)] ;
- f) une description de la manière dont l'État mesurera la performance de sécurité aux fins du suivi de la mise en œuvre du NASP et de son efficacité.

4.3 SECTIONS DÉTAILLÉES DU NASP

Introduction du NASP

4.3.1 L'introduction (ou l'avant-propos) du NASP devrait comprendre :

- a) une vue d'ensemble du plan, notamment de sa structure (sections et leur contenu) ;
- b) l'engagement de l'État à l'égard de la sécurité de l'aviation et de l'affectation de ressources aux activités (de niveau national) visant à renforcer la sécurité de l'aviation au moyen de la publication d'une déclaration signée par un haut représentant d'un organisme gouvernemental ou d'un ministère dans le domaine de l'aviation. Si une déclaration existe déjà dans un autre document (par exemple, la politique nationale de sécurité), elle devrait être mentionnée dans la présente section du NASP ;
- c) la manière dont le NASP est lié au PNS, le cas échéant (voir la section 2.11) ;
- d) le processus d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du NASP ;
 - 1) décrire comment le NASP est élaboré et entériné, y compris les entités responsables et la collaboration avec des parties prenantes internes et externes (par exemple, l'industrie, les organisations internationales, d'autres agences du gouvernement, etc.) ;
 - 2) souligner qu'une approche collaborative est nécessaire pour réaliser la stratégie présentée dans le NASP ;
 - 3) décrire la gouvernance du NASP (qui est susceptible d'être déjà couverte dans la documentation du PNS), y compris la fréquence à laquelle il est examiné et mis à jour (par exemple, examen annuel et mise à jour au moins tous les trois ans) – l'harmonisation avec le cycle de révision du GASP et du RASP devrait être prise en compte ;
- e) les problèmes nationaux de sécurité (si une description existe déjà dans un autre document, elle devrait être mentionnée dans la présente section du NASP) ;
- f) les objectifs et cibles nationaux de sécurité ;
- g) le contexte opérationnel de l'État (pouvant être présenté sous forme de tableau) – pour obtenir une orientation détaillée, consulter le critère « description du contexte opérationnel » dans le *Cadre normalisé pour le recensement des défis organisationnels* (figurant dans l'appendice A du chapitre 2).

Note.— Le contexte opérationnel d'un État peut évoluer tout au long d'une édition donnée d'un NASP (par exemple, en raison d'une diminution du volume de trafic attribuable à un événement perturbateur, d'un changement dans la composition des utilisateurs du système causé par les nouveaux acteurs du système d'aviation, ou au développement d'un nouveau secteur d'activité nationale, comme dans le cas d'un nouvel équipementier). Des changements survenus dans le contexte opérationnel peuvent influencer sur la détermination des dangers et des carences de sécurité, et sont un indicateur de la nécessité d'effectuer une nouvelle auto-évaluation et de modifier en conséquence le NASP (voir le chapitre 2, figure 2-1).

Objet du NASP

4.3.2 L'objet du NASP devrait comprendre les aspects suivants :

- a) une description de l'orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation ;
- b) la durée du NASP ;
- c) le rapport entre le NASP, l'édition la plus récente du GASP, et le RASP correspondant ;
- d) d'autres plans nationaux pris en compte dans l'élaboration du plan (par exemple, la navigation aérienne, le développement économique, l'environnement ou la sûreté), selon le cas.

Risques nationaux de sécurité opérationnelle

4.3.3 La section concernant les risques nationaux de sécurité opérationnelle devrait comprendre les éléments suivants :

- a) un résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans l'État pendant une période déterminée et ceux concernant des aéronefs immatriculés dans l'État, en particulier les aéronefs d'une masse maximale de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers [des statistiques et des données sur les accidents et les incidents graves peuvent être obtenues à partir de la base de données de l'État sur les accidents et les incidents ou au moyen de l'application du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI] ;
- b) la taxonomie utilisée dans le processus visant à déterminer les risques nationaux de sécurité opérationnelle – il est recommandé d'utiliser les catégories d'événement en aviation de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) ;
- c) les catégories d'événements à risque élevé au niveau national (N-HRC), notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée (par exemple, en raison d'une méthode fondée sur les données) – le NASP devrait inclure toutes les catégories d'événements à risque élevé (HRC) figurant dans le RASP (HRC au niveau régional ou R-HRC) et le GASP (HRC dans le monde ou G-HRC) ;
- d) les principaux facteurs contributifs qui ont mené aux N-HRC recensées par l'État ;
- e) d'autres catégories d'événements à risque au niveau national recensées, notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée. Ce recensement peut :
 - 1) faire partie de l'analyse de l'État [par exemple, grâce à son système de collecte et de traitement de données (SDCPS)] ;
 - 2) découler d'une analyse régionale [effectuée, par exemple, par le RASG, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et/ou les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO)] ;
 - 3) être fondé sur d'autres sources d'information – les risques nationaux de sécurité opérationnelle devraient englober différents secteurs de l'aviation, comme les aéroports, le transport aérien commercial, l'aviation générale et les vols d'hélicoptères ;

Note.— Des renseignements supplémentaires sur les G-HRC figurent dans la section 3 du GASP. Des renseignements sur la taxonomie de la CICTT sont publiés sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

Défis organisationnels nationaux

4.3.4 Lors de l'élaboration des défis organisationnels nationaux, les éléments suivants devraient être pris en compte :

- a) une description sommaire des moyens effectifs de l'État en matière de supervision de la sécurité. À cette fin, on peut présenter les résultats des activités les plus récentes menées par l'État dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) de l'OACI. Des renseignements concernant l'USOAP-CMA peuvent être obtenus dans le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP-CMA à l'adresse <https://soa.icao.int> ;
- b) une liste et une description des défis organisationnels nationaux retenus dans le NASP, notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ;
- c) la manière dont ces problèmes ont été constatés, notamment, sans s'y limiter, au moyen d'une approche guidée par les données. Cette constatation peut :
 - 1) faire partie de l'analyse de l'État (par exemple grâce à son SDCPS) ;
 - 2) découler d'une analyse régionale (effectuée par exemple par le RASG, les RSOO, les PIRG et/ou les RAIO) ;
 - 3) être fondée sur les défis organisationnels décrits dans le RASP et le GASP ; et/ou
 - 4) reposer sur les résultats de l'USOAP et les données sur la supervision de l'État ;

L'orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation

4.3.5 Lors de l'élaboration de l'orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national, il est recommandé d'inclure les éléments suivants :

- a) les objectifs, les cibles et les indicateurs nationaux de sécurité (pouvant être présentés sous forme de tableau) ;
 - 1) expliquer comment les objectifs, les cibles et les indicateurs nationaux de sécurité sont liés au GASP et au RASP (en faisant des renvois aux deux documents) ;
 - 2) énumérer les objectifs, les cibles et les indicateurs nationaux de sécurité spécifiques en sus de ceux du GASP et du RASP, selon le cas ;
- b) le plan d'action qui sous-tend la stratégie en matière de sécurité présentée dans le NASP ;
 - 1) expliquer comment la liste des SEI prioritaires contribuera à la réalisation des objectifs nationaux de sécurité (autrement dit, le lien entre les objectifs et les cibles nationaux de sécurité et les SEI que l'État mènera pour améliorer la sécurité) ;

- 2) expliquer comment les SEI sont liées à des initiatives plus générales au niveau régional ou international ;
 - 3) énumérer les SEI que l'État prévoit de mettre en œuvre, ou est en train de mettre en œuvre, pour traiter l'ensemble des N-HRC identifiées et d'autres catégories d'événement à risque au niveau national, et qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs nationaux de sécurité (cette liste peut figurer dans un appendice ou être présentée sous forme de lien ou de renvoi vers dans un autre document) ;
 - 4) recenser les SEI issues de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde [principalement de la Feuille de route relative aux risques opérationnels (OPS)], selon le cas ;
 - 5) énumérer les SEI que l'État prévoit de mettre en œuvre, ou est en train de mettre en œuvre, pour traiter l'ensemble des défis organisationnels nationaux recensés, et qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs nationaux de sécurité (cette liste peut figurer dans un appendice ou être présentée sous forme de lien ou de renvoi vers un autre document) ;
 - 6) recenser les SEI issues de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (principalement de la Feuille de route relative aux défis organisationnels), selon le cas ;
 - 7) fournir les références aux SEI correspondantes dans le RASP, le cas échéant ;
- c) les problèmes émergents qui pourraient nécessiter une analyse plus approfondie.

Suivi de la mise en œuvre

4.3.6 La section concernant le suivi et la mesure de la mise en œuvre du NASP et de son efficacité devrait inclure les éléments suivants :

- a) moyens utilisés par l'État pour suivre la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASP et pour mesurer la performance de sécurité du système national de l'aviation civile et s'assurer que les résultats escomptés sont atteints ;
- b) méthode utilisée pour apporter des correctifs et des ajustements au NASP et aux SEI et pour en rendre compte ;
- c) méthode utilisée pour suivre la performance de chaque objectif national de sécurité ;
- d) méthode utilisée pour fournir aux parties prenantes de l'information pertinente à jour sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité et sur l'état de mise en œuvre des SEI (par exemple, un tableau de bord) ;
- e) un texte explicatif concernant les situations suivantes :
 - 1) si les objectifs nationaux de sécurité ne sont pas atteints, il est recommandé d'indiquer les facteurs contributifs ;
 - 2) si l'État détecte des risques de sécurité opérationnelle critiques, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du NASP ;

- f) explication du fait que l'État a adopté une approche normalisée, selon les indications du RASG ou d'une autre entité régionale compétente, pour fournir l'information au niveau régional (par exemple, pour faire rapport aux RASG). Cette approche permet à la région de recevoir l'information et d'évaluer les problèmes de sécurité au moyen de méthodes communes ;
- g) liens à contacter pour obtenir de l'information supplémentaire.

4.4 MODÈLE DE NASP

L'appendice A qui suit présente un modèle de NASP qui vise à promouvoir l'harmonisation internationale des NASP. L'emploi de ce modèle n'est pas obligatoire et ne vise pas à remplacer les dispositions de l'OACI. Il s'agit d'un exemple qui vise à favoriser l'élaboration uniforme des plans nationaux et reprend le contenu minimum proposé dans le présent manuel, tout en demeurant suffisamment souple pour tenir compte des exigences spécifiques des États. Les États qui adoptent ce modèle doivent travailler en collaboration avec d'autres États de la région ainsi qu'avec leur RASG et le bureau régional de l'OACI pour veiller à ce que le NASP concorde avec l'édition la plus récente du GASP et avec le RASP correspondant.

4.5 LISTE DE VÉRIFICATION DU NASP

L'appendice B qui suit présente une liste de vérification d'un NASP. L'emploi de cette liste de vérification n'est pas obligatoire et ne vise pas à remplacer les dispositions de l'OACI. La liste de vérification est un outil qui favorise l'élaboration uniforme d'un NASP et reprend le contenu minimum proposé dans le présent manuel, en conformité avec le modèle de NASP présenté dans l'appendice A au présent chapitre. La liste de vérification permet de s'assurer qu'un NASP est complet, qu'il soit fondé sur le modèle du NASP ou pas, et de repérer tout contenu manquant. Conformément au contenu minimum d'un NASP, la liste de vérification comprend les éléments suivants :

- a) le renvoi au chapitre 4 du présent manuel dans lequel le contenu minimum est décrit ;
 - b) l'aspect à analyser ou la question appelant une réponse pour évaluer le caractère complet du contenu du NASP relativement à cette section ;
 - c) une colonne permettant à l'utilisateur de vérifier si le contenu spécifié se trouve ou non dans le NASP ;
 - d) une colonne dans laquelle l'utilisateur peut indiquer où se trouve le contenu spécifique dans le NASP, s'il ne se trouve pas dans la même section que celle qui est indiquée dans le modèle de NASP (par exemple, un sujet en particulier peut être traité dans la section décrivant l'objet du NASP plutôt que dans l'introduction).
-

Appendice A au chapitre 4

MODÈLE DE PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

SECTION 1. INTRODUCTION

1.1 Vue d'ensemble du NASP¹

[L'État] s'engage à renforcer la sécurité de l'aviation et à fournir les ressources nécessaires pour soutenir les activités qui s'y rapportent. L'objectif du Plan national de sécurité de l'aviation (NASP) est de réduire continuellement les décès et le risque de décès, en élaborant et en mettant en œuvre une stratégie nationale de sécurité de l'aviation. Un système d'aviation sûr, résilient et durable contribue au développement économique de [l'État] et de son industrie. Le NASP favorise la mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité de [l'État], une approche fondée sur le risque en matière de gestion de la sécurité, ainsi qu'une démarche coordonnée de collaboration entre [l'État] et d'autres États, régions et l'industrie. Toutes les parties prenantes sont encouragées à soutenir et à mettre en œuvre le NASP en tant que stratégie pour améliorer de façon continue la sécurité de l'aviation.

Le NASP de [l'État] est harmonisé avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le [nom du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP)].

[Signature]

[Nom]

[Titre – par exemple, Directeur général de l'aviation civile ou Ministre des transports]

1.2 Structure du plan

Le présent document contient l'orientation stratégique en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national pour une période de [nombre] ans – [période – par exemple, 2026-2028]. Il se divise en six sections. Outre l'introduction, ces sections présentent : l'objet du NASP, les risques nationaux de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels nationaux, l'orientation stratégique de [l'État] en matière de gestion de la sécurité de l'aviation, et une description de la méthode de suivi de la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) qui y sont énumérées.

1.3 Lien entre le NASP et le programme national de sécurité (PNS)

[Le paragraphe ci-dessous s'applique uniquement aux États qui ne sont pas dotés de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité]

Le présent document aborde les risques de sécurité opérationnelle recensés dans le GASP de l'OACI et dans le [nom du RASP] en l'absence d'un programme national de sécurité (PNS) et de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité dans [l'État]. Les initiatives énumérées dans le présent NASP portent aussi sur les défis organisationnels et visent à renforcer les capacités organisationnelles en matière de supervision efficace de la sécurité, y compris celles liées à l'analyse des données de sécurité.

1. La section 1.1 peut également être présentée sous forme d'avant-propos indépendant.

ou

[Le paragraphe ci-dessous s'applique uniquement aux États dotés de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité]

Grâce aux volets d'analyse des données de sécurité du PNS, [l'État] a la capacité d'utiliser son processus de détection des dangers et de gestion des risques de sécurité comme source d'informations de sécurité pour déterminer les dangers et les carences de sécurité et recenser les risques nationaux de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels à inclure dans le NASP. Le PNS fournit des renseignements sur la sécurité pour le NASP. Le PNS permet à [l'État] de gérer ses activités aéronautiques de manière cohérente et proactive, de mesurer la performance de sécurité de son système d'aviation civile, de surveiller la mise en œuvre des SEI du NASP et de répondre aux problèmes nationaux de sécurité. Le NASP est l'un des documents clés produits dans le cadre de la documentation du PNS de [l'État]. C'est le moyen par lequel [l'État] définit et oriente la mise en œuvre des SEI sélectionnées dans le cadre des processus du PNS et tirées de la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) de l'OACI et du [nom du RASP]. Il permet aussi à [l'État] de déterminer des initiatives de renforcement du PNS ou qui sont nécessaires pour atteindre ses objectifs de sécurité. Les informations de sécurité recueillies par l'intermédiaire du PNS servent aussi à d'autres plans nationaux. De plus amples informations sur le PNS de [l'État] sont disponibles à [insérer le lien vers le site web].

1.4 Processus d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du NASP

[Nom de l'entité responsable – *par exemple, l'AAC*] est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP, en collaboration avec [nom des entités] et avec l'industrie aéronautique nationale. Le présent document a été élaboré en consultation avec les exploitants nationaux et d'autres parties prenantes clés de l'aviation et il est harmonisé avec la [édition actuelle] du GASP et le [nom du RASP]. Sa mise en œuvre nécessite une approche concertée pour réaliser la stratégie nationale en matière de sécurité. Pour s'assurer de sa pertinence, ce plan est tenu à jour par [nom de l'entité responsable – *par exemple, l'AAC*], en coordination avec les parties prenantes clés de l'aviation, et est actualisé au moins tous les [nombre] ans.

1.5 Problèmes, objectifs et cibles nationaux de sécurité

Le NASP répond aux problèmes nationaux de sécurité suivants :

- 1) [liste des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels – *par exemple, événements de type perte de contrôle en vol (LOC-I), manque de moyens d'enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs au niveau national*]
- 2) [...]
- 3) [...]

Pour remédier aux problèmes énumérés ci-dessus et renforcer la sécurité de l'aviation au niveau national, le NASP [période visée] prévoit les objectifs et cibles suivants :

- 1) [liste des objectifs et cibles – *par exemple, objectif 1 : Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle, et cible 1.1 : D'ici 2028, l'État et son industrie devront contribuer à la baisse du taux national d'accidents (en utilisant une moyenne mobile sur cinq ans et l'année 2025 comme année de référence)*]
- 2) [...]
- 3) [...]

1.6 Contexte opérationnel

Il existe [nombre] d'aérodromes dans [l'État], dont [nombre] aérodromes internationaux. L'espace aérien de [l'État] appartient à la Classe [énumérer toutes les classes d'espace aérien]. [Nombre] mouvements ont été enregistrés dans [l'État] pendant la période [année-année]. Il y a actuellement [nombre] de permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par [l'État], dont [nombre] sont délivrés à des exploitants qui effectuent des vols de transport commercial international. [L'État] a aussi [nombre] d'exploitants, qui exploitent des services intérieurs de taxi aérien, principalement des aéronefs à turbopropulseurs, ainsi que [nombre] d'exploitants d'hélicoptères. [L'État] compte [nombre] d'hélistations. Les dangers et les carences de sécurité communs à [l'État] comprennent notamment : [énumérer les dangers et les carences en matière de sécurité].

SECTION 2. OBJET DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DE [L'ÉTAT]

Le Plan national de sécurité de l'aviation est le plan directeur contenant l'orientation stratégique de [l'État] pour gérer la sécurité de l'aviation pour une période de [nombre] ans (de [année] à [année]). Il énumère les problèmes nationaux de sécurité, énonce les objectifs et cibles nationaux de sécurité et présente un ensemble d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) visant à réaliser ces objectifs.

D'autres plans nationaux ont servi à l'élaboration du NASP, notamment : [énumérer les plans, le cas échéant].

Le NASP a été élaboré en se fondant sur les objectifs et cibles de sécurité, les catégories d'événements à risque élevé (HRC) et les défis organisationnels énoncés dans le GASP (www.icao.int/gasp) et dans le [nom du RASP]. Ces sources sont mises en évidence dans le texte, selon le cas. Les SEI énumérées dans le NASP constituent le plan d'action qui sous-tend la stratégie nationale en matière de sécurité. À terme, elles visent à renforcer l'amélioration de la sécurité plus largement aux niveaux régional et international. Le NASP comprend plusieurs mesures visant à résoudre les problèmes de sécurité particuliers et à mettre en œuvre les SEI recommandées pour les États énoncées dans le [nom du RASP] (insérer le lien vers le site web, s'il est disponible). [L'État] a adopté ces SEI et les a incluses dans le plan. Des références croisées sont fournies dans le [nom du RASP] pour les SEI individuelles au besoin.

SECTION 3. RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

La vision définie par le GASP consiste à atteindre et à maintenir l'objectif de zéro décès dans les opérations commerciales d'ici 2030 et au-delà. À cette fin, les risques de sécurité opérationnelle doivent être recensés et traités. Conformément à la vision du GASP, les risques nationaux de sécurité opérationnelle sont énumérés dans cette section du NASP. Ils sont traités au moyen du plan d'action figurant dans la section 5 du présent document.

[L'État] publie un rapport annuel sur la sécurité, disponible sur le site web de [l'État] à l'adresse [lien vers le site web, le cas échéant]. Le résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans [l'État], de ceux qui ont touché des aéronefs immatriculés dans [l'État] effectuant des vols commerciaux et de ceux qui ont touché des aéronefs d'aviation générale, est présenté dans les tableaux ci-après.

<i>Année</i>	<i>Accidents mortels</i>	<i>Accidents non mortels</i>	<i>Incidents graves</i>
Événements de transport aérien commercial au [État]			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			
Événements d'aéronefs d'aviation générale au [État]			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			

<i>Année</i>	<i>Accidents mortels</i>	<i>Accidents non mortels</i>	<i>Incidents graves</i>
Événements touchant des aéronefs de transport commercial immatriculés au [État]			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			
Événements touchant des aéronefs d'aviation générale immatriculés au [État]			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			

Les catégories d'événements en aviation de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) ont été utilisées lors de l'identification des risques nationaux de sécurité opérationnelle. La taxonomie de la CICTT peut être consultée sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

Les [nombre] catégories d'événements à risque élevé au niveau national (N-HRC) suivantes, dans le contexte de [État], sont considérées comme des priorités absolues, car elles ont autrefois entraîné ou pourraient entraîner un nombre élevé de décès, ou parce qu'elles posent un risque du fait qu'elles sont à l'origine du nombre le plus élevé d'accidents (ou d'incidents graves) par rapport au nombre total d'événements. Elles ont été recensées sur la base de l'analyse des données issues des systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire, des rapports d'enquête sur les accidents et incidents, des activités de supervision de la sécurité menées au cours des [nombre] dernières années, ainsi que sur la

base d'analyses régionales réalisées par [énumérer les entités – *par exemple, RASG, RSOO, PIRG et/ou RAIO*] et des risques de sécurité opérationnelle dans le monde figurant dans le GASP.

Ces N-HRC sont conformes à toutes les HRC pertinentes répertoriées dans la [édition actuelle] édition du GASP, ainsi que dans le [nom du RASP] :

- 1) [énumérer les N-HRC et expliquer brièvement la raison pour laquelle elles sont considérées comme prioritaires – *par exemple, les événements de type LOC-I. Des exploitants ont subi des incidents impliquant des écarts par rapport à la trajectoire de vol prévue et les ont signalés à l'État via son système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS)*].
- 2) [...]
- 3) [...]

Pour chacune des N-HRC recensées dans le NASP, les principaux facteurs contributifs suivants ont été relevés :

N-HRC 1 : [nom de la catégorie d'événement – *par exemple, LOC-I*]

- 1) [liste des facteurs contributifs – *par exemple, procédures d'exploitation normalisées insuffisantes pour une gestion efficace des vols*]
- 2) [...]
- 3) [...]

N-HRC 2 : [nom de la catégorie d'événement]

- 1) [liste des facteurs contributifs]
- 2) [...]
- 3) [...]

N-HRC [n] : [nom de la catégorie d'événement]

- 1) [liste des facteurs contributifs]
- 2) [...]
- 3) [...]

Outre les N-HRC énumérées ci-dessus, d'autres catégories d'événements à risque au niveau national ont été recensées.

- 1) [énumérer les autres catégories d'événements à risque au niveau national et décrire brièvement la raison pour laquelle elles ont été considérées comme prioritaires – *par exemple, les impacts d'oiseaux. Des exploitants ont subi des incidents impliquant des impacts d'oiseaux et les ont signalés à l'État via son SDCPS*]
- 2) [...]
- 3) [...]

SECTION 4. DÉFIS ORGANISATIONNELS NATIONAUX

En plus des risques nationaux de sécurité opérationnelle énumérés dans le NASP, [l'État] a recensé les défis organisationnels nationaux à inclure dans le plan. La priorité leur est accordée en raison de leur importance pour renforcer et améliorer les capacités de supervision de la sécurité de [l'État] et la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national.

Les huit éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité sont définis par l'OACI. [L'État] s'engage à mettre en œuvre de façon effective ces huit EC, dans le cadre de ses responsabilités générales en matière de supervision de la sécurité, qui mettent l'accent sur l'engagement de [l'État] en faveur de la sécurité de ses activités aéronautiques. Les huit EC sont indiqués dans la figure 1 ci-dessous.

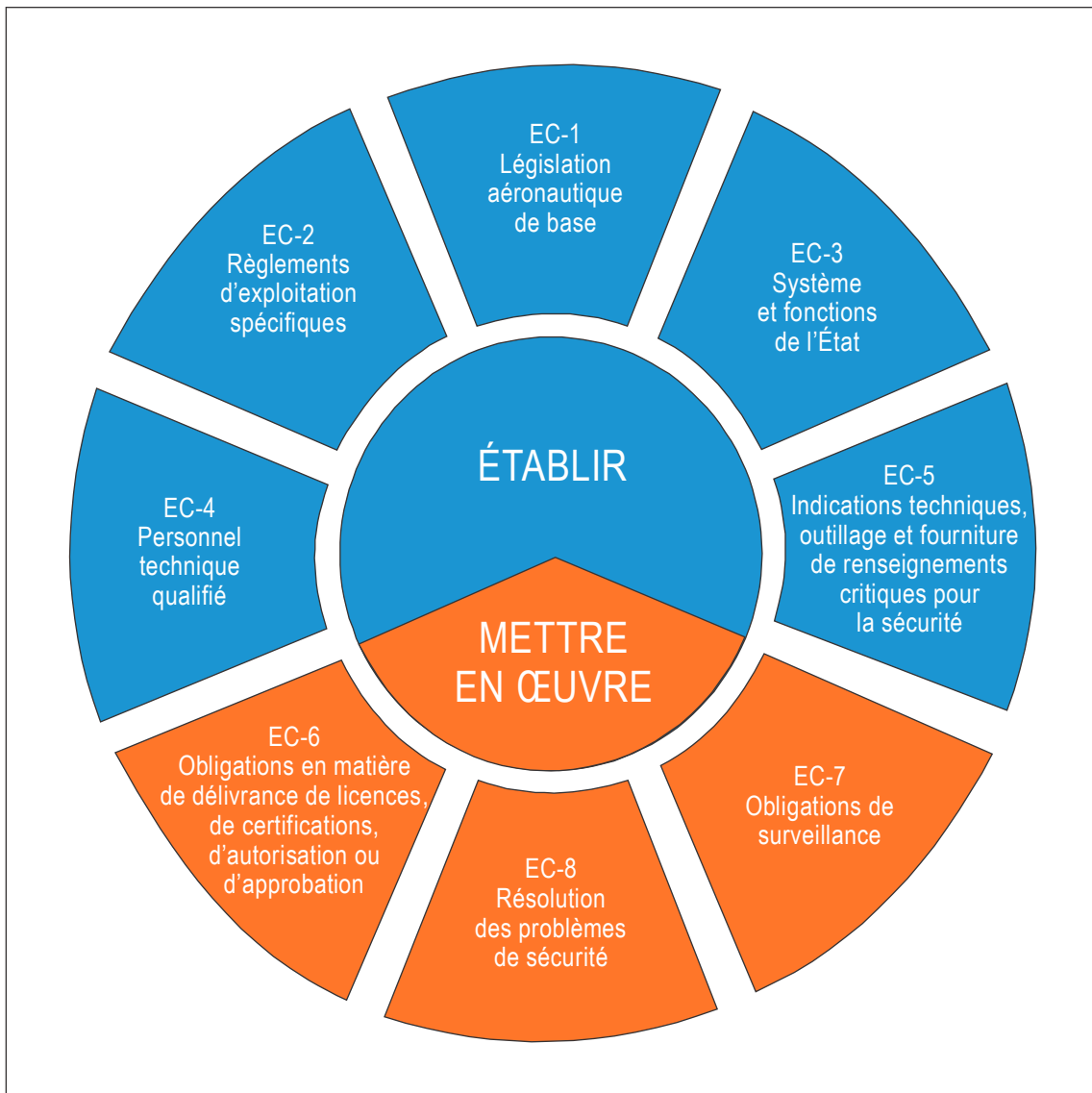


Figure 1. Éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité

Le NASP couvre également les domaines de l'aviation civile traités dans le cadre des domaines d'audit (AA)² définis par l'OACI dans le *Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue* (Doc 9735). Les activités les plus récentes de l'OACI visant à mesurer l'efficacité et la durabilité de [État], dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ont permis de compiler les scores ci-après, qui sont consignés dans une carte thermique nationale :

EC-1	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-2	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-3	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-4	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-5	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-6	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-7	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
EC-8	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
	LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA

Les [nombre] défis organisationnels ci-après, dans le contexte de [État], sont jugés comme étant de la plus haute priorité parce qu'ils ont une incidence sur les capacités de supervision et de gestion de la sécurité de l'État, et, à terme, sur la sécurité de l'aviation au niveau national. Ils ont été recensés à partir d'une analyse des données USOAP, des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents, des activités de supervision de la sécurité menées au cours des [nombre] dernières années, et d'une analyse régionale réalisée par [noms des entités – par exemple, RASG, RSOO, PIRG et/ou RAIQ]. Ces problèmes sont habituellement de nature systémique et sont liés aux défis que présentent la conduite des fonctions de supervision de la sécurité des États, la mise en œuvre des PNS sur le plan national, et le niveau de mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les fournisseurs de services nationaux. Ils tiennent compte de l'incidence des aspects organisationnels (dont la culture organisationnelle, les politiques et procédures, la sélection et la formation des employés, et l'affectation des ressources) sur les capacités de supervision et de gestion de la sécurité au sein des [noms des entités de l'État] ainsi que des fournisseurs de services. Ces défis organisationnels sont alignés sur ceux qui sont énumérés dans [l'édition la plus récente] du GASP ainsi que dans le [nom du RASP] :

- 1) [liste des défis organisationnels et brève description de la raison pour laquelle ils sont considérés comme prioritaires – par exemple, manque de moyens d'enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs au niveau national. Ce domaine est celui pour lequel l'État a reçu la combinaison de scores AA et EC la plus faible (conformément à la carte thermique nationale) au cours du dernier audit USOAP de l'OACI et, en conséquence, la priorité la plus haute lui a été accordée.]
- 2) [...]
- 3) [...]

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

**SECTION 5. ORIENTATION STRATÉGIQUE DE [L'ÉTAT]
EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

Le NASP inclut les objectifs et cibles régionaux de sécurité ci-après pour la gestion de la sécurité de l'aviation, ainsi qu'une série d'indicateurs permettant de suivre les progrès réalisés en vue de leur réalisation. Ces objectifs, cibles et indicateurs sont liés aux objectifs, cibles et indicateurs figurant dans le [nom du RASP], auxquels s'ajoutent des objectifs, cibles et indicateurs régionaux supplémentaires.

Objectifs	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP et le RASP
[liste des objectifs]	[liste des cibles]	[liste des indicateurs]	[description du lien]
1. <i>Par exemple, parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle</i>	1.1 <i>D'ici 2028, l'État et son industrie devront contribuer à la baisse du taux national d'accidents (en utilisant une moyenne mobile sur cinq ans et l'année 2025 comme année de référence).</i> 1.2 <i>n</i>	1.1.1 <i>Nombre d'accidents par 10 000 départs enregistrés dans l'État</i> 1.1.2 <i>Nombre d'accidents mortels par 10 000 départs enregistrés dans l'État</i> 1.2. <i>n</i>	<i>Cet objectif est directement lié à l'objectif 1 et à la cible 1.1 du GASP ainsi qu'à l'objectif 1 et à la cible 1.1. du RASP.</i>
2. <i>Par exemple, renforcer les capacités de l'État en matière de supervision de la sécurité</i>	2.1 <i>D'ici 2028, l'État devra améliorer son score de mise en œuvre effective (EI) pour le personnel technique qualifié (EC-4) dans les domaines enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG), et aérodromes et aides au sol (AGA) respectivement, afin d'atteindre la moyenne mondiale.</i> 2.2 <i>n</i>	2.1.1 <i>Score d'EI pour le EC-4 et l'AIG</i> 2.1.2 <i>Score d'EI pour le EC-4 et l'AGA</i> 2.2 <i>n</i>	<i>Cet objectif est directement lié à l'objectif 2 et à la cible 2.2 du GASP et à l'objectif 2 et à la cible 2.2 du RASP</i>
3.	3.1 3.2 <i>n</i>		
4.	4.1 4.2 <i>n</i>		
5.	5.1 5.2 <i>n</i>		
6.	6.1 6.2 <i>n</i>		

Le NASP comprend un plan d'action, constitué d'une liste de SEI prioritaires, qui viennent à l'appui de la stratégie nationale en matière de sécurité. Cette liste de SEI prioritaires contribuera à l'atteinte des objectifs nationaux de sécurité en traitant les problèmes nationaux de sécurité recensés dans ce plan, au moyen d'actions spécifiques pour chacun des risques opérationnels et des défis organisationnels nationaux identifiés respectivement aux sections 3 et 4. Ces SEI comprennent des actions telles que l'élaboration de politiques, le renforcement des capacités, l'analyse des données de sécurité, les évaluations des risques pour la sécurité et la promotion de la sécurité. Le NASP présente les SEI qui ont été élaborées à partir des feuilles de route relatives aux défis organisationnels (ORG) et aux risques opérationnels (OPS) pour la sécurité, qui figurent dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) de l'OACI, ainsi que des problèmes propres à l'État recensés par [énumérer des méthodes – *par exemple, la législation, une directive, le recensement de dangers, etc.*]. Certaines SEI nationales sont liées à des SEI plus générales aux niveaux régional et international et contribuent à améliorer la sécurité de l'aviation dans le monde. La liste complète des SEI figure dans l'appendice du NASP.

Les SEI de ce plan sont mises en œuvre par le biais des capacités de supervision de la sécurité de [État] et des SGS des prestataires de services.

Le NASP traite également de problèmes émergents pouvant découler de nouveaux concepts opérationnels, de nouvelles technologies, de changements de politiques publiques, de nouveaux modèles commerciaux ou d'idées susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité à l'avenir, et pour lesquels il n'existe pas suffisamment de données pour réaliser une analyse conventionnelle fondée sur les données. En raison de cette absence de données, les problèmes émergents ne peuvent être automatiquement considérés comme des risques de sécurité opérationnelle. Face à cette conjoncture, il est important que [État] reste vigilant afin de recenser les dangers, de recueillir et de partager des données pertinentes et d'élaborer de manière proactive des mesures d'atténuation pour gérer les risques associés. Le NASP aborde les problèmes émergents suivants, qui ont été recensés par [décrire le processus – *par exemple, une analyse menée par les prestataires de services*] en vue de faire l'objet d'une analyse plus approfondie :

- 1) [énumérer les problèmes émergents – *par exemple, les drones de petite taille utilisés à proximité d'aérodromes.*]
- 2) [...]
- 3) [...]

SECTION 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

[L'État] suivra de façon continue la mise en œuvre des SEI énumérées dans les NASP et mesurera la performance de sécurité du système national de l'aviation civile pour veiller à ce que les résultats prévus soient atteints, au moyen des mécanismes présentés dans l'appendice au présent plan.

Outre ce qui précède, [l'État] examinera le NASP tous les [nombre] ans, ou plus tôt au besoin, pour s'assurer que les risques de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels et les SEI recensés sont mis à jour et demeurent pertinents. [Nom de l'entité responsable – *par exemple, l'AAC*] examinera régulièrement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans le NASP pour vérifier que les objectifs nationaux sont atteints. Au besoin, [l'État] demandera l'appui de [noms des entités – *par exemple, le RASG, l'industrie*] pour faire en sorte que les SEI soient mises en œuvre dans les délais afin de remédier aux problèmes nationaux de sécurité. Grâce à un suivi serré des SEI, [l'État] apportera les ajustements nécessaires au NASP et à ses initiatives et le mettra à jour en conséquence.

[L'État] utilisera les indicateurs énumérés dans la section 5 du présent plan pour mesurer la performance de sécurité du système national de l'aviation civile et suivre chaque cible nationale de sécurité. Un rapport de sécurité périodique [*par exemple, annuel, triennal, etc.*] sera publié pour fournir aux parties prenantes de l'information à jour pertinente sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité ainsi que sur l'état de mise en œuvre des SEI.

Si les objectifs nationaux de sécurité ne sont pas atteints, les facteurs contributifs seront présentés. Si [l'État] détecte des risques critiques de sécurité opérationnelle, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourra nécessiter une révision imprévue du NASP.

[L'État] a adopté une approche normalisée pour présenter l'information au niveau régional et faire le compte rendu au [nom de l'entité responsable – *par exemple, le RASG*] au moyen de [décrire les méthodes utilisées par la région]. Cette approche permet à la région de recevoir l'information et d'évaluer les risques de sécurité opérationnelle en utilisant des méthodes communes.

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

[Nom de l'entité responsable]

[Adresse postale]

[Numéro de téléphone]

[Télécopie]

[Courriel]

[Site web]

Appendice au NASP

SEI DÉTAILLÉES : RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

N-HRC x : [nom de la N-HRC – par exemple, LOC-I]							
Objectif x : [nom – par exemple, objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle]							
Cible x.x : [description – par exemple, cible 1.1 : D'ici 2028, l'État et son industrie devront contribuer à la baisse du taux national d'accidents]							
Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délai	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques	Priorité	Activité de suivi
[nom de la SEI et numéro OACI de la SEI et numéro de la SEI du RASP, le cas échéant]	[description des mesures]	[indiquer le délai d'achèvement]	[nom]	[liste des parties prenantes]	[liste des métriques]	[Faible/moyenne/élevée]	[liste des mécanismes de suivi de la mise en œuvre des SEI]
<i>Par exemple, SEI OPS 2 de l'OACI – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I au niveau national</i>	<i>Exiger une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) dans tous les programmes de formation périodique de conversion de type sur simulateur de vol complet</i>	<i>1^{er} trimestre 2026 au 4^e trimestre 2028</i>	<i>AAC</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Exploitants</i> • <i>Organismes de formation agréés (ATO)</i> • <i>Fournisseurs de produits de simulateurs de vol et de services</i> • <i>Associations de pilotes</i> • <i>Inspecteurs de l'AAC</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Actualisation des programmes de formation avec ajout de la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i> • <i>Pourcentage de pilotes qui ont terminé l'UPRT</i> • <i>Taux d'événement de pertes de contrôle dans les comptes rendus volontaires</i> • <i>Événements d'activation des interventions vibreur dans les données des FDA</i> • <i>Taux d'événement de LOC-I</i> 	<i>Élevée</i>	<i>Surveillance des activités de formation de l'exploitant et de l'ATO</i>

SEI DÉTAILLÉES : DÉFIS ORGANISATIONNELS NATIONAUX

Défi organisationnel x¹ : [désignation du défi – <i>par exemple, manque de moyens d'enquête sur les accidents et les incidents au niveau national</i>]							
Objectif x : [nom – <i>par exemple, objectif 2 : Renforcer les capacités de l'État en matière de supervision de la sécurité</i>]							
Cible x.x : [description – <i>par exemple, cible 2.2 : D'ici 2028, l'État devra améliorer son score d'EI du EC-4 pour l'AIG et pour l'AGA en vue d'atteindre la moyenne mondiale</i>]							
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Mesures</i>	<i>Déla</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Parties prenantes</i>	<i>Métriques</i>	<i>Priorité</i>	<i>Activité de suivi</i>
[nom de la SEI et numéro OACI de la SEI et numéro de la SEI dans le RASP, le cas échéant]	[description des mesures]	[indiquer le délai d'achèvement]	[nom]	[liste des parties prenantes]	[liste des métriques]	[Faible/moyenne/élevée]	[liste des mécanismes de suivi de la mise en œuvre des SEI]
<i>Par exemple, SEI-3 ORG de l'OACI – Mise en œuvre d'un mécanisme visant à garantir que chaque autorité de supervision de la sécurité dispose de suffisamment de personnel pour respecter ses obligations aux niveaux national et international</i>	<i>Mettre au point et mettre en œuvre un système pour notamment attirer, recruter et retenir un nombre approprié de membres du personnel compétents à l'appui des enquêtes sur les accidents et incidents</i>	<i>1^{er} trimestre 2026 au 4^e trimestre 2028</i>	<i>Commission d'enquête sur les accidents (AIB)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • AIB • AAC • Constructeurs d'aéronefs • RAIO 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Système de recrutement mis à jour en fonction du nouveau programme de recrutement</i> • <i>Nombre de séances de formation sur les enquêtes sur les accidents et les incidents</i> • <i>Nombre de membres du personnel qui ont terminé la formation d'enquêteur sur les accidents et incidents</i> • <i>Nombre d'enquêteurs qui font toujours partie de l'effectif plus de 12 mois après le recrutement</i> 	<i>Élevée</i>	<i>Résultats USOAP-CMA après le prochain audit</i>

1. Un défi organisationnel peut être associé à de nombreux objectifs et/ou cibles.

Appendice B au chapitre 4

LISTE DE VÉRIFICATION DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.¹)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
4.3.1 Introduction du NASP			
4.3.1 a)	La section présente-t-elle une vue d'ensemble du plan, notamment de sa structure (sections et leur contenu) ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 b)	Mentionne-t-elle l'engagement de l'État envers la sécurité de l'aviation et l'affectation de ressources aux activités (de niveau national) visant à renforcer la sécurité de l'aviation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 c)	Décrit-elle la manière dont le NASP est lié au PNS, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.1 d)	Décrit-elle le processus d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du NASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 d) 1)	Décrit-elle la manière dont le NASP est élaboré et entériné, en indiquant les entités responsables ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 d) 2)	Explique-t-elle la nécessité d'une démarche concertée pour réaliser la stratégie présentée dans le NASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 d) 3)	Décrit-elle la gouvernance du NASP, y compris à quelle fréquence il est examiné et actualisé ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 e)	Décrit-elle les problèmes nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 f)	Décrit-elle les objectifs et cibles nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

1. Sans objet (S.o.)

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.¹)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
4.3.1 g)	Décrit-elle le contexte opérationnel de l'État ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.2 Objet du NASP			
4.3.2 a)	La section comprend-elle une description de l'orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.2 b)	Établit-elle la durée du NASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.2 c)	Mentionne-t-elle le rapport entre le NASP, l'édition la plus récente du GASP et le RASP correspondant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.2 d)	Identifie-t-elle d'autres plans nationaux pris en compte lors de l'élaboration du NASP, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.3 Risques nationaux de sécurité opérationnelle			
4.3.3 a)	La section fait-elle une synthèse des accidents et des incidents graves qui sont survenus dans l'État pendant une période donnée, ainsi que de ceux impliquant un aéronef immatriculé dans l'État, en particulier un aéronef dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5 700 kg, dans le cadre de vols commerciaux réguliers ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 b)	Décrit-elle la taxonomie utilisée dans le processus de détermination des risques nationaux de sécurité opérationnelle ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 c)	Énumère-t-elle les HRC au niveau national (N-HRC) et explique-t-elle la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 d)	Énumère-t-elle les principaux facteurs contributifs à l'origine des N-HRC recensées par l'État ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 e)	Énumère-t-elle d'autres catégories d'événements à risque au niveau national, en indiquant la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.¹)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
4.3.4 Défis organisationnels nationaux			
4.3.4 a)	Fournit-elle une synthèse des capacités de supervision effectives de l'État ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.4 b)	Inclut-elle une liste et une description des défis organisationnels nationaux sélectionnés pour le NASP, ainsi que la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.4 c)	Explique-t-elle la manière dont ils ont été identifiés, y compris, mais sans s'y limiter, une approche pilotée par les données ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 L'orientation stratégique de l'État pour la gestion de la sécurité de l'aviation			
4.3.5 a)	Énumère-t-elle les objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 a) 1)	Explique-t-elle le lien entre les objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité et le GASP et le RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 a) 2)	Dresse-t-elle la liste des objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité spécifiques s'ajoutant à ceux du GASP et du RASP, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.5 b)	Décrit-elle le plan d'action qui sous-tend la stratégie en matière de sécurité figurant dans le NASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 b) 1)	Explique-t-elle comment la liste de SEI hiérarchisées contribuera à l'atteinte des objectifs nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 b) 2)	Explique-t-elle le lien entre les SEI et les initiatives globales au niveau régional ou international ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 b) 3)	Énumère-t-elle les SEI que l'État prévoit de mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour répondre à toutes les N-HRC et à d'autres catégories d'événements à risque au niveau national, et qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.¹)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
4.3.5 b) 4)	Recense-t-elle les SEI provenant de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (reprises principalement de la Feuille de route pour les risques de sécurité opérationnelle), selon le cas ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.5 b) 5)	Énumère-t-elle les SEI que l'État prévoit de mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour traiter tous les défis organisationnels nationaux constatés, et qui sont nécessaires pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 b) 6)	Repère-t-elle les SEI provenant de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (reprises principalement de la Feuille de route pour les défis organisationnels), le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.5 b) 7)	Fait-elle des renvois aux SEI correspondantes du RASP, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.5 c)	Énumère-t-elle les problèmes émergents qui pourraient exiger une analyse plus poussée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 Suivi de la mise en œuvre			
4.3.6 a)	La section décrit-elle les moyens utilisés par l'État pour suivre la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASP et pour mesurer la performance de sécurité du système national de l'aviation civile et s'assurer que les résultats escomptés sont atteints ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 b)	Explique-t-elle la méthode utilisée pour apporter des correctifs et des ajustements au NASP et aux SEI et pour en rendre compte ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 c)	Explique-t-elle la méthode utilisée pour suivre la performance de chaque objectif national de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 d)	Décrit-elle la méthode utilisée pour fournir aux parties prenantes de l'information pertinente à jour sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs et cibles nationaux de sécurité et sur l'état de mise en œuvre des SEI ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.¹)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
4.3.6 e)	Comprend-elle un texte explicatif concernant les situations suivantes : « si les objectifs et cibles nationaux de sécurité ne sont pas atteints, en expliquer les facteurs contributifs » ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 e) 1)	Comprend-elle un texte explicatif concernant les situations suivantes : « si l'État détecte des risques de sécurité opérationnelle critiques, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du NASP » ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 f)	Explique-t-elle que l'État a adopté une approche normalisée, selon les indications du RASG ou d'une autre entité régionale compétente, pour fournir l'information au niveau régional ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 g)	Mentionne-t-elle les liens à contacter pour présenter des demandes ou obtenir de l'information supplémentaire ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

ISBN 978-92-858-0010-9



9 7 8 9 2 8 5 8 0 0 1 0 9