



OACI

Doc 10162

Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Deuxième édition, 2026



Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 10162

Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Deuxième édition, 2026

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 l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

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

Première édition, 2023

Deuxième édition, 2026

Doc 10162, Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Commande n° : 10162

ISBN 978-92-858-0114-4

© 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.

AMENDEMENTS

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

RELEVÉ DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

[illegible][illegible]

AVANT-PROPOS

La résolution A41-6 de l'Assemblée : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, invite les États à élaborer et à mettre en œuvre un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) compatible avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004). Le NASP devrait contenir des indicateurs permettant de suivre sa mise en œuvre et de mesurer l'avancement de ses objectifs respectifs.

Alors que le GASP définit une stratégie mondiale de sécurité, y compris des objectifs, des cibles et des indicateurs, des plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) devraient être élaborés et coordonnés par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) en vue de traiter de problèmes de sécurité régionaux spécifiques, conformément aux objectifs et cibles du GASP. Le RASP devrait contenir des indicateurs permettant de mesurer l'avancement de ses objectifs respectifs.

Le présent manuel a été élaboré pour donner aux États et aux régions des orientations sur les sources de données des indicateurs utilisés en vue de mesurer la réalisation des objectifs des NASP et des RASP, respectivement. Il contient un formulaire d'indicateur du GASP, élaboré pour chaque indicateur, qui vise à donner aux États et aux régions des orientations et des définitions claires, à garantir la collecte de données cohérentes et fiables, et à favoriser l'utilisation des indicateurs du GASP aux niveaux régional et national.

Cette deuxième édition s'aligne sur l'édition 2026-2028 du GASP. Elle aborde différents aspects à prendre en compte par une région ou un État lors du suivi de la mise en œuvre d'un RASP et d'un NASP, respectivement. Les nouvelles orientations portent sur la mesure de la performance de sécurité des plans, y compris l'utilisation des indicateurs du GASP dans le contexte d'un RASP ou d'un NASP. Le manuel fournit des orientations pour la transition de la phase de planification d'un RASP ou d'un NASP vers le processus de suivi après publication, ainsi que sur le rôle des parties prenantes. Il comprend des orientations détaillées pour l'établissement de rapports d'avancement sur la mise en œuvre d'un RASP ou d'un NASP et de leurs plans d'action connexes. La présente édition du manuel contient également des lignes directrices pour l'examen des objectifs et cibles existants, à l'intention des régions et des États qui élaborent une édition révisée de leur RASP ou NASP.

Le présent manuel devrait être utilisé conjointement avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004), la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) et le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131).

Le présent manuel a été élaboré avec la contribution d'experts des autorités de l'aviation civile, de l'industrie, ainsi que d'organisations régionales et internationales, puis soumis à un examen approfondi par les pairs, en tenant compte des observations des experts. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) remercie de sa contribution le Groupe d'étude du GASP (GASP-SG) 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 Objectif	1-2
1.3 Application.....	1-2
Chapitre 2. Mesure de la performance de sécurité relative au plan.....	2-1
2.1 Généralités	2-1
2.2 Utilisation des indicateurs du GASP pour le NASP	2-1
2.3 Sélection et validation des indicateurs du NASP	2-2
2.4 De la planification à la mesure	2-2
2.5 Rôle de l'équipe d'élaboration du NASP.....	2-2
2.6 Rapport d'avancement du NASP.....	2-3
2.7 Examen des objectifs et cibles existants	2-5
2.8 Structure de gouvernance du NASP.....	2-5
Appendice A au chapitre 2. Formulaire d'indicateur du plan national de sécurité de l'aviation (NASP-I)	2-A-1
Appendice B au chapitre 2. Modèle de rapport d'avancement du plan national de sécurité de l'aviation.....	2-B-1
Appendice C au chapitre 2. Aide à la décision pour les objectifs et cibles existants	2-C-1
Chapitre 3. Indicateurs du GASP	3-1
3.1 Généralités	3-1
3.2 Contenu et utilisation des formulaires d'indicateur du GASP	3-1
3.3 Présentation des formulaires d'indicateur du GASP.....	3-1
Appendice A au chapitre 3. Formulaires d'indicateur du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP-I).....	3-A-1

GLOSSAIRE

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

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 pénale.

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 – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

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.

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 limités à un niveau acceptable.

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

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

AA	Domaine d'audit
AAC	Autorité de l'aviation civile
ADREP	Compte rendu d'accident/incident
AGA	Aérodromes et aides au sol
AIA	Service d'enquête sur les accidents
AIG	Enquête sur les accidents et incidents d'aviation
ARC	Contact anormal avec la piste
BARS	Norme de base du risque en aviation
CANSO	Organisation des services de navigation aérienne civile
CAST	Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale
CFIT	Impact sans perte de contrôle
CICTT	Équipe de taxonomie commune CAST/OACI
CMA	Méthode de surveillance continue
EC	Élément crucial
EI	Mise en œuvre effective
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FDM	Suivi des données de vol
FSF	Fondation pour la sécurité des vols
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
IATA	Association du transport aérien international
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
IOSA	Audit IATA de la sécurité de l'exploitation
ISAGO	Programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol
IS-BAH	Norme internationale pour les services d'assistance au sol des avions d'affaires
IS-BAO	Norme internationale pour l'exploitation des avions d'affaires
LOC-I	Perte de contrôle en vol
MAC	Collision en vol
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
NASP-I	Indicateur du NASP
OAG	Official Airline Guide (Guide officiel des compagnies aériennes)
OLF	Cadre en ligne
OVSG	Groupe d'étude sur la validation des occurrences
PNS	Programme national de sécurité
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
RE	Sortie de piste
RI	Incursion sur piste
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
TURB	Rencontre de turbulences
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

1.1.1 Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), disponible à l'adresse www.icao.int/gasp, présente la stratégie mondiale d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. Conformément au GASP, chaque région et chaque État devrait élaborer, respectivement, un plan régional et un plan national de sécurité de l'aviation (RASP et NASP), contenant ses orientations stratégiques pour la gestion de la sécurité de l'aviation pendant une période déterminée.

1.1.2 Lors de l'élaboration d'un RASP ou d'un NASP, l'entité responsable devrait veiller à ce que le plan :

- a) identifie les dangers et les carences en matière de sécurité ;
- b) contienne une liste des problèmes de sécurité classés par ordre de priorité, sur la base des dangers et des carences recensées en matière de sécurité (sous la forme de risques de sécurité opérationnelle et de défis organisationnels) ;
- c) fixe des objectifs et des cibles de sécurité (en d'autres termes, l'orientation stratégique pour la gestion de la sécurité de l'aviation) ;
- d) présente des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) spécifiques (en d'autres termes, un plan d'action) ;
- e) définisse la manière dont l'entité responsable mesurera la performance de sécurité afin de suivre la mise en œuvre du plan et son efficacité.

1.1.3 La mesure de la performance de sécurité comporte deux tâches distinctes :

- a) la définition du processus permettant de suivre la mise en œuvre du plan et son efficacité ;
- b) la mesure effective de la performance de sécurité au niveau régional ou national.

1.1.4 La tâche b) peut s'avérer plus difficile, car elle implique la collecte et l'analyse de données provenant de différentes sources afin de suivre la mise en œuvre des SEI énumérées dans le plan et de suivre les résultats au regard de chaque cible de sécurité. L'utilisation d'indicateurs, présentée dans le RASP ou le NASP, est essentielle pour évaluer les progrès accomplis en vue d'atteindre chaque cible et par la suite chaque objectif. Le choix d'indicateurs appropriés est fondamental pour suivre la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation ; un indicateur pour lequel les données ne sont pas disponibles ou difficiles à obtenir compliquera le processus de suivi.

1.1.5 La sélection et la validation des indicateurs, liés aux objectifs présentés dans un RASP ou un NASP, permettent à l'entité responsable de mesurer si les SEI (qui composent le plan d'action) atteignent les résultats souhaités. Grâce à ces actions, la performance de sécurité régionale et nationale peut être mesurée. La mise en place d'une série de paramètres, définis par les indicateurs du RASP ou du NASP, constitue une étape importante, non seulement pour le

processus d'élaboration, mais aussi pour l'évaluation finale de la réussite du plan, c'est-à-dire la mesure dans laquelle les résultats souhaités ont été obtenus (par exemple la réduction du nombre d'incidents).

1.1.6 L'élaboration d'un RASP ou d'un NASP ne constitue ni un processus ponctuel, ni un processus qui s'achèverait avec la publication du plan. L'entité responsable au niveau régional ou national devrait :

- a) traiter toute difficulté pouvant survenir au cours de la mise en œuvre ;
- b) déterminer les facteurs (tels que les événements perturbateurs) qui imposent une réévaluation du plan afin de s'assurer que son contenu reste pertinent au regard du contexte opérationnel, et indiquer les autres SEI que la région ou l'État pourrait devoir gérer ;
- c) mettre en place un processus de tenue à jour pour la coordination et le suivi continus des mises à jour du plan et de ses SEI ;
- d) fournir aux parties prenantes des informations pertinentes et à jour sur les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de sécurité, ainsi que sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des SEI (par exemple, au moyen d'un rapport d'avancement).

1.1.7 Les cibles du GASP exigent que toutes les régions publient un RASP actualisé (sur la base de la dernière édition du GASP) et que tous les États publient un NASP actualisé (sur la base de la dernière édition du GASP et de leur RASP respectif). Chaque région et chaque État devrait par conséquent mettre en place un processus visant à tenir son plan à jour et à le réviser, si nécessaire, pour veiller à ce que les problèmes de sécurité actuels et émergents soient traités. Ce processus implique principalement la révision des objectifs et cibles existants, ainsi que l'élaboration éventuelle de nouvelles SEI pour permettre leur réalisation.

1.2 OBJECTIF

Le présent document fournit aux régions et aux États des orientations pour définir un processus de mesure de la performance de sécurité liée respectivement à leurs RASP et NASP, et pour évaluer leur mise en œuvre et leur efficacité. Il aborde les aspects liés à la mesure de la performance de sécurité des plans, y compris l'utilisation des indicateurs du GASP dans le contexte d'un RASP ou d'un NASP. Le présent manuel fournit des orientations pour la transition de la phase d'élaboration d'un plan vers le processus de suivi après publication, ainsi que sur le rôle des parties prenantes. Il comprend des orientations détaillées pour l'établissement de rapports d'avancement sur la mise en œuvre d'un RASP et d'un NASP et de leurs plans d'action connexes. Afin de favoriser l'utilisation des indicateurs du GASP aux niveaux régional et national, le présent manuel fournit des orientations sur la manière de rassembler les données nécessaires et de mesurer chacun de ces indicateurs. Un « formulaire d'indicateur du GASP » a été élaboré pour chaque indicateur figurant dans la dernière édition du GASP, afin de garantir la collecte de données cohérentes et fiables qui facilitent le suivi de la mise en œuvre. Le présent manuel contient également des lignes directrices pour l'examen des objectifs et cibles existants, à l'intention des régions et des États qui élaborent une édition révisée de leur RASP ou NASP.

1.3 APPLICATION

Le contenu du présent manuel est fourni à titre indicatif et ne devrait pas être considéré comme l'unique moyen de suivre la mise en œuvre d'un RASP ou d'un NASP. Les États devraient examiner les besoins spécifiques de leur région et aligner leurs initiatives sur leur RASP respectif, le cas échéant.

Chapitre 2

MESURE DE LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ RELATIVE AU PLAN

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Par l'intermédiaire de son plan national de sécurité de l'aviation (NASP), l'État fixe des objectifs et cibles de sécurité à l'échelle nationale et définit une série d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) pour les atteindre. Il utilise également une série d'indicateurs, liés aux cibles présentées dans son NASP, pour évaluer si les SEI atteignent les résultats souhaités. Grâce à ces actions, l'État peut évaluer la performance nationale de sécurité. Celle-ci est mesurée à l'aide d'une série de paramètres définis par les indicateurs du NASP.

Note.— Le présent chapitre fournit des orientations pour mesurer la performance de sécurité d'un NASP ; le même raisonnement devrait être appliqué par une région lorsqu'elle mesure la performance de sécurité d'un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP). Dans le contexte du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du RASP, le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou d'entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique.

2.1.2 Le processus d'élaboration d'un NASP comprend huit étapes [voir le Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (Doc 10131), chapitre 2]. La dernière étape de ce processus, relative à la mesure de la performance de sécurité, se divise en deux tâches distinctes, décrites ci-dessous.

2.1.3 La première tâche consiste à définir le processus de suivi, qui constitue la phase de planification au cours de laquelle l'équipe d'élaboration du NASP décrit comment celui-ci sera inspecté afin de vérifier qu'il est mis en œuvre (ce qui est évalué par l'achèvement en temps utile des SEI présentées dans son plan d'action) et qu'il est efficace (ce qui est évalué par des paramètres définis, y compris un ensemble d'indicateurs du NASP).

2.1.4 La seconde tâche consiste à mesurer effectivement la performance de sécurité après la publication du NASP, ce qui correspond au déploiement du processus de suivi (défini dans la première tâche) et à évaluer la réussite du NASP, c'est-à-dire la mesure dans laquelle les résultats souhaités ont été obtenus (par exemple la réduction du nombre d'incidents). À ce stade, l'équipe d'élaboration du NASP poserait la question suivante : « La sécurité s'est-elle améliorée à l'échelle nationale ? ». La réponse nécessite l'utilisation des indicateurs du NASP pour produire des preuves des progrès accomplis par rapport aux cibles de sécurité établies à l'échelle nationale. Pour ce faire, l'État devrait définir une série de paramètres permettant d'évaluer la performance de sécurité et l'efficacité du NASP, conformément au GASP.

2.2 UTILISATION DES INDICATEURS DU GASP POUR LE NASP

2.2.1 L'État peut utiliser les indicateurs du GASP pour élaborer les indicateurs nationaux figurant dans le NASP. Cependant, les indicateurs du GASP ne devraient pas nécessairement être tous repris dans un NASP. Les indicateurs du GASP sélectionnés pour le NASP devraient être pertinents par rapport aux cibles nationales en matière de sécurité. Des orientations sur chacun des indicateurs du GASP sont présentées au chapitre 3.

2.2.2 L'État peut également élaborer ses propres indicateurs à la place ou en complément des indicateurs du GASP. Des orientations sur l'élaboration des indicateurs sont présentées dans le Doc 10131, chapitre 2. Outre le GASP, l'État devrait également consulter le RASP correspondant pour en extraire le contenu pertinent.

2.3 SÉLECTION ET VALIDATION DES INDICATEURS DU NASP

2.3.1 Lors de la sélection des indicateurs pour le NASP, l'équipe d'élaboration du NASP devrait valider chaque indicateur avant son inclusion dans le NASP, et avant sa publication. Le principal problème auquel l'équipe d'élaboration peut être confrontée est qu'un indicateur ait été inclus dans le NASP, mais que les données nécessaires pour le mesurer ne soient pas disponibles ou soient difficiles à obtenir. L'Autorité de l'aviation civile peut par exemple éprouver des difficultés à obtenir des données issues du programme de suivi des données de vol (FDM) d'un exploitant aérien en raison de leur caractère confidentiel. Un indicateur nécessitant des données issues du FDM sera par conséquent difficile à mesurer.

2.3.2 Pour sélectionner et valider chaque indicateur du NASP, l'équipe d'élaboration devrait vérifier qu'elle est en mesure de remplir chacun des champs du formulaire d'indicateur du NASP (NASP-I), présenté dans l'appendice A au présent chapitre. L'équipe devrait être en mesure de préciser les éléments suivants pour chaque indicateur du NASP, afin de s'assurer que les indicateurs sélectionnés sont réalistes et utilisables :

- a) *justification* : une explication de la manière dont l'indicateur se rapporte à une cible spécifique du GASP et de ce que la mesure et le suivi de l'indicateur confirment ;
- b) *limites* : la portée ou l'étendue de la variable ou de l'activité que l'indicateur mesure ;
- c) *définition des termes* : une définition de la terminologie technique, spécifique ou liée au projet, utilisée pour désigner ou définir l'indicateur qui peut ne pas être largement connu ou compris ;
- d) *méthode de calcul* : la formule spécifique ou technique disponible pour le calcul de la valeur de l'indicateur ;
- e) *ensemble(s) de données* : les données nécessaires pour mesurer l'indicateur ;
- f) *disponibilité* : les ensembles de données énumérés peuvent avoir différents niveaux de disponibilité : « 1 » pour les données non disponibles, « 2 » pour les données partiellement disponibles et « 3 » pour les données entièrement disponibles ;
- g) *fournisseur* : le fournisseur des données ou la source d'où proviennent les données.

2.4 DE LA PLANIFICATION À LA MESURE

Les cibles d'un NASP sont atteintes grâce à un ou plusieurs plans d'action contenant un ensemble de SEI. Chaque SEI devrait désigner une entité responsable (par exemple l'Autorité de l'aviation civile ou un prestataire de services) chargée de diriger la mise en œuvre des actions spécifiques dans le cadre de cette initiative. Une fois l'élaboration du NASP terminée, les entités responsables dirigent la mise en œuvre des SEI qui composent le plan d'action. À ce stade, l'État passe de la phase de planification (au cours de laquelle sa stratégie nationale de sécurité a été élaborée) à la phase de mesure (au cours de laquelle sa performance de sécurité est évaluée).

2.5 RÔLE DE L'ÉQUIPE D'ÉLABORATION DU NASP

À mesure que l'État passe de la planification à la mesure, l'équipe d'élaboration du NASP mesure la performance de sécurité afin de suivre la mise en œuvre du NASP et d'évaluer son efficacité en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité. Le rôle de l'équipe d'élaboration à ce stade consiste à suivre périodiquement la mise en œuvre des SEI, afin de garantir les points suivants :

- a) les actions prévues dans les SEI sont menées à bien et achevées dans les délais définis ;

- b) les actions sont efficaces (en d'autres termes, les résultats souhaités sont atteints) ;
- c) les difficultés de mise en œuvre sont résolues (par exemple, l'équipe d'élaboration du NASP n'est peut-être pas chargée de la mise en œuvre de SEI spécifiques, mais s'en remettrait à l'entité responsable pour résoudre la difficulté).

2.6 RAPPORT D'AVANCEMENT DU NASP

2.6.1 Dans le NASP, l'État devrait décrire les responsabilités en matière de comptes rendus liées à la mise en œuvre du plan. Cela inclut le processus de tenue à jour pour la coordination et le suivi des mises à jour du NASP et des SEI connexes dans le plan d'action. Les responsabilités en matière de comptes rendus consistent notamment à fournir aux parties prenantes des informations actualisées sur les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et cibles de sécurité à l'échelle nationale, ainsi que sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des différentes SEI.

2.6.2 Pour s'acquitter de ces responsabilités, l'État devrait publier un rapport d'avancement selon une fréquence prédéfinie (par exemple chaque année). Ce rapport d'avancement devrait comporter au minimum les sections suivantes :

- a) une introduction ;
- b) les résultats du suivi de chaque cible nationale de sécurité ;
- c) les résultats du suivi de chaque SEI dans le plan d'action ;
- d) une analyse de l'efficacité globale du NASP du point de vue de l'amélioration de la sécurité ;
- e) les coordonnées de contact pour toute demande de renseignements ou d'informations complémentaires.

Introduction au rapport d'avancement du NASP

2.6.3 Lors de la rédaction de l'introduction, il convient d'inclure les éléments suivants :

- a) la durée du rapport d'avancement du NASP ;
- b) l'objet du rapport ;
- c) le cycle d'examen de la mise à jour du NASP ;
- d) les entités chargées de l'examen périodique ;
- e) une description des modalités d'ajustement du NASP et de ses SEI.

Suivi des cibles nationales de sécurité

2.6.4 Lors de l'élaboration du suivi des cibles nationales de sécurité, il convient d'inclure les éléments suivants :

- a) un rapport sur l'état des cibles nationales de sécurité, y compris les objectifs auxquels elles sont liées (ces informations peuvent être présentées sous forme de tableau) ;

- b) des notes explicatives sur l'état d'avancement de chaque cible, précisant si elle a été atteinte, si elle est en cours de réalisation ou en bonne voie d'être atteinte, ou si elle n'a pas été atteinte ;
- c) une brève explication des raisons de cet état d'avancement (par exemple, la cible n'a pas été atteinte en raison d'un manque de ressources, ou un accident s'est produit qui a entraîné une augmentation du taux d'accidents).

Suivi des initiatives de renforcement de la sécurité

2.6.5 Lors de l'élaboration du suivi des SEI, il convient d'inclure les éléments suivants :

- a) un rapport sur l'état des SEI, y compris les objectifs et cibles auxquels elles sont liées (ces informations peuvent être présentées sous forme de tableau) ;
- b) des notes explicatives sur l'état d'avancement de chaque SEI, précisant si elle a été menée à bonne fin, si elle est en cours de réalisation ou en bonne voie d'être réalisée, ou si elle n'a pas été menée à bien ;
- c) une brève explication des raisons justifiant l'état d'avancement de chaque SEI.

Analyse

2.6.6 Lors de la rédaction de la section consacrée à l'analyse de l'efficacité globale du NASP, il convient d'inclure les éléments suivants :

- a) une description des progrès réalisés, sur la base des informations présentées dans le rapport (celle-ci peut être qualitative et comporter une mention telle que « des progrès satisfaisants ont été réalisés » – les données quantitatives figurent aux sections 2 et 3 du rapport) ;
- b) un texte explicatif traitant des situations suivantes :
 - 1) énumérer les objectifs nationaux de sécurité qui ne devraient pas être atteints ;
 - 2) énumérer les facteurs contributifs associés à chaque objectif national de sécurité non atteint ;
 - 3) énumérer les corrections et les ajustements qui seront apportés au NASP et à ses SEI pour remédier à la situation.

Coordonnées de contact

2.6.7 Lors de la rédaction du rapport d'avancement, il convient d'inclure une section contenant les coordonnées de contact pour toute question concernant le NASP et ses initiatives, ainsi que pour toute demande d'informations complémentaires. Il est à noter que le point de contact et l'adresse électronique ne doivent pas nécessairement être ceux d'une personne, mais peuvent être le nom de l'entité responsable (et du service spécifique) et une adresse électronique générique.

2.6.8 Un modèle de rapport d'avancement du NASP est présenté à l'appendice B au présent chapitre, à titre d'exemple.

2.7 EXAMEN DES OBJECTIFS ET CIBLES EXISTANTS

2.7.1 La mesure de la performance de sécurité ne constitue pas la dernière étape du processus d'élaboration du NASP. Comme décrit dans le Doc 10131, lorsque la mise en œuvre des SEI est achevée, ou plus tôt si d'autres facteurs le justifient (par exemple des changements dans le contexte opérationnel de l'État résultant d'événements perturbateurs ou de tendances émergentes), l'équipe d'élaboration (ou toute autre entité désignée) devrait répéter les étapes énumérées dans le processus d'élaboration du NASP afin de s'assurer que les dangers et les carences en matière de sécurité, les problèmes de sécurité, ainsi que les objectifs et les cibles, demeurent pertinents au regard du contexte opérationnel de l'État, et définir d'autres SEI dont l'État pourrait avoir besoin pour gérer la sécurité. En outre, les cibles du NASP exigent que chaque État publie un NASP actualisé, en tenant compte de la dernière édition du NASP et du RASP correspondant. L'État devrait par conséquent mettre en œuvre un processus visant à tenir à jour le NASP et à le réviser afin de veiller à ce qu'il traite des problèmes de sécurité actuels à l'échelle nationale, tout en tenant compte des problèmes aux niveaux mondial et régional.

2.7.2 Lors de la révision du NASP en vue d'une édition ultérieure, l'équipe d'élaboration devrait examiner chaque objectif et cible existants afin de décider s'ils seront conservés, modifiés ou supprimés pour la prochaine édition du plan. Pour prendre cette décision, l'équipe d'élaboration du NASP devrait tenir compte des aspects suivants :

- a) le lien entre la cible ou l'objectif existant en question et un problème de sécurité national recensé (qui peut être un défi organisationnel ou un risque de sécurité opérationnelle, y compris une catégorie d'événement à risque élevé à l'échelle nationale). Si le problème de sécurité a été résolu, l'objectif ou la cible peut ne plus être nécessaire ;
- b) le niveau de disponibilité des données nécessaires pour mesurer la cible en question (conformément aux orientations du § 2.3). L'absence de données peut rendre un indicateur inutilisable et entraîner sa suppression du NASP ;
- c) le temps nécessaire pour atteindre la cible. L'État peut être en passe d'atteindre un objectif mais avoir besoin de plus de temps pour diverses raisons ;
- d) l'objectif ou la cible n'est pas clair ou est mal compris, mais reste nécessaire pour résoudre un problème de sécurité. Le problème ne provient peut-être pas de la cible ou de l'objectif lui-même, mais de la manière dont il a été rédigé ou communiqué aux parties prenantes. Une reformulation de l'objectif ou de la cible pourrait remédier à cette situation.

2.7.3 Un outil d'aide à la décision présenté dans l'appendice C au présent chapitre fournit des orientations pour la révision des objectifs et cibles existants.

2.8 STRUCTURE DE GOUVERNANCE DU NASP

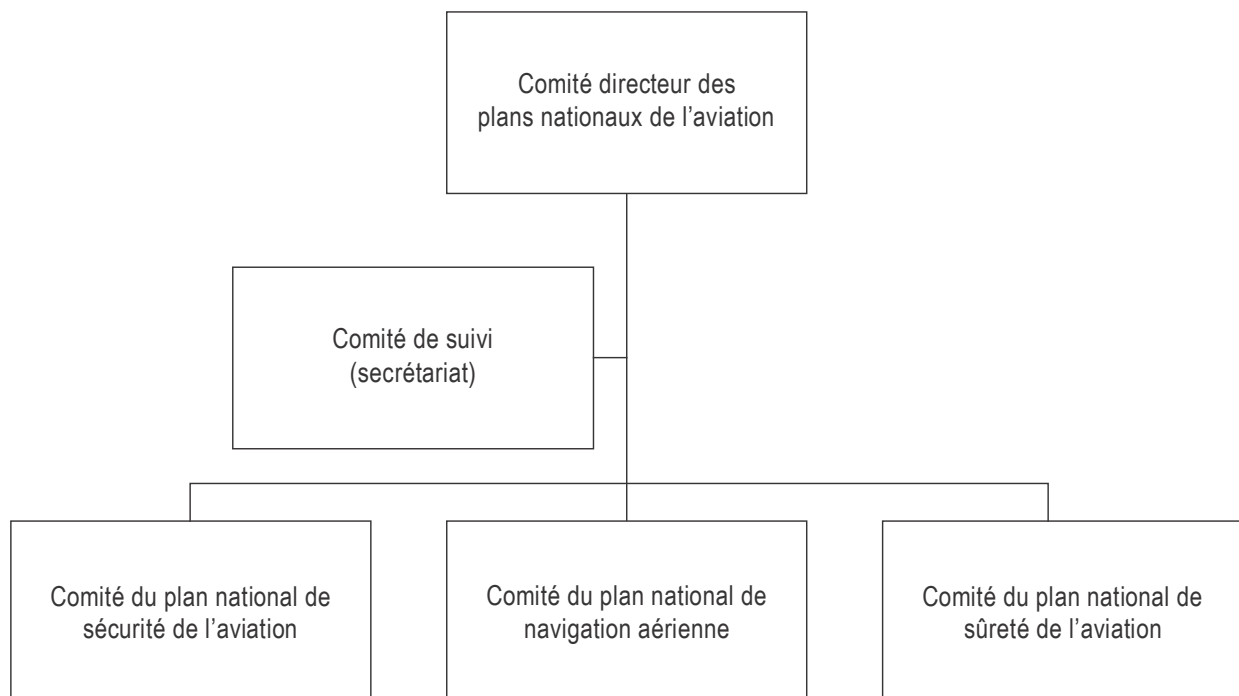
2.8.1 L'équipe d'élaboration du NASP est un acteur clé dans l'élaboration d'un NASP. Comme précisé au § 2.5, l'équipe d'élaboration du NASP joue également un rôle important dans le suivi de la mise en œuvre du NASP et l'évaluation de son efficacité en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité. Cependant, sans une structure de gouvernance établie, l'État peut rencontrer des difficultés dans la mise en œuvre des SEI définies dans le NASP, après sa publication. Plusieurs facteurs, notamment les changements de personnel, la coordination entre les entités au sein de l'État et les contraintes budgétaires, peuvent entraver l'avancement des SEI et la mise en œuvre globale du NASP.

2.8.2 L'État devrait mettre en place une structure de gouvernance qui soutienne le NASP en créant une série de comités auxquels participent des parties prenantes spécifiques et dont les rôles et responsabilités soient préalablement définis. La structure de gouvernance peut varier selon l'État et devrait tenir compte de l'existence d'autres plans nationaux (le cas échéant), ainsi que du programme national de sécurité (PNS), s'il a été établi.

2.8.3 La mise en place d'une structure de gouvernance permet à l'État de réunir les principales parties prenantes, d'examiner les obstacles qui empêchent la mise en œuvre des SEI et la réalisation des cibles, d'assurer la responsabilité de la mise en œuvre de SEI spécifiques et d'allouer des ressources pour faire avancer la mise en œuvre du NASP.

2.8.4 Quelle que soit la structure choisie par l'État, celle-ci doit comprendre certains éléments clés. La structure de gouvernance devrait inclure un forum réunissant des représentants de haut niveau des services et organismes gouvernementaux chargés de l'aviation au sein d'un organe de très haut niveau. Ce type de groupe de direction de haut niveau doit traiter des questions de haut niveau liées au NASP, notamment la stratégie, l'allocation des ressources et la performance de sécurité. Il devrait être chargé d'approuver le NASP. Ce groupe devrait comprendre des décideurs dotés des pouvoirs nécessaires pour orienter les ressources et mettre en œuvre les changements requis au niveau national. Il offre aux hauts responsables une vue d'ensemble des différents plans de l'aviation élaborés par l'État, contribuant ainsi à garantir la cohérence et à éviter les redondances ou toute action contradictoire entre les plans. Cette structure devrait également inclure un organe de suivi assurant le secrétariat des différents groupes (par exemple, pour la préparation des documents de réunion, la rédaction des comptes rendus de réunion, la coordination des actions de suivi). En outre, la structure de gouvernance devrait inclure des groupes techniques, propres à chaque plan, chargés de coordonner la mise en œuvre des SEI dans l'ensemble de l'État et de son secteur aéronautique. Les membres de ce groupe devraient traiter des questions opérationnelles spécifiques et aborder les problèmes de mise en œuvre au service du groupe de haute direction. La figure 2-1 présente un exemple de structure de gouvernance du NASP.

2.8.5 Si l'État a établi un PNS, il peut utiliser les organes existants du programme pour jouer le rôle des différents groupes de la structure de gouvernance. Cela éviterait la création de structures parallèles et permettrait d'examiner la mise en œuvre du NASP dans le cadre de l'administration du PNS.



<i>Comité</i>	<i>Membres</i>	<i>Rôles et responsabilités</i>
Comité directeur des plans nationaux de l'aviation	Représentants de haut niveau des services et organismes gouvernementaux chargés de l'aviation, notamment le Ministre des transports ou son représentant, le directeur général de l'aviation civile, le président du service d'enquête sur les accidents (AIA), les directeurs adjoints de l'Autorité de l'aviation civile (AAC) et les hauts responsables des prestataires de services (exploitants aériens, fournisseurs de services de navigation aérienne, aéroports).	Fournit une orientation stratégique, examine les résultats, alloue les ressources, approuve le NASP.
Comité de suivi	Directeurs de l'AAC et de l'AIA, directeurs en fonction de différents services gouvernementaux, coordinateurs.	Assure les fonctions de secrétariat, prépare les réunions, veille au suivi des décisions et actions.
Comité du NASP	Membres de l'équipe d'élaboration du NASP.	Élabore et assure la mise en œuvre du NASP, en accord avec le GASP et le RASP.

Figure 2-1. Exemple de structure de gouvernance du NASP

Appendice A au chapitre 2

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION (NASP-I)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION (NASP-I)	
NASP-I. X.X.0X	Nom
Justification	
Limites	
Définition des termes	
Méthode de calcul	
Ensembles de données	
Disponibilité (1-3) ¹	
Fournisseur	

1. « 1 » pour les données non disponibles, « 2 » pour les données partiellement disponibles et « 3 » pour les données entièrement disponibles.

Appendice B au chapitre 2

MODÈLE DE RAPPORT D'AVANCEMENT DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

SECTION 1. INTRODUCTION

Ce rapport d'avancement périodique sur le plan national de sécurité de l'aviation (NASP) est publié [par exemple, chaque année, tous les trois ans] afin de fournir aux parties prenantes des informations pertinentes et actualisées sur les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de sécurité nationaux, ainsi que sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) visant à traiter les problèmes de sécurité nationaux recensés dans le NASP.

En outre, [l'État] réexamine le NASP tous les [X] ans, ou plus fréquemment si nécessaire, afin de veiller à ce que les risques de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels et les SEI sélectionnés restent à jour et pertinents. La [nom de l'entité responsable – par exemple, l'autorité de l'aviation civile (AAC)] examine périodiquement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans le NASP afin de garantir la réalisation des objectifs de sécurité nationaux. Grâce à un suivi étroit des SEI, [l'État] ajustera le NASP et ses initiatives, si nécessaire, et mettra à jour le NASP en conséquence.

SECTION 2. SUIVI DES CIBLES NATIONALES DE SÉCURITÉ

Comme indiqué dans le NASP de [l'État], chaque cible de sécurité nationale fait l'objet d'un suivi afin d'en évaluer la performance. Une série d'indicateurs, présentée dans le NASP, est utilisée pour mesurer la performance de sécurité. Ceux-ci sont conformes à ceux énumérés dans la [édition actuelle] du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), ainsi que dans le [nom du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP)]. Le tableau 1 présente un rapport sur l'état des cibles nationales de sécurité, au [date].

Tableau 1. Rapport sur le statut des cibles nationales de sécurité – au [date]

Objectif	Cible	Statut de la cible
[énumérer les objectifs, présentés dans le NASP]	[énumérer les cibles, présentées dans le NASP]	[expliquer le statut, en précisant s'il s'agit d'une cible atteinte, en cours/en bonne voie ou non atteinte, et fournir une brève explication de la raison de ce statut]
1.	1.1 1. n	

Objectif	Cible	Statut de la cible
2.	2.1 2. n	
3.	3.1 3. n	
4.	4.1 4. n	
5.	5.1 5. n	
6.	6.1 6. n	

SECTION 3. SUIVI DES INITIATIVES DE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ

[L'État] assure un suivi continu de la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASP et mesure la performance de sécurité du système national de l'aviation civile afin de s'assurer que les résultats escomptés sont atteints, en utilisant les mécanismes présentés dans le NASP. Cette section présente les résultats du suivi effectué par [État ou nom de l'entité responsable – *par exemple l'AAC*] concernant la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASP. Le tableau 2 présente un rapport sur l'état de la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASP, au [date].

Tableau 2. Rapport sur le statut de mise en œuvre des SEI – au [date]

Initiative de renforcement de la sécurité	Objectif(s) et cible(s) connexes	Statut de la SEI
[énumérer les SEI]	[énumérer le ou les objectifs et la ou les cibles que la SEI contribue à réaliser, présentés dans le NASP]	[expliquer le statut, en précisant si l'initiative est achevée, en cours/en bonne voie ou retardée, et fournir une brève explication de la raison de ce statut]

SECTION 4. ANALYSE

Sur la base des informations présentées dans ce rapport, [l'État] peut évaluer l'efficacité réelle du NASP en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité au niveau national. L'analyse démontre que [l'État] a réalisé des progrès [décrire le statut, par exemple bons, satisfaisants, négligeables] dans la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASP, l'atteinte des cibles de sécurité nationales et, par conséquent, des objectifs de sécurité nationaux.

[Les paragraphes ci-dessous ne s'appliquent que si les objectifs nationaux de sécurité ne sont pas atteints.]

Sur la base des informations présentées dans ce rapport d'avancement, les objectifs nationaux de sécurité suivants ne devraient pas être atteints :

- 1) [énumérer les objectifs nationaux de sécurité]
- 2) [...]
- 3) [...]

Il a été établi que les facteurs suivants ont contribué à la non-réalisation des objectifs nationaux de sécurité :

- 1) [énumérer les facteurs contributifs associés à chaque objectif de sécurité national non atteint, y compris ceux liés à des cibles de sécurité nationales spécifiques]
- 2) [...]
- 3) [...]

En conséquence de ce qui précède, les corrections et ajustements suivants seront apportés au NASP et à ses SEI :

- 1) [énumérer les corrections et ajustements]
- 2) [...]
- 3) [...]

SECTION 5. COORDONNÉES DE CONTACT POUR TOUTE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS OU D'INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Toute question concernant le NASP et ses initiatives, ainsi que toute demande d'informations complémentaires, peut être adressée à :

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

Appendice C au chapitre 2

AIDE À LA DÉCISION POUR LES OBJECTIFS ET CIBLES EXISTANTS

Note.— Dans le tableau, veuillez indiquer l'une des mentions suivantes :

O – Oui

N – Non

<i>Prise en compte de l'objectif ou de la cible existant</i>	<i>Mesure à prendre concernant l'objectif ou la cible existant</i>
L'objectif ou la cible existant est-il lié à un problème national de sécurité déterminé (défi organisationnel ou risque de sécurité opérationnelle) ?	O – Conserver pour un examen plus approfondi à l'aide des questions ci-dessous. N – Supprimer.
Quel est le niveau de disponibilité des données nécessaires pour mesurer la cible ?	« 1 » pour les données indisponibles – supprimer. « 2 » pour les données partiellement disponibles – envisager la suppression. « 3 » pour les données entièrement disponibles – conserver pour un examen plus approfondi à l'aide des questions ci-dessous.
Faut-il plus de temps pour atteindre la cible ?	O – Conserver la cible mais repousser la date de réalisation. N – Supprimer.
L'objectif ou la cible est-il toujours nécessaire pour traiter le problème, mais est-il flou ou mal compris ?	O – Modifier (reformuler) pour traiter au mieux le même problème. N – Supprimer.

Chapitre 3

INDICATEURS DU GASP

3.1 GÉNÉRALITÉS

Le présent chapitre contient des orientations à l'intention des régions et des États concernant la collecte de données pour chaque indicateur et la mesure de l'avancement des objectifs et des cibles, figurant respectivement dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) et les plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP). Il y est expliqué comment utiliser les indicateurs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), qui servent d'exemples pour mesurer les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs et des cibles, conformément au GASP.

3.2 CONTENU ET UTILISATION DES FORMULAIRES D'INDICATEUR DU GASP

3.2.1 Les indicateurs du GASP montrent si les résultats souhaités se sont produits et mesurent l'avancement des activités liées aux cibles du GASP. Ils sont rédigés de manière à référencer les données quantitatives (telles que le nombre ou le pourcentage). Certains indicateurs renvoient à des événements (par exemple, le nombre d'accidents) considérés comme étant le résultat d'une gestion défailante de la sécurité de l'aviation. D'autres renvoient à des activités dirigées par les États ou d'autres parties prenantes (par exemple la réalisation d'une auto-évaluation) destinées à améliorer la gestion de la sécurité de l'aviation. Enfin, les indicateurs servent à mesurer la réalisation des objectifs du GASP. Des sources de données sont nécessaires pour mesurer l'état d'avancement des indicateurs du GASP et, par la suite, de ceux des NASP et des RASP. À l'heure actuelle, certaines sources de données sont facilement accessibles par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), tandis que d'autres sont détenues par les États, les entités régionales ou l'industrie. Les difficultés rencontrées pour obtenir ces données peuvent rendre difficile la mesure de la performance de sécurité. Par conséquent, l'appendice au présent chapitre contient une série de « formulaires d'indicateur du GASP (GASP-I) ».

3.2.2 La région ou l'État peut utiliser les formulaires GASP-I pour remplir ses propres formulaires d'indicateur (voir § 2.2 et 2.3). Un formulaire doit être rempli pour chaque indicateur du RASP ou du NASP, en incluant tous les champs présentés dans l'appendice A au chapitre 2. Les indicateurs du GASP ne sont que des exemples, contrairement aux objectifs et aux cibles. Les régions et les États peuvent utiliser ces exemples d'indicateurs pour élaborer les indicateurs régionaux et nationaux figurant dans le RASP et le NASP. Cependant, les indicateurs du GASP ne devraient pas nécessairement être tous repris dans un RASP ou un NASP.

3.3 PRÉSENTATION DES FORMULAIRES D'INDICATEUR DU GASP

L'appendice au présent chapitre contient le formulaire GASP-I. Des formulaires d'indicateur ont été créés pour l'ensemble des 47 indicateurs présentés dans l'édition 2026-2028 du GASP. L'utilisation de ce formulaire n'est pas obligatoire. Des orientations sont fournies ci-dessous sur le formulaire et sur les expressions qui y figurent :

- a) *justification* : une explication de la manière dont l'indicateur se rapporte à une cible spécifique du GASP et de ce que la mesure et le suivi de l'indicateur confirment ;

- b) *limites* : la portée ou l'étendue de la variable ou de l'activité que l'indicateur mesure ;
 - c) *définition des termes* : une définition de la terminologie technique, spécifique ou liée au projet, utilisée pour désigner ou définir l'indicateur qui peut ne pas être largement connu ou compris ;
 - d) *méthode de calcul* : la formule spécifique ou technique disponible pour le calcul de la valeur de l'indicateur ;
 - e) *ensemble(s) de données* : les données nécessaires pour mesurer l'indicateur ;
 - f) *disponibilité* : les ensembles de données énumérés peuvent avoir différents niveaux de disponibilité : « 1 » pour les données non disponibles, « 2 » pour les données partiellement disponibles et « 3 » pour les données entièrement disponibles ;
 - g) *fournisseur* : le fournisseur des données ou la source d'où proviennent les données.
-

Appendice A au chapitre 3

FORMULAIRES D'INDICATEUR DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP-I)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.1.1.01	Taux d'accidents (nombre d'accidents par million de départs)
Justification	Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur est largement utilisé par l'OACI depuis 2008. Il figure dans le rapport annuel de l'OACI sur la sécurité. Il s'agit de l'indicateur le plus répandu pour mesurer les niveaux de sécurité et il est relié à l'exposition au risque (millions de départs).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont mises à disposition en mars de l'année $n+1$. – Le guide officiel des compagnies aériennes (OAG) met à la disposition de l'OACI les données de trafic pour les vols réguliers d'aéronefs de plus de 5 700 kg. – Les données de trafic validées de l'OAG pour l'année n sont mises à disposition en mars de l'année $n+1$.

Définition des termes	– Le terme « accident » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13.
Méthode de calcul	Indicateur = N/D, où : a) N est le nombre d'accidents concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; b) D est le nombre de départs commerciaux réguliers, divisé par un million. – La diminution du taux d'accidents (conformément à la cible 1.1 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	– Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. – Ensemble de données de l'OAG pour l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.1.1.02	Taux d'accidents mortels (nombre d'accidents mortels par million de départs)
Justification	Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur complète le formulaire d'indicateur du GASP-I.1.1.01 en se concentrant sur les accidents mortels. Il se rapporte à l'exposition au risque (millions de départs).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$. – Le guide officiel des compagnies aériennes (OAG) met à la disposition de l'OACI les données de trafic pour les vols réguliers d'aéronefs de plus de 5 700 kg. – Les données de trafic validées de l'OAG pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	– Le terme « accident » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Un accident mortel est un accident dans lequel une personne est mortellement blessée du fait qu'elle se trouve : a) dans l'aéronef ; b) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou c) directement exposée au souffle des réacteurs,

	sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès. – À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.
Méthode de calcul	Indicateur = N/D, où : a) N est le nombre d'accidents mortels concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 dans lequel une personne est mortellement blessée ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; b) D est le nombre de départs commerciaux réguliers, divisé par un million. – La diminution du taux d'accidents (conformément à la cible 1.1 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	– Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. – Ensemble de données de l'OAG pour l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.1.1.03	Taux de mortalité (nombre de décès par milliard de passagers transportés)
Justification	Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Le taux de mortalité est un indicateur clé et il est lié à l'objectif ambitieux de sécurité du GASP de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà. Il se rapporte à l'exposition au risque (nombre de passagers transportés).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$. – Les données validées pour l'année n sur les passagers transportés sont disponibles sur l'outil ICAO DATA+ en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	– Le terme « accident » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Un accident mortel est un accident dans lequel une personne est mortellement blessée du fait qu'elle se trouve : a) dans l'aéronef ; b) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou c) directement exposée au souffle des réacteurs,

	sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès. – À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.
Méthode de calcul	– Indicateur = N/D, où : a) N est le nombre de personnes mortellement blessées dans tous les accidents concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 dans lequel une personne est mortellement blessée ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; b) D est le nombre total de passagers transportés sur des vols commerciaux réguliers, divisé par un milliard. – La diminution du taux d'accidents (conformément à la cible 1.1 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	– Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. – Données de trafic recueillies par l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP et ICAO DATA+)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
<i>GASP-I.1.2.01</i>	<i>Taux d'accidents par catégorie d'événement à risque élevé dans le monde</i>
Justification	Lié à la cible 1.2 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il mesure les niveaux de sécurité en se concentrant spécifiquement sur les catégories d'événements de plus haute priorité, appelées G-HRC, qui ont historiquement entraîné les conséquences les plus graves en matière de sécurité à travers le monde. Cet indicateur complète le GASP-I.1.1.01 en se concentrant sur chacune des cinq G-HRC et en constitue un sous-ensemble. Il se rapporte à l'exposition au risque (millions de départs).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année <i>n</i> sont disponibles en mars de l'année <i>n+1</i>.
Définition des termes	– Le terme « accident » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Les G-HRC correspondent aux cinq catégories d'événements suivantes, conformément à la taxonomie des catégories d'événements établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) : a) Impact sans perte de contrôle (CFIT) ; b) Perte de contrôle en vol (LOC-I) ; c) Collision en vol (MAC) ; d) Sortie de piste (RE) ; e) Incursion sur piste (RI).

Méthode de calcul	Indicateur = N/D, où : a) <i>N</i> est le nombre d'accidents par G-HRC concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'événement se rapporte à une G-HRC spécifique (par exemple, CFIT) ; b) <i>D</i> est le nombre de départs commerciaux réguliers, divisé par un million. – Cela donne un indicateur par G-HRC (cinq indicateurs). – La diminution du taux d'accidents et d'incidents graves (conformément à la cible 1.2 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP)

<i>FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)</i>	
<i>GASP-I.1.2.02</i>	<i>Taux d'incidents graves par catégorie d'événement à risque élevé dans le monde</i>
Justification	Lié à la cible 1.2 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il mesure les niveaux de sécurité en se concentrant spécifiquement sur les catégories d'événements de plus haute priorité, appelées G-HRC, qui ont historiquement entraîné les conséquences les plus graves en matière de sécurité à travers le monde. Cet indicateur complète le GASP-I.1.2.01 en se concentrant sur chacune des cinq G-HRC du point de vue des incidents graves plutôt que des accidents. Il se rapporte à l'exposition au risque (millions de départs).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'incident grave à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année <i>n</i> sont disponibles en mars de l'année <i>n+1</i>.
Définition des termes	– Le terme « incident grave » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Les G-HRC correspondent aux cinq catégories d'événements suivantes, conformément à la taxonomie des catégories d'événements établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) : a) Impact sans perte de contrôle (CFIT) ; b) Perte de contrôle en vol (LOC-I) ; c) Collision en vol (MAC) ; d) Sortie de piste (RE) ; e) Incursion sur piste (RI).

Méthode de calcul	Indicateur = N/D, où : a) <i>N</i> est le nombre d'incidents graves par G-HRC concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « incident grave » dans l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'événement se rapporte à une G-HRC spécifique (par exemple, CFIT) ; b) <i>D</i> est le nombre de départs commerciaux réguliers, divisé par un million. – Cela donne un indicateur par G-HRC (cinq indicateurs). – La diminution du taux d'accidents et d'incidents graves (conformément à la cible 1.2 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.1.2.03	<i>Pourcentage d'accidents liés à la catégorie d'événement à risque élevé dans le monde par rapport à l'ensemble des accidents</i>
Justification	Lié à la cible 1.2 du GASP : d'ici à 2028, les États, les régions et l'industrie doivent réduire le taux d'accidents et d'incidents graves pour chaque catégorie d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC), à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il mesure les niveaux de sécurité en se concentrant spécifiquement sur les catégories d'événements de plus haute priorité, appelées G-HRC, qui ont historiquement entraîné les conséquences les plus graves en matière de sécurité à travers le monde. Cet indicateur complète le GASP-I.1.2.01 en se concentrant sur le nombre d'accidents impliquant les cinq G-HRC par rapport au nombre total.
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	– Le terme « accident » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Les G-HRC correspondent aux cinq catégories d'événements suivantes, conformément à la taxonomie des catégories d'événements établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) : a) Impact sans perte de contrôle (CFIT) ; b) Perte de contrôle en vol (LOC-I) ; c) Collision en vol (MAC) ; d) Sortie de piste (RE) ; e) Incursion sur piste (RI).

Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'accidents par G-HRC concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'événement se rapporte à une G-HRC spécifique (par exemple, CFIT) ; a) <i>D</i> est le nombre d'accidents concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg. – Cela donne un indicateur par G-HRC (cinq indicateurs).
Ensembles de données	Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.1.2.04	Pourcentage d'incidents graves liés à la catégorie d'événement à risque élevé dans le monde par rapport à l'ensemble des incidents graves
Justification	Lié à la cible 1.2 du GASP : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il mesure les niveaux de sécurité en se concentrant spécifiquement sur les catégories d'événements de plus haute priorité, appelées G-HRC, qui ont historiquement entraîné les conséquences les plus graves en matière de sécurité à travers le monde. Cet indicateur complète le GASP-I.1.2.02 en se concentrant sur le nombre d'incidents graves impliquant les cinq G-HRC par rapport au nombre total.
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	– Le terme « incident grave » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Les G-HRC correspondent aux cinq catégories d'événements suivantes, conformément à la taxonomie des catégories d'événements établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) : a) Impact sans perte de contrôle (CFIT) ; b) Perte de contrôle en vol (LOC-I) ; c) Collision en vol (MAC) ; d) Sortie de piste (RE) ; e) Incursion sur piste (RI).

Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'incidents graves par G-HRC concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « incident grave » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'événement se rapporte à une G-HRC spécifique (par exemple, CFIT) ; a) <i>D</i> est le nombre d'incidents graves concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « incident grave » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg. – Cela donne un indicateur par G-HRC (cinq indicateurs).
Ensembles de données	Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.1.3.01	Taux d'accidents par autre catégorie d'événement à risque dans le monde
Justification	Lié à la cible 1.3 du GASP : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque dans le monde d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il mesure les niveaux de sécurité en se concentrant spécifiquement sur les autres catégories d'événements à risque dans le monde (autre que les catégories d'événements à risque élevé dans le monde) qui affichent une tendance à la hausse et devraient par conséquent être surveillées par les parties prenantes afin que des mesures puissent être prises s'il y a lieu. Cet indicateur complète le GASP-I.1.1.01 en se concentrant sur chacune des trois autres catégories d'événement à risque dans le monde et en constitue un sous-ensemble. Il se rapporte à l'exposition au risque (millions de départs).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$. – Le guide officiel des compagnies aériennes (OAG) met à la disposition de l'OACI les données de trafic pour les vols réguliers d'aéronefs de plus de 5 700 kg. – Les données de trafic validées de l'OAG pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	– Le terme « accident » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Les autres catégories d'événements à risque dans le monde correspondent aux trois catégories d'événements suivantes, conformément à la taxonomie des catégories d'événements établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) :

	a) contact anormal avec la piste (ARC) ; b) défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur) (SCF–NP) ; c) rencontre de turbulences (TURB).
Méthode de calcul	Indicateur = N/D, où : a) N est le nombre d'accidents par autre catégorie d'événement à risque élevé dans le monde concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'événement relève d'une autre catégorie spécifique d'événement à risque dans le monde (par exemple, ARC) ; b) D est le nombre de départs commerciaux réguliers, divisé par un million. – Cela donne un indicateur par autre catégorie d'événement à risque dans le monde (trois indicateurs). – La diminution du taux d'accidents et d'incidents graves (conformément à la cible 1.3 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	– Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. – Ensemble de données de l'OAG pour l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.1.3.02	Taux d'incidents graves par autre catégorie d'événement à risque élevé dans le monde
Justification	Lié à la cible 1.3 du GASP : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque dans le monde d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il mesure les niveaux de sécurité en se concentrant spécifiquement sur les autres catégories d'événements à risque dans le monde (outre les catégories d'événements à risque élevé dans le monde) qui affichent une tendance à la hausse et devraient par conséquent être surveillées par les parties prenantes afin que des mesures puissent être prises s'il y a lieu. Cet indicateur complète le GASP-I.1.3.01 en se concentrant sur chacune des trois autres catégories d'événements à risque dans le monde du point de vue des incidents graves plutôt que des accidents. Il se rapporte à l'exposition au risque (millions de départs).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$. – Le guide officiel des compagnies aériennes (OAG) met à la disposition de l'OACI les données de trafic pour les vols réguliers d'aéronefs de plus de 5 700 kg. – Les données de trafic validées de l'OAG pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	– Le terme « incident grave » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Les autres catégories d'événements à risque dans le monde correspondent aux trois catégories d'événements suivantes, conformément à la taxonomie des catégories

	d'événements établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) : a) contact anormal avec la piste (ARC) ; b) défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur) (SCF-NP) ; c) rencontre de turbulences (TURB).
Méthode de calcul	Indicateur = N/D, où : a) N est le nombre d'incidents graves par autre catégorie d'événement à risque élevé dans le monde concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « incident grave » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'événement relève d'une autre catégorie spécifique d'événement à risque dans le monde (par exemple, ARC) ; b) D est le nombre de départs commerciaux réguliers, divisé par un million. – Cela donne un indicateur par autre catégorie d'événement à risque dans le monde (trois indicateurs). – La diminution du taux d'accidents et d'incidents graves (conformément à la cible 1.3 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	– Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. – Ensemble de données de l'OAG pour l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.1.3.03	Taux d'accidents mortels par autre catégorie d'événement à risque élevé dans le monde
Justification	Lié à la cible 1.3 du GASP : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque dans le monde d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il mesure les niveaux de sécurité en se concentrant spécifiquement sur les autres catégories d'événements à risque dans le monde (autre que les catégories d'événements à risque élevé dans le monde) qui affichent une tendance à la hausse et devraient par conséquent être surveillées par les parties prenantes afin que des mesures puissent être prises s'il y a lieu. Cet indicateur complète le GASP-I.1.1.02 en se concentrant sur chacune des trois autres catégories d'événements à risque dans le monde du point de vue des accidents mortels plutôt que des accidents et en constitue un sous-ensemble. Il se rapporte à l'exposition au risque (nombre de millions de départs).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$. – Le guide officiel des compagnies aériennes (OAG) met à la disposition de l'OACI les données de trafic pour les vols réguliers d'aéronefs de plus de 5 700 kg. – Les données de trafic validées de l'OAG pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	– Le terme « accident » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Un accident mortel est un accident dans lequel une personne est mortellement blessée du fait qu'elle se trouve : a) dans l'aéronef ;

	b) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou c) directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès. – À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident. – Les autres catégories d'événements à risque dans le monde correspondent aux trois catégories d'événements suivantes, conformément à la taxonomie des catégories d'événements établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) : a) contact anormal avec la piste (ARC) ; b) défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur) (SCF-NP) ; c) rencontre de turbulences (TURB).
Méthode de calcul	Indicateur = N/D, où : a) N est le nombre d'accidents mortels par autre catégorie d'événement à risque élevé dans le monde concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 dans lequel une personne est mortellement blessée ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'événement relève d'une autre catégorie spécifique d'événement à risque dans le monde (par exemple, ARC) ; b) D est le nombre de départs commerciaux réguliers, divisé par un million. – Cela donne un indicateur par autre catégorie d'événement à risque dans le monde (trois indicateurs). – La diminution du taux d'accidents et d'incidents graves (conformément à la cible 1.3 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne

	une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	– Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. – Ensemble de données de l'OAG pour l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
<i>GASP-I.1.3.04</i>	<i>Taux de mortalité par autre catégorie d'événement à risque élevé dans le monde</i>
Justification	Lié à la cible 1.3 du GASP : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque dans le monde d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il mesure les niveaux de sécurité en se concentrant spécifiquement sur les autres catégories d'événements à risque dans le monde (autre les catégories d'événements à risque élevé dans le monde) qui affichent une tendance à la hausse et devraient par conséquent être surveillées par les parties prenantes afin que des mesures puissent être prises s'il y a lieu. Cet indicateur complète le GASP-I.1.1.03 en se concentrant sur chacune des trois autres catégories d'événements à risque dans le monde du point de vue du taux de mortalité plutôt que de l'ensemble des accidents et en constitue un sous-ensemble. Il se rapporte à l'exposition au risque (millions de départs).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$. – Les données validées pour l'année n sur les passagers transportés sont disponibles sur l'outil ICAO DATA+ en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	– Le terme « accident » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Un accident mortel est un accident dans lequel une personne est mortellement blessée du fait qu'elle se trouve : a) dans l'aéronef ; b) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou

	c) directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès. – À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident. – Les autres catégories d'événements à risque dans le monde correspondent aux trois catégories d'événements suivantes, conformément à la taxonomie des catégories d'événements établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) : a) contact anormal avec la piste (ARC) ; b) défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur) (SCF-NP) ; c) rencontre de turbulences (TURB).
Méthode de calcul	Indicateur = N/D, où : a) N est le nombre de personnes mortellement blessées dans tous les accidents concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 dans lequel une personne est mortellement blessée ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'événement relève d'une autre catégorie spécifique d'événement à risque dans le monde (par exemple, ARC) ; b) D est le nombre total de passagers transportés sur des services réguliers, divisé par un milliard. – Cela donne un indicateur par autre catégorie d'événement à risque dans le monde (trois indicateurs). – La diminution du taux d'accidents et d'incidents graves (conformément à la cible 1.3 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui

	seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	– Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. – Données de trafic recueillies par l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP et ICAO DATA+)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.1.3.05	Nombre de personnes blessées par milliard de passagers transportés (taux de blessures)
Justification	Lié à la cible 1.3 du GASP : les États, les entités régionales et l'industrie devront faire baisser les taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque dans le monde d'ici 2028, à l'échelle mondiale et dans chaque région de l'OACI. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il mesure les niveaux de sécurité en se concentrant spécifiquement sur les autres catégories d'événements à risque dans le monde (autre les catégories d'événements à risque élevé dans le monde) qui affichent une tendance à la hausse et devraient par conséquent être surveillées par les parties prenantes afin que des mesures puissent être prises s'il y a lieu. Cet indicateur complète le GASP-I.1.1.03 en se concentrant sur chacune des trois autres catégories d'événements à risque dans le monde du point de vue du taux de blessures plutôt que du taux de mortalité. Il se rapporte à l'exposition au risque (milliard de passagers transportés).
Limites	– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra des comptes rendus par l'intermédiaire du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit, ainsi que les comptes rendus supplémentaires fournis par le Groupe d'étude sur la validation des occurrences (OVSG) de l'OACI. – Une validation des comptes rendus ADREP est effectuée chaque année par un groupe d'experts (l'OVSG), qui porte principalement sur les accidents et les incidents graves impliquant le transport aérien commercial d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 2 250 kg. À la date de février 2026, cette validation ne couvrirait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$. – Les données validées pour l'année n sur les passagers transportés sont disponibles sur l'outil ICAO DATA+ en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	– Le terme « accident » est défini au chapitre 1 de l'Annexe 13. – Blessure grave. Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui : a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ;

	c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif. – Une blessure légère est une blessure qui n'est ni grave ni mortelle. – Les autres catégories d'événements à risque dans le monde correspondent aux trois catégories d'événements suivantes, conformément à la taxonomie des catégories d'événements établie par l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) et l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) : a) contact anormal avec la piste (ARC) ; b) défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur) (SCF–NP) ; c) rencontre de turbulences (TURB).
Méthode de calcul	– Indicateur = N/D, où : a) N est le nombre de personnes gravement ou légèrement blessées dans tous les accidents concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ou ajoutés par l'OVSG ; 3) les circonstances de l'occurrence correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 dans lequel une personne est blessée ; 4) l'aéronef impliqué dans l'occurrence a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'événement relève d'une autre catégorie spécifique d'événement à risque dans le monde (par exemple, ARC) ; b) D est le nombre total de passagers transportés sur des services réguliers, divisé par un milliard. – Cela donne un indicateur par autre catégorie d'événement à risque dans le monde (trois indicateurs). – La diminution du taux d'accidents et d'incidents graves (conformément à la cible 1.3 à laquelle cet indicateur est lié) est mesurée à l'aide d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne

	calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Ensembles de données	– Notifications et comptes rendus ADREP soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. – Données de trafic recueillies par l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : la notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI.
Fournisseur	OACI (base de données ADREP et ICAO DATA+)

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.2.1.01	<i>Pourcentage d'États dont les résultats obtenus au regard de la question de protocole (PQ) 2.051 du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) auront été jugés « satisfaisants »</i>
Justification	Lié à la cible 2.1 : tous les États devront s'engager à mettre en place des plans nationaux de sécurité de l'aviation qui allouent à chaque organisme chargé de superviser la sécurité des ressources financières suffisantes pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales, en faisant en sorte qu'au moins 70 % des États disposent de moyens financiers suffisants à l'horizon 2028 Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est lié au défi organisationnel mondial que représente le manque de ressources financières suffisantes pour permettre à l'autorité de supervision de la sécurité de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales.
Limites	– Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour la question de protocole spécifique mais n'avoir pas été évalué ou validé par l'OACI dans le cadre de ses activités. – Manque de données actualisées dans le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP pour effectuer les calculs.
Définition des termes	– L'OLF désigne une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrées au web, qui permet la collecte d'informations et de documentation liées à la sécurité, provenant principalement des États, ainsi que la surveillance continue et la communication d'informations sur les activités de supervision de la sécurité réalisées par les États. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – PQ 2.051 : « L'État a-t-il établi et mis en œuvre un mécanisme pour veiller à ce que chaque organisme chargé de superviser la sécurité dispose de ressources financières suffisantes pour remplir ses obligations nationales et internationales ? » – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États dont les résultats obtenus au regard de PQ 2.051 auront été jugés « satisfaisants » ;

	b) <i>D</i> est le nombre total d'États.
Ensembles de données	– Liste des États dont les résultats obtenus au regard de PQ 2.051 auront été jugés « satisfaisants » ; – Liste des États. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3 : les résultats pour tous les États ayant fait l'objet d'un audit sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.2.2.01	<i>Nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence pour le personnel technique qualifié (EC-4) pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG)</i>
Justification	Lié à la cible 2.2 : tous les États devront, d'ici 2028, améliorer leur pourcentage de mise en œuvre effective (EI) de l'élément crucial 4 (EC-4) pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) et les aéroports et aides au sol (AGA), respectivement ; il est également demandé de veiller à ce qu'aucun État ne se situe en deçà de la moyenne mondiale de référence. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est lié au défi organisationnel mondial que représente le manque de personnel technique qualifié, principalement pour les enquêtes sur les accidents d'aviation.
Limites	– L'OACI mène des activités dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) conformément au <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735) en vue de déterminer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité et d'enquête sur les accidents et incidents en évaluant la mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux (EC) dans les domaines d'audit par l'intermédiaire des questions de protocole (PQ). – Le nombre d'activités USOAP menées chaque année est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – En fonction du temps écoulé depuis la dernière activité de l'USOAP et de la mise à jour du score relatif à la mise en œuvre effective (EI) pour un État donné, l'indicateur peut ne pas refléter les capacités réelles de supervision de la sécurité et d'enquête sur les accidents et incidents dans cet État.
Définition des termes	– La moyenne mondiale de référence est calculée à partir de la moyenne mondiale du score relatif à la mise en œuvre effective pour la combinaison EC-4/AIG au 31 décembre 2025. – La mise en œuvre effective (EI) est une 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. – La mise en œuvre effective globale pour un État se calcule comme suit : $EI (\%) = (\text{Nombre de PQ satisfaisantes}) / (\text{Nombre total de PQ applicables}) \times 100$. – Le terme « EC-4 » désigne l'élément crucial (EC) relatif au personnel technique qualifié. – Le terme « AIG » désigne le domaine d'audit (AA) des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI.

Méthode de calcul	Compter le nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-4/AIG.
Ensembles de données	– Liste des États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-4/AIG ; – La moyenne mondiale de référence pour la combinaison EC-4/AIG – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3 : les résultats pour tous les États ayant fait l'objet d'un audit sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.2.2.02	Nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence pour le personnel technique qualifié (EC-4) pour les aéroports et aides au sol (AGA)
Justification	Lié à la cible 2.2 : tous les États devront, d'ici 2028, améliorer leur pourcentage de mise en œuvre effective (EI) de l'élément crucial 4 (EC-4) pour les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) et les aéroports et aides au sol (AGA), respectivement ; il est également demandé de veiller à ce qu'aucun État ne se situe en deçà de la moyenne mondiale de référence. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est lié au défi organisationnel mondial que représente le manque de personnel technique qualifié, principalement pour l'inspection des aéroports.
Limites	– L'OACI mène des activités dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) conformément au <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735) en vue de déterminer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité et d'enquête sur les accidents et incidents en évaluant la mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux (EC) dans les domaines d'audit par l'intermédiaire des questions de protocole (PQ). – Le nombre d'activités USOAP menées chaque année est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – En fonction du temps écoulé depuis la dernière activité de l'USOAP et de la mise à jour du score relatif à la mise en œuvre effective pour un État donné, l'indicateur peut ne pas refléter les capacités réelles de supervision de la sécurité et d'enquête sur les accidents et incidents dans cet État. – La migration de l'édition 2020 à 2024 des PQ aura une incidence sur les valeurs de mise en œuvre effective pour toutes les activités de l'USOAP menées par les États et les organisations régionales, qui figurent dans le cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA).
Définition des termes	– La moyenne mondiale de référence est calculée à partir de la moyenne mondiale du score relatif à la mise en œuvre effective pour la combinaison EC-4/AGA au 31 décembre 2025. – La mise en œuvre effective (EI) est une 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. – La mise en œuvre effective globale pour un État se calcule comme suit : $EI (\%) = (\text{Nombre de PQ satisfaisantes}) / (\text{Nombre total de PQ applicables}) \times 100$. – Le terme « EC-4 » désigne l'élément crucial (EC) relatif au personnel technique qualifié. – Le terme « AGA » désigne le domaine d'audit (AA) des aéroports et des aides au sol.

	– Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI.
Méthode de calcul	Compter le nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-4/AGA.
Ensembles de données	– Liste des États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-4/AGA ; – La moyenne mondiale de référence pour la combinaison EC-4/AGA. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3 : les résultats pour tous les États ayant fait l'objet d'un audit sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.2.3.01	<i>Nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence pour la résolution des problèmes de sécurité (EC-8) pour les aéroports et aides au sol (AGA)</i>
Justification	Lié à la cible 2.3 : tous les États devront, d'ici 2028, améliorer leur pourcentage d'EI pour la résolution des problèmes de sécurité (EC-8) concernant les aéroports et aides au sol (AGA) ; il est également demandé de veiller à ce qu'aucun État ne se situe en deçà de la moyenne mondiale de référence. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est lié au défi organisationnel mondial que représente l'absence de cadre réglementaire pour la résolution des problèmes de sécurité, principalement ceux liés à l'exploitation des aéroports.
Limites	– L'OACI mène des activités dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) conformément au <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735) en vue de déterminer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité et d'enquête sur les accidents et incidents en évaluant la mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux (EC) dans les domaines d'audit par l'intermédiaire des questions de protocole (PQ). – Le nombre d'activités USOAP menées chaque année est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer une statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – En fonction du temps écoulé depuis la dernière activité de l'USOAP et de la mise à jour du score relatif à la mise en œuvre effective pour un État donné, l'indicateur peut ne pas refléter les capacités réelles de supervision de la sécurité et d'enquête sur les accidents et incidents dans cet État.
Définition des termes	– La moyenne mondiale de référence est calculée à partir de la moyenne mondiale du score relatif à la mise en œuvre effective pour la combinaison EC-8/AGA au 31 décembre 2025. – La mise en œuvre effective (EI) est une 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. – La mise en œuvre effective globale pour un État se calcule comme suit : $EI (\%) = (\text{Nombre de PQ satisfaisantes}) / (\text{Nombre total de PQ applicables}) \times 100$. – Le terme « EC-8 » désigne l'élément crucial (EC) relatif à la résolution des problèmes de sécurité. – Le terme « AGA » désigne le domaine d'audit (AA) des aéroports et des aides au sol. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI.

Méthode de calcul	Compter le nombre d'États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-8/AGA.
Ensembles de données	– Liste des États atteignant le seuil requis d'EI, égal ou supérieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-8/AGA ; – La moyenne mondiale de référence pour la combinaison EC-8/AGA. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3 : les résultats pour tous les États ayant fait l'objet d'un audit sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.3.1.01	<i>Pourcentage d'États ayant mené à bien l'auto-évaluation de leur programme national de sécurité au regard des PQ, à l'aide du cadre en ligne de l'OACI</i>
Justification	Lié à la cible 3.1 : tous les États devront, d'ici 2026, évaluer le niveau de mise en œuvre de leur programme national de sécurité (PNS). Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est lié au défi organisationnel mondial que représente le faible niveau de mise en œuvre des PNS à l'échelle mondiale et vise à aider les États et l'OACI à identifier les carences communes qui entravent la mise en place des PNS.
Limites	Cet indicateur se fonde sur une auto-évaluation soumise par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne (OLF) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Par conséquent, si un État a réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au PNS mais ne l'a pas consignée dans l'OLF, cet État ne sera pas considéré comme ayant réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au PNS aux fins de la mesure de la cible correspondante.
Définition des termes	– L'OLF désigne une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrées au web, qui permet la collecte d'informations et de documentation liées à la sécurité, provenant principalement des États, ainsi que la surveillance continue et la communication d'informations sur les activités de supervision de la sécurité réalisées par les États. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – L'auto-évaluation des questions de protocole (PQ) désigne un module de l'OLF qui permet aux États de réaliser des auto-évaluations des PQ en mettant régulièrement à jour leur statut ainsi que les preuves et la documentation connexes. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Le terme « question de protocole du PNS » est défini dans le Doc 9735.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États ayant mené à bien l'auto-évaluation de leur PNS au regard des PQ à l'aide du cadre en ligne ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États.
Ensembles de données	– Liste des auto-évaluations du PNS au regard des PQ menées à bien (par État) dans le cadre en ligne. – Liste des États. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

Disponibilité (1-3)	3 : les auto-évaluations pour chaque État sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.3.2.01	Pourcentage d'États ayant mis en place un programme national de sécurité
Justification	Lié à la cible 3.2 : tous les États devront, d'ici 2028, avoir mis en place un programme national de sécurité (PNS). Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est lié au défi organisationnel mondial que représente le faible niveau de mise en œuvre des PNS à l'échelle mondiale.
Limites	Comme les activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ne peuvent pas s'appliquer à tous les États au cours d'un triennat, afin d'assurer le suivi de la cible spécifique du GASP, cet indicateur repose sur la réalisation d'auto-évaluations par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Étant donné que l'indicateur repose sur une auto-évaluation soumise par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne USOAP-CMA, si un État a réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au PNS mais ne l'a pas consignée dans l'OLF, cet État ne sera pas considéré comme ayant réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au PNS aux fins de la mesure de la cible correspondante.
Définition des termes	– L'OLF désigne une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrées au web, qui permet la collecte d'informations et de documentation liées à la sécurité, provenant principalement des États, ainsi que la surveillance continue et la communication d'informations sur les activités de supervision de la sécurité réalisées par les États. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – L'auto-évaluation des questions de protocole (PQ) désigne un module de l'OLF qui permet aux États de réaliser des auto-évaluations des PQ en mettant régulièrement à jour leur statut ainsi que les preuves et la documentation connexes. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Le terme « programme national de sécurité » est défini dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « question de protocole du PNS » est défini dans le Doc 9735. – Les PQ du PNS sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ.

Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États dont les résultats obtenus au regard de l'ensemble des PQ du PNS auront été jugés « satisfaisants » ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États.
Ensembles de données	– Liste des États dont les résultats obtenus au regard de l'ensemble des PQ du PNS auront été jugés « satisfaisants » ; – Liste des États. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3 : les auto-évaluations pour chaque État sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.3.2.02	<i>Pourcentage d'États ayant mis en place un système de collecte et de traitement des données de sécurité</i>
Justification	Lié à la cible 3.2 : Tous les États devront, d'ici 2028, avoir mis en place un programme national de sécurité (PNS). Cet indicateur a initialement été introduit pour l'édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) dans un contexte visant à faciliter la participation de l'industrie à un réseau d'échange de renseignements sur la sécurité. Pour l'édition 2026-2028 du GASP, cet indicateur est lié au défi organisationnel mondial que représentent le faible niveau de mise en œuvre des PNS à l'échelle mondiale et les carences en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données de sécurité et d'informations de sécurité, aux fins des activités de gestion de la sécurité. L'établissement d'un PNS comprend la mise en place d'un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour effectuer la saisie, la collecte, le stockage, l'agrégation et le traitement des données de sécurité et des informations de sécurité et en permettre l'analyse. La mise en place d'un SDCPS permet aux États de remédier aux carences en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données de sécurité et d'informations de sécurité et constitue le fondement permettant aux renseignements de sécurité d'appuyer les activités de gestion de la sécurité.
Limites	Comme les activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ne peuvent pas s'appliquer à tous les États au cours d'un triennat, afin d'assurer le suivi de la cible spécifique du GASP, cet indicateur repose sur la réalisation d'auto-évaluations par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Étant donné que l'indicateur repose sur une auto-évaluation soumise par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne USOAP-CMA, si un État a réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au PNS mais ne l'a pas consignée dans l'OLF, cet État ne sera pas considéré comme ayant réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au PNS aux fins de la mesure de la cible correspondante.
Définition des termes	– L'OLF désigne une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrées au web, qui permet la collecte d'informations et de documentation liées à la sécurité, provenant principalement des États, ainsi que la surveillance continue et la communication d'informations sur les activités de supervision de la sécurité réalisées par les États. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – L'auto-évaluation des questions de protocole (PQ) désigne un module de l'OLF qui permet aux États de réaliser des auto-évaluations des PQ en mettant régulièrement à jour leur statut ainsi que les preuves et la documentation connexes. – PQ 9.029 : L'État a-t-il établi et mis en œuvre un système de compte rendu obligatoire à l'échelle nationale ? – PQ 9.037 : L'État a-t-il établi et mis en œuvre un système de compte rendu volontaire à l'échelle nationale ?

	– PQ 9.045 : L'État a-t-il mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) afin de permettre l'analyse des données et informations de sécurité ? – Le terme « SDCPS » est décrit dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Le terme « programme national de sécurité » est défini dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « question de protocole du PNS » est défini dans le Doc 9735. – Les PQ du PNS sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États dont les résultats obtenus au regard de PQ 9.029, PQ 9.037 et PQ 9.045 auront été jugés « satisfaisants » ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États.
Ensembles de données	– Liste des États dont les résultats obtenus au regard de PQ 9.029, PQ 9.037 et PQ 9.045 auront été jugés « satisfaisants » ; – Liste des États. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3 : les auto-évaluations pour chaque État sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.3.2.03	<i>Pourcentage d'États ayant mis en place un cadre pour la protection des données de sécurité et des informations de sécurité</i>
Justification	Lié à la cible 3.2 du GASP : Tous les États devront, d'ici 2028, avoir mis en place un programme national de sécurité (PNS). Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il est lié au défi organisationnel mondial que représentent le faible niveau de mise en œuvre des PNS à l'échelle mondiale et les carences en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données de sécurité et d'informations de sécurité, aux fins des activités de gestion de la sécurité. Cet indicateur concerne plus particulièrement la nécessaire mise à disposition par les États de moyens permettant de protéger les données et informations collectées à des fins de gestion de la sécurité, condition essentielle au déploiement d'un PNS.
Limites	Comme les activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ne peuvent pas s'appliquer à tous les États au cours d'un triennat, afin d'assurer le suivi de la cible spécifique du GASP, cet indicateur repose sur la réalisation d'auto-évaluations par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Étant donné que l'indicateur repose sur une auto-évaluation soumise par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne USOAP-CMA, si un État a réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au PNS mais ne l'a pas consignée dans l'OLF, cet État ne sera pas considéré comme ayant réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au PNS aux fins de la mesure de la cible correspondante.
Définition des termes	– L'OLF désigne une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrées au web, qui permet la collecte d'informations et de documentation liées à la sécurité, provenant principalement des États, ainsi que la surveillance continue et la communication d'informations sur les activités de supervision de la sécurité réalisées par les États. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – L'auto-évaluation des questions de protocole (PQ) désigne un module de l'OLF qui permet aux États de réaliser des auto-évaluations des PQ en mettant régulièrement à jour leur statut ainsi que les preuves et la documentation connexes. – PQ 9.033 : L'État veille-t-il à ce que les données de sécurité recueillies et les informations de sécurité issues du ou des systèmes de compte rendu obligatoire et de leurs sources connexes soient protégées ? – PQ 9.041 : L'État veille-t-il à ce que les données de sécurité recueillies et les informations de sécurité issues du ou des systèmes de compte rendu volontaire et de leurs sources connexes soient protégées ? – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI.

	– Le terme « programme national de sécurité » est défini dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « question de protocole du PNS » est défini dans le Doc 9735. – Les PQ du PNS sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Les principes de la protection des données de sécurité et des informations de sécurité sont décrits dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États dont les résultats obtenus au regard de PQ 9.033 et PQ 9.041 auront été jugés « satisfaisants » ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États.
Ensembles de données	– Liste des États dont les résultats obtenus au regard de PQ 9.033 et PQ 9.041 auront été jugés « satisfaisants » ; – Liste des États. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3 : les auto-évaluations pour chaque État sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.1.01	<i>Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour faire face au manque de moyens financiers dont pâtissent les organismes de supervision de la sécurité et qui les empêche de remplir leurs obligations nationales et internationales</i>
Justification	Lié à la cible 4.1 : toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, recenser les États qui nécessitent une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance dont les États de chaque région ont besoin pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole (PQ) spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – PQ 2.051 : « L'État a-t-il établi et mis en œuvre un mécanisme pour veiller à ce que chaque organisme chargé de superviser la sécurité dispose de ressources financières suffisantes pour remplir ses obligations nationales et internationales ? »

	– Cadre en ligne de l'USOAP-CMA : cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue. – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour faire face au manque de moyens financiers dont pâtissent les organismes de supervision de la sécurité et qui les empêche de remplir leurs obligations nationales et internationales est un État : a) dont les résultats obtenus au regard de PQ 2.051 auront été jugés « insatisfaisants » ; ou b) qui a officiellement sollicité l'assistance du bureau régional de l'OACI ; ou c) pour lequel le bureau régional de l'OACI a établi qu'il nécessitait une assistance.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région dont les résultats obtenus au regard de PQ 2.051 auront été jugés « insatisfaisants » ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États d'une région dont les résultats obtenus au regard de PQ 2.051 auront été jugés « insatisfaisants ». – Liste des États de cette région. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	2 : bien que les résultats de chaque État ayant fait l'objet d'un audit soient disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA, le bureau régional de l'OACI devrait recueillir les demandes d'assistance. Cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance du bureau régional.
Fournisseur	– Cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.1.02	<i>Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour faire face au manque de personnel technique qualifié, principalement pour les enquêtes sur les accidents d'aviation et l'inspection des aérodomes</i>
Justification	Lié à la cible 4.1 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, recenser les États qui nécessitent une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance dont les États de chaque région ont besoin pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour la question de protocole (PQ) spécifique issue d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « EC-4 » désigne l'élément crucial (EC) relatif au personnel technique qualifié. – Le terme « AIG » désigne le domaine d'audit (AA) des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. – Le terme « AGA » désigne le domaine d'audit des aérodomes et des aides au sol.

	– Le terme « mise en œuvre effective (EI) » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – Le terme « question de protocole » est défini dans le Doc 9735. – Cadre en ligne de l'USOAP-CMA : cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue. – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour faire face au manque de personnel technique qualifié, principalement pour les enquêtes sur les accidents d'aviation est un État : a) dont le score relatif à la mise en œuvre effective est inférieur à la moyenne mondiale de référence pour la combinaison EC-4/AIG ; b) qui a officiellement sollicité l'assistance du bureau régional de l'OACI ; ou c) pour lequel le bureau régional de l'OACI a établi qu'il nécessitait une assistance. – Un État « nécessitant une assistance » pour faire face au manque de personnel technique qualifié, principalement pour l'inspection des aéroports est un État : a) dont le score relatif à la mise en œuvre effective est inférieur à la moyenne mondiale de référence pour la combinaison EC-4/AGA ; b) qui a officiellement sollicité l'assistance du bureau régional de l'OACI ; ou c) pour lequel le bureau régional de l'OACI a établi qu'il nécessitait une assistance. – La moyenne mondiale de référence est calculée à partir de la moyenne mondiale du score relatif à la mise en œuvre effective pour les combinaisons EC-4/AIG et EC-4/AGA, respectivement, au 31 décembre 2025.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région dont le score relatif à la mise en œuvre effective est inférieur à la moyenne mondiale de référence pour la combinaison EC-4/AIG et/ou dont le score relatif à la mise en œuvre effective est inférieur à la moyenne mondiale de référence pour la combinaison EC-4/AGA ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région. – Cela donne deux indicateurs par région (14 indicateurs – sept pour la combinaison EC-4/AIG et sept pour la combinaison EC-4/AGA).

Ensembles de données	– Liste des États d'une région dont le score de mise en œuvre effective est inférieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-4/AIG ; – Liste des États d'une région dont le score de mise en œuvre effective est inférieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-4/AGA ; – Liste des États de cette région. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	2 : bien que les résultats de chaque État ayant fait l'objet d'un audit soient disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA, le bureau régional de l'OACI devrait recueillir les demandes d'assistance. Cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance du bureau régional.
Fournisseur	– Cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Bureaux régionaux de l'OACI

<i>FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)</i>	
<i>GASP-I.4.1.03</i>	<i>Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité, en particulier ceux liés à l'exploitation d'aérodromes</i>
Justification	Lié à la cible 4.1 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, recenser les États qui nécessitent une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance dont les États de chaque région ont besoin pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour la question de protocole (PQ) spécifique issue d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « EC-8 » désigne l'élément crucial (EC) relatif à la résolution des problèmes de sécurité. – Le terme « AGA » désigne le domaine d'audit (AA) des aérodromes et des aides au sol. – Le terme « mise en œuvre effective (EI) » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735).

	– Le terme « question de protocole » est défini dans le Doc 9735. – Cadre en ligne de l'USOAP-CMA : cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue. – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour résoudre les problèmes de sécurité, en particulier ceux liés à l'exploitation d'aérodromes, est un État : a) dont le score relatif à la mise en œuvre effective est inférieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-8/AGA ; b) qui a officiellement sollicité l'assistance du bureau régional de l'OACI ; ou c) pour lequel le bureau régional de l'OACI a établi qu'il nécessitait une assistance. – La moyenne mondiale de référence est calculée à partir de la moyenne mondiale du score relatif à la mise en œuvre effective pour la combinaison EC-8/AGA au 31 décembre 2025.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région dont le score de mise en œuvre effective est inférieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-8/AGA ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États d'une région dont le score de mise en œuvre effective est inférieur à la moyenne mondiale de référence, pour la combinaison EC-8/AGA. – Liste des États de cette région. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	2 : bien que les résultats de chaque État ayant fait l'objet d'un audit soient disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA, le bureau régional de l'OACI devrait recueillir les demandes d'assistance. Cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance du bureau régional.
Fournisseur	– Cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Bureaux régionaux de l'OACI

<i>FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)</i>	
<i>GASP-I. 4.1.04</i>	<i>Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de leur PNS</i>
Justification	Lié à la cible 4.1 : Toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, recenser les États qui nécessitent une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance dont les États de chaque région ont besoin pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole (PQ) spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale. – Comme les activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ne peuvent pas s'appliquer à tous les États au cours d'un triennat, afin d'assurer le suivi de la cible spécifique du GASP, cet indicateur repose en partie sur la réalisation d'auto-évaluations par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Étant donné que l'indicateur repose en partie sur une auto-évaluation soumise par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne USOAP-CMA, si un État a réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au programme national de sécurité (PNS) mais ne l'a pas consignée dans l'OLF, cet État peut ne pas être considéré comme nécessitant une assistance pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de son PNS aux fins de la mesure de la cible correspondante.

Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « plan d'actions correctives » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – L'OLF désigne une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrées au web, qui permet la collecte d'informations et de documentation liées à la sécurité, provenant principalement des États, ainsi que la surveillance continue et la communication d'informations sur les activités de supervision de la sécurité réalisées par les États. – Le terme « question de protocole » est défini dans le Doc 9735. – L'auto-évaluation des questions de protocole (PQ) désigne un module de l'OLF qui permet aux États de réaliser des auto-évaluations des PQ en mettant régulièrement à jour leur statut ainsi que les preuves et la documentation connexes. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Le terme « programme national de sécurité » est défini dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « question de protocole du PNS » est défini dans le Doc 9735. – Les PQ du PNS sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de son PNS est un État : a) dont les résultats obtenus au regard des PQ du PNS auront été jugés « insatisfaisants » et ne disposant pas d'un plan d'actions correctives ; b) qui a officiellement sollicité l'assistance du bureau régional de l'OACI ; ou c) pour lequel le bureau régional de l'OACI a établi qu'il nécessitait une assistance.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : – <i>N</i> est le nombre d'États d'une région « nécessitant une assistance » pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de leur PNS (conformément à la définition des termes) ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).

Ensembles de données	– Liste des États d'une région « nécessitant une assistance » pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de leur PNS (conformément à la définition des termes). – Liste des États de cette région. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	2 : bien que les résultats de chaque État ayant fait l'objet d'un audit soient disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA, le bureau régional de l'OACI devrait recueillir les demandes d'assistance. Cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance du bureau régional.
Fournisseur	– Cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.1.05	<i>Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour remédier aux carences en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données de sécurité et d'informations de sécurité qu'exigent les activités de gestion de la sécurité</i>
Justification	Lié à la cible 4.1 : toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, recenser les États qui nécessitent une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance dont les États de chaque région ont besoin pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole (PQ) spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale. – Comme les activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ne peuvent pas s'appliquer à tous les États au cours d'un triennat, afin d'assurer le suivi de la cible spécifique du GASP, cet indicateur repose en partie sur la réalisation d'auto-évaluations par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Étant donné que l'indicateur repose en partie sur une auto-évaluation soumise par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne USOAP-CMA, si un État a réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au programme national de sécurité (PNS) mais ne l'a pas consignée dans l'OLF, cet État peut ne pas être considéré comme nécessitant une assistance pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de son PNS aux fins de la mesure de la cible correspondante.

Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – L'OLF désigne une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrées au web, qui permet la collecte d'informations et de documentation liées à la sécurité, provenant principalement des États, ainsi que la surveillance continue et la communication d'informations sur les activités de supervision de la sécurité réalisées par les États. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – L'auto-évaluation des questions de protocole (PQ) désigne un module de l'OLF qui permet aux États de réaliser des auto-évaluations des PQ en mettant régulièrement à jour leur statut ainsi que les preuves et la documentation connexes. – PQ 9.029 : L'État a-t-il établi et mis en œuvre un système de compte rendu obligatoire à l'échelle nationale ? – PQ 9.037 : L'État a-t-il établi et mis en œuvre un système de compte rendu volontaire à l'échelle nationale ? – PQ 9.045 : L'État a-t-il mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) afin de permettre l'analyse des données et informations de sécurité ? – Le terme « système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) » est décrit dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Le terme « programme national de sécurité » est défini dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « question de protocole du PNS » est défini dans le Doc 9735. – Les PQ du PNS sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour remédier aux carences en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données de sécurité et d'informations de sécurité qu'exigent les activités de gestion de la sécurité est un État : a) dont les résultats obtenus au regard de PQ 9.029, PQ 9.037 et PQ 9.045 auront été jugés « insatisfaisants » ; b) qui a officiellement sollicité l'assistance du bureau régional de l'OACI ; ou c) pour lequel le bureau régional de l'OACI a établi qu'il nécessitait une assistance.
------------------------------	--

Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région dont les résultats obtenus au regard de PQ 9.029, PQ 9.037 et PQ 9.045 auront été jugés « insatisfaisants » ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États dont les résultats obtenus au regard de PQ 9.029, PQ 9.037 et PQ 9.045 auront été jugés « insatisfaisants » – Liste des États de cette région. – Les résultats pour tous les États sont enregistrés dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	2 : bien que les résultats de chaque État ayant fait l'objet d'un audit soient disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA, le bureau régional de l'OACI devrait recueillir les demandes d'assistance. Cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance du bureau régional.
Fournisseur	– Cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.1.06	<i>Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour faire face aux risques de sécurité opérationnelle, y compris les catégories d'événements à risque élevé (HRC)</i>
Justification	Lié à la cible 4.1 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, recenser les États qui nécessitent une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance dont les États de chaque région ont besoin pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « catégorie d'événement à risque élevé » est décrit dans le <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10004). – Le terme « risque de sécurité opérationnelle » est décrit dans le Doc 10004. – Le terme « autre catégorie d'événements à risque » est décrit dans le Doc 10004. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un État « nécessitant une assistance » pour faire face aux risques de sécurité opérationnelle, y compris les HRC, est un État : a) dont le taux d'accidents et d'incidents graves est en hausse, selon une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années

	précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026) ; b) qui a officiellement sollicité l'assistance du bureau régional de l'OACI ; ou c) pour lequel le bureau régional de l'OACI a établi qu'il nécessitait une assistance. – La moyenne mondiale de référence est calculée à partir d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme année de référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région « nécessitant une assistance » pour faire face aux risques de sécurité opérationnelle, y compris les HRC (conformément à la définition des termes) ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États d'une région « nécessitant une assistance » pour faire face aux risques de sécurité opérationnelle, y compris les HRC (conformément à la définition des termes) ; – Liste des États de cette région. – Notifications et comptes rendus d'accident/incident (ADREP) soumis par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. – Ensemble de données de l'OAG pour l'OACI.
Disponibilité (1-3)	2 : bien que les notifications et comptes rendus d'accident figurent déjà dans la base de données du système ADREP de l'OACI, leur disponibilité peut varier selon les régions. Cela a une incidence sur la capacité du bureau régional de l'OACI de recueillir les demandes d'assistance. Cet indicateur dépend aussi du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance du bureau régional.
Fournisseur	– Base de données ADREP de l'OACI. – Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.1.07	<i>Pourcentage d'États de chaque région nécessitant une assistance pour faire face à d'autres problèmes de sécurité</i>
Justification	Lié à la cible 4.1 : toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, recenser les États qui nécessitent une assistance pour résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance dont les États de chaque région ont besoin pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un État « nécessitant une assistance » pour faire face à d'autres problèmes de sécurité est un État : a) qui a officiellement sollicité l'assistance du bureau régional de l'OACI ; ou b) pour lequel le bureau régional de l'OACI a établi qu'il nécessitait une assistance.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région « nécessitant une assistance » pour faire face à d'autres problèmes de sécurité (conformément à la définition des termes) ;

	b) D est le nombre total d'États de cette région. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États d'une région « nécessitant une assistance » pour faire face à d'autres problèmes de sécurité (conformément à la définition des termes) ; – Liste des États de cette région.
Disponibilité (1-3)	2 : le bureau régional de l'OACI devrait recueillir les demandes d'assistance et les données relatives à l'assistance effectivement fournie. Cependant, cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance du bureau régional.
Fournisseur	Bureaux régionaux de l'OACI

<i>FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)</i>	
<i>GASP-I.4.2.01</i>	<i>Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour faire face au manque de moyens financiers dont pâtissent les organismes de supervision de la sécurité et qui les empêche de remplir leurs obligations nationales et internationales</i>
Justification	Lié à la cible 4.2 du GASP : Toutes les entités régionales devront, d'ici 2028, accorder l'assistance nécessaire aux États recensés, afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance reçue par les États de chaque région qui ont besoin d'aide pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP. Cet indicateur est lié à l'indicateur 4.1.01 de la cible 4.1 et présente une approche en deux étapes visant à renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour traiter les problèmes de sécurité répertoriés au titre de cette cible.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole (PQ) spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735).

	– PQ 2.051 : « L'État a-t-il établi et mis en œuvre un mécanisme pour veiller à ce que chaque organisme chargé de superviser la sécurité dispose de ressources financières suffisantes pour remplir ses obligations nationales et internationales ? » – Cadre en ligne de l'USOAP-CMA : cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue. – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour faire face au manque de moyens financiers dont pâtissent les organismes de supervision de la sécurité et qui les empêche de remplir leurs obligations nationales et internationales est un État qui a été répertorié conformément au formulaire d'indicateur 4.1.01 du GASP (GASP-I.4.1.01).
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.01 ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.01. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États de cette région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.01. – Liste des États d'une région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.01.
Disponibilité (1-3)	2 : les bureaux régionaux de l'OACI devraient recueillir les demandes d'assistance et les données relatives à l'assistance effectivement fournie. Cependant, cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance de chaque bureau régional et que les États concernés confirment si l'assistance requise a été fournie ou non.
Fournisseur	Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.2.02	<i>Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour faire face au manque de personnel technique qualifié, principalement pour les enquêtes sur les accidents d'aviation et l'inspection des aéroports</i>
Justification	Lié à la cible 4.2 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2028, accorder l'assistance nécessaire aux États recensés, afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance reçue par les États de chaque région qui ont besoin d'aide pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP. Cet indicateur est lié à l'indicateur 4.1.02 de la cible 4.1 et présente une approche en deux étapes visant à renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour traiter les problèmes de sécurité répertoriés au titre de cette cible.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole (PQ) spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « EC-4 » désigne l'élément crucial (EC) relatif au personnel technique qualifié.

	– Le terme « AIG » désigne le domaine d'audit (AA) des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. – Le terme « AGA » désigne le domaine d'audit des aéroports et des aides au sol. – Le terme « mise en œuvre effective (EI) » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – Le terme « question de protocole » est défini dans le Doc 9735. – Cadre en ligne de l'USOAP-CMA : cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue. – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour faire face au manque de personnel technique qualifié, principalement pour les enquêtes sur les accidents d'aviation et/ou l'inspection des aéroports est un État qui a été répertorié conformément au formulaire d'indicateur 4.1.02 du GASP (GASP-I.4.1.02).
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.02 ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.02. – Cela donne deux indicateurs par région (14 indicateurs – sept pour la combinaison EC-4/AIG et sept pour la combinaison CE-4/AGA).
Ensembles de données	– Liste des États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.02. – Liste des États d'une région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.02.
Disponibilité (1-3)	2 : les bureaux régionaux de l'OACI devraient recueillir les demandes d'assistance et les données relatives à l'assistance effectivement fournie. Cependant, cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance de chaque bureau régional et que les États concernés confirment si l'assistance requise a été fournie ou non.
Fournisseur	Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.2.03	Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour résoudre les problèmes de sécurité, en particulier ceux liés à l'exploitation d'aérodromes
Justification	Lié à la cible 4.2 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2028, accorder l'assistance nécessaire aux États recensés, afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance reçue par les États de chaque région qui ont besoin d'aide pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP. Cet indicateur est lié à l'indicateur 4.1.03 de la cible 4.1 et présente une approche en deux étapes visant à renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour traiter les problèmes de sécurité répertoriés au titre de cette cible.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole (PQ) spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « EC-8 » désigne l'élément crucial (EC) relatif à la résolution des problèmes de sécurité. – Le terme « AGA » désigne le domaine d'audit (AA) des aérodromes et des aides au sol.

	– Le terme « mise en œuvre effective (EI) » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – Le terme « question de protocole » est défini dans le Doc 9735. – Cadre en ligne de l'USOAP-CMA : cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue. – Les PQ sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour résoudre les problèmes de sécurité, en particulier ceux liés à l'exploitation d'aérodromes, est un État qui a été répertorié conformément au formulaire d'indicateur 4.1.03 du GASP (GASP-I.4.1.03).
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.03 ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.03. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.03. – Liste des États d'une région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.03.
Disponibilité (1-3)	2 : les bureaux régionaux de l'OACI devraient recueillir les demandes d'assistance et les données relatives à l'assistance effectivement fournie. Cependant, cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance de chaque bureau régional et que les États concernés confirment si l'assistance requise a été fournie ou non.
Fournisseur	Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.2.04	<i>Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de leur PNS</i>
Justification	Lié à la cible 4.2 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2028, accorder l'assistance nécessaire aux États recensés, afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance reçue par les États de chaque région qui ont besoin d'aide pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP. Cet indicateur est lié à l'indicateur 4.1.04 de la cible 4.1 et présente une approche en deux étapes visant à renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour traiter les problèmes de sécurité répertoriés au titre de cette cible.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole (PQ) spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale. – Comme les activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ne peuvent pas s'appliquer à tous les États au cours d'un triennat, afin d'assurer le suivi de la cible spécifique du GASP, cet indicateur repose en partie sur la réalisation d'auto-évaluations par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Étant donné que l'indicateur repose en partie sur une auto-évaluation soumise par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne USOAP-CMA, si un État a réalisé son auto-évaluation

	des questions de protocole relatives au programme national de sécurité (PNS) mais ne l'a pas consignée dans l'OLF, cet État peut ne pas être considéré comme nécessitant une assistance pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de son PNS aux fins de la mesure de la cible correspondante.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « plan d'actions correctives » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – L'OLF désigne une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrées au web, qui permet la collecte d'informations et de documentation liées à la sécurité, provenant principalement des États, ainsi que la surveillance continue et la communication d'informations sur les activités de supervision de la sécurité réalisées par les États. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – L'auto-évaluation des questions de protocole (PQ) désigne un module de l'OLF qui permet aux États de réaliser des auto-évaluations des PQ en mettant régulièrement à jour leur statut ainsi que les preuves et la documentation connexes. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Le terme « programme national de sécurité » est défini dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « question de protocole du PNS » est défini dans le Doc 9735. – Les PQ du PNS sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de son PNS est un État qui a été répertorié conformément au formulaire d'indicateur 4.1.04 du GASP (GASP-I.4.1.04).
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.04 ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.04. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).

Ensembles de données	– Liste des États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.04. – Liste des États d'une région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.04.
Disponibilité (1-3)	2 : les bureaux régionaux de l'OACI devraient recueillir les demandes d'assistance et les données relatives à l'assistance effectivement fournie. Cependant, cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance de chaque bureau régional et que les États concernés confirment si l'assistance requise a été fournie ou non.
Fournisseur	Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.2.05	<i>Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour remédier aux lacunes en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données de sécurité et d'informations de sécurité qu'exigent les activités de gestion de la sécurité</i>
Justification	Lié à la cible 4.2 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2028, accorder l'assistance nécessaire aux États recensés, afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance reçue par les États de chaque région qui ont besoin d'aide pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP. Cet indicateur est lié à l'indicateur 4.1.05 de la cible 4.1 et présente une approche en deux étapes visant à renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour traiter les problèmes de sécurité répertoriés au titre de cette cible.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Le nombre d'activités menées chaque année dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) est limité. Par conséquent, un État peut se voir attribuer un statut « satisfaisant » ou « insatisfaisant » pour des questions de protocole (PQ) spécifiques issues d'une activité USOAP menée il y a plusieurs années. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale. – Comme les activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ne peuvent pas s'appliquer à tous les États au cours d'un triennat, afin d'assurer le suivi de la cible spécifique du GASP, cet indicateur repose en partie sur la réalisation d'auto-évaluations par les États par l'intermédiaire du cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA). Étant donné que l'indicateur repose en partie sur une auto-évaluation soumise par les États

	par l'intermédiaire du cadre en ligne USOAP-CMA, si un État a réalisé son auto-évaluation des questions de protocole relatives au programme national de sécurité (PNS) mais ne l'a pas consignée dans l'OLF, cet État peut ne pas être considéré comme nécessitant une assistance pour remédier au faible niveau de mise en œuvre de son PNS aux fins de la mesure de la cible correspondante.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – L'OLF désigne une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrées au web, qui permet la collecte d'informations et de documentation liées à la sécurité, provenant principalement des États, ainsi que la surveillance continue et la communication d'informations sur les activités de supervision de la sécurité réalisées par les États. – Le terme « question de protocole » est défini dans le <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735). – L'auto-évaluation des questions de protocole (PQ) désigne un module de l'OLF qui permet aux États de réaliser des auto-évaluations des PQ en mettant régulièrement à jour leur statut ainsi que les preuves et la documentation connexes. – PQ 9.029 : L'État a-t-il établi et mis en œuvre un système de compte rendu obligatoire à l'échelle nationale ? – PQ 9.037 : L'État a-t-il établi et mis en œuvre un système de compte rendu volontaire à l'échelle nationale ? – PQ 9.045 : L'État a-t-il mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) afin de permettre l'analyse des données et informations de sécurité ? – Le terme « SDCPS » est décrit dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Le terme « programme national de sécurité » est défini dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>. – Le terme « question de protocole du PNS » est défini dans le Doc 9735. – Les PQ du PNS sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Un statut « satisfaisant » est attribué lorsqu'un État est considéré comme ayant pleinement répondu à une PQ en mettant en œuvre tous les éléments requis de la PQ, tels que ceux décrits dans les « orientations pour l'examen des preuves » figurant dans le document PQ. – Un État « nécessitant une assistance » pour remédier aux carences en matière de collecte, d'analyse et d'échange de données de sécurité et d'informations de sécurité qu'exigent les activités de gestion de la sécurité est un État qui a été répertorié conformément au formulaire d'indicateur 4.1.05 du GASP (GASP-I.4.1.05).

Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.05 ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.05. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.05 – Liste des États d'une région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.05.
Disponibilité (1-3)	2 : les bureaux régionaux de l'OACI devraient recueillir les demandes d'assistance et les données relatives à l'assistance effectivement fournie. Cependant, cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance de chaque bureau régional et que les États concernés confirment si l'assistance requise a été fournie ou non.
Fournisseur	Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.2.06	<i>Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour faire face aux risques de sécurité opérationnelle, y compris les catégories d'événements à risque élevé (HRC)</i>
Justification	Lié à la cible 4.2 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2028, accorder l'assistance nécessaire aux États recensés, afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance reçue par les États de chaque région qui ont besoin d'aide pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP. Cet indicateur est lié à l'indicateur 4.1.06 de la cible 4.1 et présente une approche en deux étapes visant à renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour traiter les problèmes de sécurité répertoriés au titre de cette cible.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « catégorie d'événement à risque élevé » est décrit dans le <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10004). – Le terme « risque de sécurité opérationnelle » est décrit dans le Doc 10004. – Le terme « autre catégorie d'événements à risque » est décrit dans le Doc 10004. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI.

	– Un État « nécessitant une assistance » pour faire face aux risques de sécurité opérationnelle, y compris les HRC, est un État qui a été répertorié conformément au formulaire d'indicateur 4.1.06 du GASP (GASP-I.4.1.06). – La moyenne mondiale de référence est calculée à partir d'une moyenne mobile sur cinq ans, en prenant l'année 2025 comme année de référence. Une moyenne mobile sur cinq ans est la moyenne calculée chaque année sur la base des données des cinq années précédentes. Elle donne une image plus réaliste en réduisant l'incidence des valeurs aberrantes dans les données, ce qui lisse la courbe de tendance. Elle permet de mettre en évidence des tendances qui seraient autrement difficiles à détecter. Par exemple, en 2026, la moyenne mobile sur cinq ans de référence pour 2025 est calculée à partir des données de 2021, 2022, 2023, 2024 et 2025. L'année suivante, la moyenne mobile de 2026 utilisera les données de 2022, 2023, 2024, 2025 et 2026.
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.06 ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.06. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.06. – Liste des États d'une région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.06.
Disponibilité (1-3)	2 : les bureaux régionaux de l'OACI devraient recueillir les demandes d'assistance et les données relatives à l'assistance effectivement fournie. Cependant, cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance de chaque bureau régional et que les États concernés confirment si l'assistance requise a été fournie ou non.
Fournisseur	Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.2.07	Pourcentage d'États de chaque région ayant reçu l'assistance requise pour faire face à d'autres problèmes de sécurité
Justification	Lié à la cible 4.2 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2028, accorder l'assistance nécessaire aux États recensés, afin qu'ils puissent résoudre les problèmes de sécurité. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il fournit des informations sur le niveau d'assistance reçue par les États de chaque région qui ont besoin d'aide pour traiter chacun des problèmes de sécurité mondiaux spécifiques, tels qu'ils sont recensés dans le GASP. Cet indicateur est lié à l'indicateur 4.1.07 de la cible 4.1 et présente une approche en deux étapes visant à renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour traiter les problèmes de sécurité répertoriés au titre de cette cible.
Limites	– Le terme « assistance » peut être interprété différemment par diverses parties prenantes, telles que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou les États. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un État « nécessitant une assistance » pour faire face à d'autres problèmes de sécurité est un État qui a été répertorié conformément au formulaire d'indicateur 4.1.07 du GASP (GASP-I.4.1.07).

Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre d'États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.07 ; b) <i>D</i> est le nombre total d'États de cette région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.07. – Cela donne un indicateur par région (sept indicateurs).
Ensembles de données	– Liste des États d'une région ayant reçu l'assistance requise conformément au GASP-I.4.1.07. – Liste des États d'une région ayant nécessité une assistance conformément au GASP-I.4.1.07.
Disponibilité (1-3)	2 : les bureaux régionaux de l'OACI devraient recueillir les demandes d'assistance et les données relatives à l'assistance effectivement fournie. Cependant, cet indicateur dépend du fait que toutes les demandes soient portées à la connaissance de chaque bureau régional et que les États concernés confirment si l'assistance requise a été fournie ou non.
Fournisseur	Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.3.01	Nombre d'États inscrits au portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents
Justification	Lié à la cible 4.3 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2027, mettre en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser, aux fins de planification de la sécurité de l'aviation, les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents. Cet indicateur a initialement été introduit pour l'édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). La cible à laquelle cet indicateur se rapporte vise à renforcer les capacités de gestion des risques de sécurité de chaque groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), afin de mieux les outiller pour recenser et traiter les problèmes régionaux de sécurité.
Limites	Les États inscrits peuvent ne pas communiquer de renseignements sur les risques de sécurité opérationnelle ou les problèmes émergents.
Définition des termes	– Le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents est un site particulier sur le portail sécurisé de l'OACI pour la collecte d'informations sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents. – Le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents est hébergé sur le site du portail sécurisé de l'OACI, avec les pages « ICAO Reporting ». – Le terme « problème émergent » est décrit dans le <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10004). – Le terme « risque de sécurité opérationnelle » est décrit dans le Doc 10004. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un RASG peut également être désigné sous le nom de « groupe de planification du système d'aviation » ou de « groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre.
Méthode de calcul	Compter le nombre d'États qui se sont inscrits au portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents dans le triennat.
Ensembles de données	Site du portail sécurisé de l'OACI / ICAO Reporting
Disponibilité (1-3)	3 : l'OACI doit fournir le nombre d'États inscrits au portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents.
Fournisseur	OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.3.02	Nombre de comptes rendus reçus par l'intermédiaire du portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents
Justification	Lié à la cible 4.3 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2027, mettre en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser, aux fins de planification de la sécurité de l'aviation, les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents. Cet indicateur a initialement été introduit pour l'édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). La cible à laquelle cet indicateur se rapporte vise à renforcer les capacités de gestion des risques de sécurité de chaque groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), afin de mieux les outiller pour recenser et traiter les problèmes régionaux de sécurité.
Limites	Connaissances éventuellement insuffisantes des États sur la manière d'élaborer un compte rendu.
Définition des termes	– Le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents est un site particulier sur le portail sécurisé de l'OACI pour la collecte d'informations sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents. – Le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents est hébergé sur le site du portail sécurisé de l'OACI, avec les pages « ICAO Reporting ». – Le terme « problème émergent » est décrit dans le <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10004). – Le terme « risque de sécurité opérationnelle » est décrit dans le Doc 10004. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un RASG peut également être désigné sous le nom de « groupe de planification du système d'aviation » ou de « groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre.
Méthode de calcul	Compter le nombre de comptes rendus reçus par l'intermédiaire du portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents dans le triennat.
Ensembles de données	Site du portail sécurisé de l'OACI / ICAO Reporting
Disponibilité (1-3)	3 : l'OACI doit fournir le nombre de comptes rendus reçus par l'intermédiaire du portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents.
Fournisseur	OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.3.03	<i>Nombre d'études ou d'analyses effectuées par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation en fonction des comptes rendus reçus par l'intermédiaire du portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i>
Justification	Lié à la cible 4.3 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2027, mettre en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser, aux fins de planification de la sécurité de l'aviation, les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents. Cet indicateur a initialement été introduit pour l'édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). La cible à laquelle cet indicateur se rapporte vise à renforcer les capacités de gestion des risques de sécurité de chaque groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), afin de mieux les outiller pour recenser et traiter les problèmes régionaux de sécurité.
Limites	– Disponibilité de ressources et d'experts au niveau des RASG pour évaluer les comptes rendus de manière continue et déterminer des mesures possibles. – Dépend du nombre et de la qualité des comptes rendus soumis sur le portail.
Définition des termes	– Le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents est un site particulier sur le portail sécurisé de l'OACI pour la collecte d'informations sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents. – Le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents est hébergé sur le site du portail sécurisé de l'OACI, avec les pages « ICAO Reporting ». – Le terme « problème émergent » est décrit dans le <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10004). – Le terme « risque de sécurité opérationnelle » est décrit dans le Doc 10004. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un RASG peut également être désigné sous le nom de « groupe de planification du système d'aviation » ou de « groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre.
Méthode de calcul	Compter le nombre d'études et/ou d'analyses effectuées par tous les RASG en fonction des comptes rendus reçus par l'intermédiaire du portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents dans le triennat.
Ensembles de données	Documentation de réunion des RASG.
Disponibilité (1-3)	2 : chaque RASG doit fournir des informations sur les études et/ou analyses effectuées en fonction des comptes rendus reçus par l'intermédiaire du portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents dans le triennat.
Fournisseur	RASG

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.4.3.04	Pourcentage d'initiatives de renforcement de la sécurité menées par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation
Justification	Lié à la cible 4.3 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2027, mettre en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser, aux fins de planification de la sécurité de l'aviation, les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents. Cet indicateur a initialement été introduit pour l'édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). La cible à laquelle cet indicateur se rapporte vise à renforcer les capacités de gestion des risques de sécurité de chaque groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), afin de mieux les outiller pour recenser et traiter les problèmes régionaux de sécurité.
Limites	Dépend du niveau de maturité des programmes nationaux de sécurité et des variations régionales au niveau du mécanisme d'incorporation de nouvelles initiatives de renforcement de la sécurité (SEI).
Définition des termes	– Le terme « initiative de renforcement de la sécurité » est défini dans le <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10004). – Le terme « risque de sécurité opérationnelle » est décrit dans le Doc 10004. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un RASG peut également être désigné sous le nom de « groupe de planification du système d'aviation » ou de « groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre.
Méthode de calcul	– Indicateur = $\frac{n1+n2+n3+\dots+n193}{193 * \text{nombre de SEI}}$ où $n <i>$ est le nombre de SEI déclarées comme terminées par l'État $<i>$. – Indicateur = 100 * N/D, où : a) N est le nombre de SEI réalisées par le RASG ; b) D est le nombre total de SEI du RASG. – Cela donne un indicateur par RASG (cinq indicateurs).
Ensembles de données	– Résultats d'enquêtes annuelles – Comptes rendus annuels de sécurité des RASG – Documentation de réunion des RASG
Disponibilité (1-3)	2 : disponibles dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et la documentation des réunions des RASG.
Fournisseur	RASG

<i>FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)</i>	
<i>GASP-I.4.3.05</i>	<i>Nombre d'entités régionales ayant mis en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents</i>
Justification	Lié à la cible 4.3 du GASP : toutes les entités régionales devront, d'ici 2027, mettre en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser, aux fins de planification de la sécurité de l'aviation, les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents. Cet indicateur a initialement été introduit pour l'édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). La cible à laquelle cet indicateur se rapporte vise à renforcer les capacités de gestion des risques de sécurité de chaque groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), afin de mieux les outiller pour recenser et traiter les problèmes régionaux de sécurité.
Limites	– L'élaboration et la mise en œuvre d'un mécanisme permettant d'utiliser les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents peuvent nécessiter des ressources supplémentaires. – Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, ainsi qu'aux États membres accrédités auprès de leurs bureaux régionaux de l'OACI respectifs : a) Asie-Pacifique ; b) Afrique orientale et australe ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud ; g) Afrique occidentale et centrale.
Définition des termes	– Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Le terme « problème émergent » est décrit dans le <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10004). – Le terme « risque de sécurité opérationnelle » est décrit dans le Doc 10004. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Un RASG peut également être désigné sous le nom de « groupe de planification du système d'aviation » ou de « groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre.

Méthode de calcul	Compter le nombre d'entités régionales ayant mis en œuvre un mécanisme permettant d'utiliser les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents dans le triennat.
Ensembles de données	Enquête auprès des régions de l'OACI
Disponibilité (1-3)	2 : une enquête peut être lancée pour recueillir ces informations.
Fournisseur	Bureaux régionaux de l'OACI

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
<i>GASP-I.5.1.01</i>	<i>Nombre de régions ayant publié un plan régional de sécurité de l'aviation mis à jour</i>
Justification	Lié à la cible 5.1 : toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, publier un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2023-2025 du GASP. Il porte sur la publication d'un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) actualisé pour s'harmoniser avec la dernière édition du GASP. L'élaboration et la révision du RASP sont généralement entreprises par le groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) correspondant.
Limites	Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, sur la base des RASP existants : – Afrique – comprend les régions Afrique orientale et australe (ESAF) et Afrique occidentale et centrale (WACAF). – Asie-Pacifique. – Europe. – Moyen-Orient. – Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes. – Amérique du Sud.
Définition des termes	– Le GASP est le document qui présente la stratégie mondiale d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. – Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. – Un RASG peut également être désigné sous le nom de « groupe de planification du système d'aviation » ou de « groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre. – Un RASP est le document qui présente l'orientation stratégique de la région pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période déterminée, y compris les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité régionaux, ainsi que le plan d'action qui soutient la stratégie de sécurité présentée dans le plan.
Méthode de calcul	Nombre de régions qui, au cours de l'année en question, ont actualisé et publié le RASP correspondant (sur un total de six régions, conformément aux limites ci-dessus).
Ensembles de données	Les RASP publiés sont présentés dans la bibliothèque RASP , sur le site web public du GASP .

Disponibilité (1-3)	3 : les RASP publiés sont répertoriés sur le site web public du GASP.
Fournisseur	RASG

<i>FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)</i>	
<i>GASP-I.5.1.02</i>	<i>Nombre de plans régionaux de sécurité de l'aviation élaborés en consultation avec l'industrie</i>
Justification	Lié à la cible 5.1 : toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, publier un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2023-2025 du GASP. Il met l'accent sur l'importance d'associer l'industrie au processus de révision du RASP.
Limites	Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « RASP » sont limités aux suivants, sur la base des RASP existants : – Plan régional de sécurité de l'aviation – Région Afrique – océan Indien (RASP-AFI). – Plan régional de sécurité de l'aviation – Région Asie-Pacifique (RASP-AP). – Plan régional de sécurité de l'aviation – Région Europe (RASP-EUR). – Plan régional de sécurité de l'aviation – Région Moyen-Orient (RASP-MID). – Plan régional de sécurité de l'aviation – Région Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (RASP-NACC). – Plan régional de sécurité de l'aviation – Région Amérique du Sud (SAMSP).
Définition des termes	– Le GASP est le document qui présente la stratégie mondiale d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. – Le terme « industrie » renvoie aux fournisseurs de services, tels : les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les organismes chargés de la conception de type ou de la construction d'avions, de moteurs ou d'hélices, les organismes de formation agréés, les fournisseurs de services de la circulation aérienne, les exploitants d'aérodromes, ainsi que les organisations internationales et les autres entités qui font partie du secteur aéronautique, le cas échéant. – Un groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) peut également être désigné sous le nom de « groupe de planification du système d'aviation » ou de « groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre. – Un RASP est le document qui présente l'orientation stratégique de la région pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période déterminée, y compris les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité régionaux, ainsi que le plan d'action qui soutient la stratégie de sécurité présentée dans le plan. – Le <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> (Doc 10131) fournit des orientations concernant la participation de l'industrie au processus d'élaboration du RASP.

Méthode de calcul	Compter le nombre de RASP élaborés en consultation avec l'industrie (sur un total de six RASP, conformément aux limites ci-dessus).
Ensembles de données	– Documentation de réunion des RASG (comptes rendus, notes de travail et notes d'information). – Les RASP publiés sont présentés dans la bibliothèque RASP, sur le site web public du GASP.
Disponibilité (1-3)	3 : les RASP publiés sont répertoriés sur le site web public du GASP.
Fournisseur	RASG

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.5.1.03	Nombre de régions ayant indiqué que l'industrie a fourni des informations de sécurité pour contribuer à l'élaboration des plans régionaux de sécurité de l'aviation
Justification	Lié à la cible 5.1 : toutes les entités régionales devront, d'ici 2026, publier un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2023-2025 du GASP. Il porte sur la contribution de l'industrie au processus de révision du RASP.
Limites	– Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les « régions » sont limitées aux suivantes, sur la base des RASP existants : a) Afrique – comprend les régions Afrique orientale et australe (ESAF) et Afrique occidentale et centrale (WACAF) ; b) Asie-Pacifique ; c) Europe ; d) Moyen-Orient ; e) Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes ; f) Amérique du Sud. – Manque de données concernant le niveau de communication des renseignements de sécurité par l'industrie aux États. – Cet indicateur repose sur les comptes rendus volontaires et peut dépendre de l'existence, dans un État, d'une législation adéquate visant à protéger les données de sécurité et les informations de sécurité fournies par l'industrie et les sources connexes. – Les données et informations reçues par l'industrie peuvent ne pas être uniformes et être difficiles à compiler ou à intégrer de manière systématique (elles peuvent par exemple ne pas suivre la même taxonomie commune).
Définition des termes	– Le GASP est le document qui présente la stratégie mondiale d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. – Le terme « industrie » renvoie aux fournisseurs de services, tels : les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les organismes chargés de la conception de type ou de la construction d'avions, de moteurs ou d'hélices, les organismes de formation agréés, les fournisseurs de services de la circulation aérienne, les exploitants d'aérodromes, ainsi que les organisations internationales et les autres entités qui font partie du secteur aéronautique, le cas échéant. – Le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique.

	– Un groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) peut également être désigné sous le nom de « groupe de planification du système d'aviation » ou de « groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre. – Un RASP est le document qui présente l'orientation stratégique de la région pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période déterminée, y compris les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité régionaux, ainsi que le plan d'action qui soutient la stratégie de sécurité présentée dans le plan. – Le terme « informations de sécurité » est défini dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>.
Méthode de calcul	Compter le nombre de régions rendant compte de la fourniture d'informations de sécurité par l'industrie afin de contribuer à l'élaboration des RASP correspondants (sur un total de six régions, conformément aux limites ci-dessus).
Ensembles de données	– Documentation de réunion des RASG (comptes rendus, notes de travail et notes d'information). – Les RASP publiés sont présentés dans la bibliothèque RASP, sur le site web public du GASP. – Enquêtes ou communications de l'OACI (telles que lettres aux États ou bulletins électroniques).
Disponibilité (1-3)	3 : les RASP publiés sont répertoriés sur le site web public du GASP.
Fournisseur	RASG

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.5.2.01	Nombre d'États ayant publié un plan national de sécurité de l'aviation mis à jour
Justification	Lié à la cible 5.2 du GASP : tous les États devront, d'ici 2027, publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de leur plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) correspondant. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2023-2025 du GASP. Il porte sur la publication d'un NASP actualisé pour s'harmoniser avec la dernière édition du GASP et le RASP correspondant.
Limites	Les États communiquent spontanément des renseignements sur le NASP à l'OACI. Par conséquent, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) doivent constituer la principale source d'information. Il n'existe toutefois aucune base de données ni aucun programme permettant de recueillir ces informations au niveau des RASG.
Définition des termes	– Le GASP est le document qui présente la stratégie mondiale d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. – Un NASP est le document qui présente l'orientation stratégique de l'État pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national pour une période déterminée, y compris les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité nationaux, ainsi que le plan d'action qui soutient la stratégie de sécurité présentée dans le plan. – Un RASG peut également être désigné sous le nom de « groupe de planification du système d'aviation » ou de « groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation », selon la région, lorsqu'il est associé à un groupe régional de planification et de mise en œuvre. – Un RASP est le document qui présente l'orientation stratégique de la région pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période déterminée, y compris les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité régionaux, ainsi que le plan d'action qui soutient la stratégie de sécurité présentée dans le plan. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI.
Méthode de calcul	Compter le nombre d'États qui, au cours de l'année en question, ont actualisé et publié leur NASP.
Ensembles de données	– Documentation de réunion des RASG (comptes rendus, notes de travail et notes d'information). – Les NASP publiés sont présentés dans la bibliothèque NASP, sur le site web public du GASP.
Disponibilité (1-3)	3 : les NASP publiés sont répertoriés sur le site web public du GASP.
Fournisseur	États

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.5.2.02	Nombre de plans nationaux de sécurité de l'aviation élaborés en consultation avec l'industrie
Justification	Lié à la cible 5.2 du GASP : tous les États devront, d'ici 2027, publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de leur plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) correspondant. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du GASP. Il met l'accent sur l'importance d'associer l'industrie au processus de révision du NASP.
Limites	Les États communiquent spontanément des renseignements sur le NASP à l'OACI.
Définition des termes	– Le GASP est le document qui présente la stratégie mondiale d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. – Le terme « industrie » renvoie aux fournisseurs de services, tels : les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les organismes chargés de la conception de type ou de la construction d'avions, de moteurs ou d'hélices, les organismes de formation agréés, les fournisseurs de services de la circulation aérienne, les exploitants d'aérodromes, ainsi que les organisations internationales et les autres entités qui font partie du secteur aéronautique, le cas échéant. – Un NASP est le document qui présente l'orientation stratégique de l'État pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national pour une période déterminée, y compris les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité nationaux, ainsi que le plan d'action qui soutient la stratégie de sécurité présentée dans le plan. – Un RASP est le document qui présente l'orientation stratégique de la région pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période déterminée, y compris les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité régionaux, ainsi que le plan d'action qui soutient la stratégie de sécurité présentée dans le plan. – Le <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> (Doc 10131) fournit des orientations concernant la participation de l'industrie au processus d'élaboration du NASP.
Méthode de calcul	Compter le nombre de NASP élaborés en consultation avec l'industrie.
Ensembles de données	– Documentation de réunion des RASG (comptes rendus, notes de travail et notes d'information). – Les NASP publiés sont présentés dans la bibliothèque NASP, sur le site web public du GASP.
Disponibilité (1-3)	3 : les NASP publiés sont répertoriés sur le site web public du GASP.
Fournisseur	États

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.5.2.03	<i>Nombre d'États ayant indiqué que l'industrie a fourni des informations de sécurité pour contribuer à l'élaboration des plans nationaux de sécurité de l'aviation</i>
Justification	Lié à la cible 5.2 du GASP : tous les États devront, d'ici 2027, publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de leur plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) correspondant. Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2023-2025 du GASP. Il porte sur la contribution de l'industrie au processus de révision du NASP.
Limites	– Manque de données concernant le niveau de communication des renseignements de sécurité par l'industrie aux États. – Cet indicateur repose sur les comptes rendus volontaires et peut dépendre de l'existence, dans un État, d'une législation adéquate visant à protéger les données de sécurité et les informations de sécurité fournies par l'industrie et les sources connexes. – Les données et informations reçues par l'industrie peuvent ne pas être uniformes et être difficiles à compiler ou à intégrer de manière systématique (elles peuvent par exemple ne pas suivre la même taxonomie commune).
Définition des termes	– Le GASP est le document qui présente la stratégie mondiale d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. – Le terme « industrie » renvoie aux fournisseurs de services, tels : les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les organismes chargés de la conception de type ou de la construction d'avions, de moteurs ou d'hélices, les organismes de formation agréés, les fournisseurs de services de la circulation aérienne, les exploitants d'aérodromes, ainsi que les organisations internationales et les autres entités qui font partie du secteur aéronautique, le cas échéant. – Un NASP est le document qui présente l'orientation stratégique de l'État pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national pour une période déterminée, y compris les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité nationaux, ainsi que le plan d'action qui soutient la stratégie de sécurité présentée dans le plan. – Un RASP est le document qui présente l'orientation stratégique de la région pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période déterminée, y compris les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité régionaux, ainsi que le plan d'action qui soutient la stratégie de sécurité présentée dans le plan. – Le terme « États » renvoie aux États membres de l'OACI. – Le terme « informations de sécurité » est défini dans l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>.
Méthode de calcul	Compter le nombre d'États faisant état de la collaboration de l'industrie pour aider à l'élaboration de NASP.

Ensembles de données	– Les NASP publiés sont présentés dans la bibliothèque NASP, sur le site web public du GASP. – Enquêtes ou communications de l'OACI (telles que lettres aux États ou bulletins électroniques).
Disponibilité (1-3)	3 : les NASP publiés sont répertoriés sur le site web public du GASP.
Fournisseur	États

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.6.1.01	Nombre de prestataires de services qui participent aux programmes d'évaluation mis en place par l'industrie et validés par l'OACI
Justification	Lié à la cible 6.1 : l'industrie devra, d'ici 2028, continuer à recourir davantage aux programmes d'évaluation et de partage des données de sécurité Cet indicateur a initialement été introduit pour l'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). L'objectif et la cible auxquels cet indicateur se rapporte visent à tenir compte de la valeur des programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI pour aider les prestataires de services à améliorer leur performance de sécurité et leur état de préparation lors des audits de conformité.
Limites	– Les données concernant le nombre de prestataires de services participant aux programmes correspondants d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI peuvent ne pas toujours être disponibles (car elles sont collectées par les différentes organisations internationales qui dirigent les programmes). – La participation des prestataires de services à certains des programmes correspondants d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI peut être volontaire.
Définition des termes	– Aux fins de la mesure de la cible correspondante, les programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI désignent ce qui suit : a) le Programme d'excellence (APEX) en matière de sécurité aéroportuaire du Conseil international des aéroports (ACI) ; b) la norme d'excellence en matière de systèmes de gestion de la sécurité de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) ; c) les normes de base du risque en aviation (BARS) de la Fondation pour la sécurité des vols (FSF) ; d) l'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) de l'Association du transport aérien international (IATA) ; e) le Programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol (ISAGO) ; f) la norme internationale pour l'exploitation des avions d'affaires (IS-BAO) du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) ; g) la norme internationale de l'IBAC pour les services d'assistance au sol des avions d'affaires (IS-BAH). – Le terme « prestataires de services » renvoie aux exploitants d'aéronefs, aux organismes de maintenance agréés, aux organismes chargés de la conception de type ou de la construction d'avions, de moteurs ou d'hélices, aux organismes de formation agréés, aux fournisseurs de services de la circulation aérienne, aux exploitants d'aérodromes et aux prestataires de services d'assistance en escale.

Méthode de calcul	Indicateur = $N1+N2+N3+N4+N5+N6+N7$ où les chiffres suivants sont déclarés annuellement par les organisations internationales aux RASG ou à l'OACI : a) $N1$ est le nombre de membres de l'ACI qui utilisent le Programme d'excellence en matière de sécurité aéroportuaire ; b) $N2$ est le nombre de membres de la CANSO et/ou d'EUROCONTROL qui utilisent la norme d'excellence en matière de systèmes de gestion de la sécurité de la CANSO et d'EUROCONTROL. c) $N3$ est le nombre d'exploitants d'aéronefs qui utilisent les BARS ; d) $N4$ est le nombre de membres de l'IATA qui utilisent l'IOSA ; e) $N5$ est le nombre de prestataires de services qui utilisent l'ISAGO ; f) $N6$ est le nombre de prestataires de services inscrits au programme IS-BAO de l'IBAC ; g) $N7$ est le nombre de prestataires de services inscrits au programme IS-BAH de l'IBAC.
Ensembles de données	Informations provenant de l'ACI, de la CANSO, d'EUROCONTROL, de la FSF, de l'IATA et de l'IBAC concernant la participation des prestataires de services à leurs programmes d'évaluation de l'industrie.
Disponibilité (1-3)	3 : les informations sur la participation des prestataires de services aux programmes d'évaluation de l'industrie sont disponibles auprès des organisations internationales concernées.
Fournisseur	Organisations internationales

FORMULAIRE D'INDICATEUR DU GASP (GASP-I)	
GASP-I.6.1.02	Nombre de prestataires de services participant aux programmes de partage des données de sécurité mis en place par l'industrie
Justification	Lié à la cible 6.1 : l'industrie devra, d'ici 2028, continuer à recourir davantage aux programmes d'évaluation et de partage des données de sécurité Cet indicateur a été introduit pour l'édition 2026-2028 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Il complète l'autre indicateur relevant de la cible 6.1, qui porte uniquement sur les programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI, en mesurant l'utilisation des programmes de partage de données de sécurité qui sont utiles pour aider les prestataires de services à améliorer leur performance de sécurité.
Limites	– Les données concernant le nombre de prestataires de services participant aux programmes de partage de données de sécurité de l'industrie peuvent ne pas toujours être disponibles (car elles sont collectées par les différentes organisations internationales qui dirigent les programmes). – La participation des prestataires de services aux programmes de partage de données de sécurité de l'industrie peut être volontaire.
Définition des termes	– Une liste d'exemples de programmes de partage de données de sécurité de l'industrie figure dans la <i>Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10161), appendice A – <i>Feuille de route des défis organisationnels (ORG)</i>. – Le terme « prestataires de services » aux fins de cet indicateur renvoie aux exploitants d'aéronefs, aux organismes de maintenance agréés, aux organismes chargés de la conception de type ou de la construction d'avions, de moteurs ou d'hélices, aux organismes de formation agréés, aux fournisseurs de services de la circulation aérienne, aux exploitants d'aérodromes et aux prestataires de services d'assistance en escale.
Méthode de calcul	Compter le nombre total de prestataires de services participant aux programmes de partage des données de sécurité mis en place par l'industrie.
Ensembles de données	– Informations fournies par les organisations concernant la participation à leurs programmes respectifs de partage de données de sécurité de l'industrie. – Enquêtes menées auprès des organisations sur le niveau de participation à leurs programmes respectifs de partage de données de sécurité de l'industrie.
Disponibilité (1-3)	2 : les informations sur la participation des prestataires de services aux programmes de partage de données de sécurité de l'industrie sont disponibles auprès des différentes organisations qui gèrent ces programmes. L'OACI, les entités régionales et les États peuvent toutefois ne pas avoir directement accès à ces informations.
Fournisseur	Organisations qui dirigent les programmes de partage de données de sécurité de l'industrie.

ISBN 978-92-858-0114-4

