



OACI

Doc 10161

Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde

2026-2028



Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 10161

Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde

2026-2028

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).

Deuxième édition, 2025

Doc 10161, Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde

Commande n° : 10161
ISBN 978-92-858-0013-0

© OACI 2026

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

AVANT-PROPOS

Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) présente la stratégie mondiale pour l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. Il a pour objectif de réduire sans relâche les accidents mortels et les risques de décès par l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie mondiale de sécurité de l'aviation. La sécurité, la résilience et la durabilité du système de l'aviation contribuent au développement économique des États dans toutes les régions et de leur industrie. Il constitue le schéma directeur qui guide la définition et l'exécution des plans régionaux (RASP) et nationaux (NASP) de sécurité de l'aviation. Il offre aux États, aux régions et à l'industrie un cadre de collaboration pour la gestion des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels, au moyen de leurs RASP et de leurs NASP respectifs.

La *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) constitue un plan d'action pour aider la communauté aéronautique à élaborer des RASP et des NASP, conformément aux objectifs du GASP, grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées. Elle décrit les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) spécifiques aux objectifs et aux cibles du GASP. Chaque SEI comporte un ensemble de mesures auxquelles les parties concernées peuvent avoir recours pour élaborer et mettre en œuvre leurs propres plans d'action. Les régions et les États, en collaboration avec l'industrie, devraient utiliser la feuille de route pour soutenir ou compléter, selon le cas, les activités régionales et nationales de gestion de la sécurité et élaborer des SEI spécifiques pour soutenir la stratégie exposée dans leurs RASP et leurs NASP respectivement. L'utilisation de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde comme base des RASP et des NASP renforce la coordination, réduisant ainsi les incohérences et les doublons.

La présente édition est harmonisée avec l'édition 2026-2028 du GASP. La version révisée actualise les SEI afin de veiller à ce qu'elles donnent lieu à des mesures appuyant chacune des cibles du GASP, en fonction des défis organisationnels et des catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) qui ont été recensés dans le plan. De nouvelles SEI ont été ajoutées pour traiter des autres catégories d'événements à risque dans le monde qui sont répertoriées dans la dernière édition du GASP.

Le présent manuel devrait être consulté conjointement avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004), le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131) et le *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10162).

Le contenu du présent manuel a été élaboré à partir de contributions d'experts venant d'autorités de l'aviation civile, de l'industrie ainsi que d'organisations régionales et internationales. La communauté des pairs l'a par la suite soigneusement examiné en tenant compte des observations des experts. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) remercie son groupe d'étude du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP-SG) ainsi que les différents experts qui, par leur soutien, leurs avis et leurs contributions, ont concouru à l'élaboration du présent manuel.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire	IX
Abréviations et sigles	XI
Chapitre 1. Introduction	1-1
1.1 Contexte	1-1
1.2 Objet.....	1-2
1.3 Application.....	1-2
Chapitre 2. Feuille de route pour la sécurité de l’aviation dans le monde	2-1
2.1 Structure de la feuille de route.....	2-1
2.2 Feuille de route des défis organisationnels (ORG).....	2-2
2.3 Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS).....	2-3
2.4 Modèle de feuille de route	2-4
2.5 Comment utiliser la feuille de route pour élaborer un plan d’action qui figurera dans le RASP ou le NASP.....	2-4
Appendice A. Feuille de route des défis organisationnels (ORG).....	App A-1
Appendice B. Feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS)	App B-1

GLOSSAIRE

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

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

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

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

Informations de sécurité. Données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte déterminé pour appuyer la gestion de la sécurité et le développement du renseignement en matière de sécurité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

ACAS	Système anticollision embarqué
ACI	Conseil international des aéroports
AGA	Aérodromes et aides au sol
AIP	Publication d'information aéronautique
AMM	Carte aéroportuaire défilante
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
APV	Procédure d'approche avec guidage vertical
ARC	Contact anormal avec la piste
ARIWS	Système autonome d'avertissement d'incursion sur piste
ARS	Compte rendu en vol spécial
ASIAP	Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique
A-SMGCS	Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface
ATC	Contrôle de la circulation aérienne
ATCO	Contrôleur de la circulation aérienne
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Service de la circulation aérienne
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
CBM	Maintenance en fonction de l'état
CDFA	Approche finale en descente continue
CFIT	Impact sans perte de contrôle
CICTT	Équipe de taxonomie commune CAST/OACI
CMA	Méthode de surveillance continue
COSCAP	Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité
EASA	Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne
EC	Élément crucial
EFB	Sacoche de vol électronique
EGPWS	Système d'avertissement de proximité du sol amélioré
EI	Mise en œuvre effective
e-TOD	données électroniques sur le relief et les obstacles
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
EVS	Système de vision améliorée
FAA	Federal Aviation Administration
FDAP	Programme d'analyse des données de vol
FDM	Suivi des données de vol
FSF	Fondation pour la sécurité des vols
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GASP-SG	Groupe d'étude du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
G-HRC	Catégorie d'événement à risque élevé dans le monde
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GPS	Système mondial de localisation
GPWS	Dispositif avertisseur de proximité du sol
HRC	Catégorie d'événement à risque élevé
HUD	Visualisation tête haute

IATA	Association du transport aérien international
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
ICM	Mécanisme de coopération en matière d'enquêtes
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 IBAC pour les services d'assistance au sol des aéronefs d'affaires
IS-BAO	Norme internationale pour l'exploitation des aéronefs d'affaires
LME	Liste minimale d'équipements
LOC-I	Perte de contrôle en vol
MAC	Collision en vol
METAR	Message d'observation météorologique régulière d'aérodrome
MOR	Compte rendu obligatoire d'événement
MSAW	Avertissement d'altitude minimale de sécurité
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
N-HRC	Catégorie d'événement à risque élevé au niveau national
OJT	Formation en cours d'emploi
OLF	Cadre en ligne
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PdM	Maintenance prédictive
PIRG	Groupe régional de planification et de mise en œuvre
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
R-HRC	Catégorie d'événement à risque élevé au niveau régional
RE	Sortie de piste
RESA	Aire de sécurité d'extrémité de piste
RFI	Brouillage radiofréquence
RI	Incursion sur piste
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
SAFE	Fonds pour la sécurité de l'aviation
SCF-NP	Défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur)
SDCPS	Système de collecte et de traitement des données de sécurité
SEI	Initiative de renforcement de la sécurité
SGS	Système de gestion de la sécurité
SMICG	Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité
SMPZ	Système mondial de prévisions de zone
SPECI	Message d'observation météorologique spéciale d'aérodrome
SOP	Procédure d'exploitation normalisée
SSC	Préoccupation significative de sécurité
STCA	Avertissement de conflit à court terme
SUP	Pièce non approuvée suspecte
TAF	Prévision d'aérodrome
TEM	Gestion des menaces et des erreurs
TURB	Rencontre de turbulences
UPRT	Formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité
VOR	Système de compte rendu d'événement volontaire

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

1.1.1 Compte tenu des réactions à l'édition de 2023-2025 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP), la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde en a été extraite pour constituer un manuel distinct, portant un numéro de document OACI et d'édition. Cette modification visait à créer deux documents séparés : le GASP (Doc 10004) d'un côté, document de haut niveau axé sur la stratégie de sécurité au niveau mondial, et la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) de l'autre, document contenant des orientations détaillées pour l'élaboration d'un plan d'action, constitué d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) précises, à inclure dans des plans régionaux et nationaux pour la sécurité de l'aviation (RASP et NASP).

1.1.2 La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde a évolué depuis son élaboration en 2005 et elle en est maintenant à sa cinquième version. Elle a été mise à jour avec l'aide du Groupe d'étude du GASP (GASP-SG), afin que son contenu soit harmonisé avec les objectifs et les cibles révisés du plan. Elle tient compte du contenu de l'édition de 2026-2028 du GASP. La version révisée actualisait les SEI afin de veiller à ce qu'elles donnent lieu à des mesures appuyant chacune des cibles du GASP, en fonction des défis organisationnels et des catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) qui ont été recensés dans le plan. De nouvelles SEI ont été ajoutées pour traiter des autres catégories d'événements à risque dans le monde qui sont énumérées dans la dernière édition du GASP.

1.2 OBJET

1.2.1 Le GASP présente la stratégie mondiale pour l'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde constitue un plan d'action pour aider la communauté aéronautique à élaborer des RASP et des NASP, conformément aux objectifs du GASP, grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées.

1.2.2 La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde présente un plan d'action et définit comment les objectifs et les cibles décrits dans la stratégie seront atteints. Elle décrit les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) spécifiques aux objectifs et cibles du GASP. Chaque SEI comporte un ensemble de mesures auxquelles les parties concernées peuvent avoir recours pour élaborer et mettre en œuvre leurs plans d'action. Les régions et les États, en collaboration avec l'industrie, devraient utiliser la feuille de route pour soutenir ou compléter, selon le cas, les activités régionales et nationales de gestion de la sécurité et élaborer des SEI spécifiques pour soutenir la stratégie exposée dans leurs RASP et NASP respectivement.

1.2.3 L'utilisation de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde comme base des plans d'action régionaux et nationaux pour la sécurité renforce la coordination, réduisant ainsi les incohérences et les doublons.

1.2.4 Le présent manuel devrait être consulté conjointement avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004), le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131) et le *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10162). Le GASP présente un ensemble d'éléments indicatifs et d'outils qui complètent le plan et soutiennent l'élaboration et la

mise en œuvre des RASP et des NASP. Des renseignements supplémentaires sur les éléments indicatifs et les outils liés au GASP figurent sur le site web de l'OACI au www.icao.int/gasp.

1.3 APPLICATION

Le contenu du présent manuel est fourni à titre d'orientation et ne devrait pas être considéré comme le seul moyen d'élaborer et de mettre en œuvre des SEI qui figureront dans des plans régionaux ou nationaux de sécurité de l'aviation. Les États devraient vérifier les exigences spécifiques de leurs régions et harmoniser leurs efforts avec les RASP correspondants et les SEI régionales, le cas échéant.

Chapitre 2

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

2.1 STRUCTURE DE LA FEUILLE DE ROUTE

2.1.1 La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde décrit les SEI spécifiques à chacune des cibles du GASP. Chaque SEI s'appuie sur un ensemble de mesures. La feuille de route comprend des SEI visant précisément trois différents ensembles de parties prenantes : les États, les régions et l'industrie. La réussite de la mise en œuvre de la feuille de route repose sur la collaboration et la coopération étroites de toutes les parties prenantes clés de l'aviation, lesquelles sont, sans toutefois s'y limiter, l'OACI, les États, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)¹, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO), les programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et l'industrie. Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) jouent également un rôle essentiel, en coordination avec les RASG.

Note 1.— Dans le contexte du GASP et de la feuille de route, 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.

Note 2.— Dans le contexte du GASP et de la feuille de route, le terme « industrie » renvoie aux prestataires de services tels que les exploitants d'avions ou d'hélicoptères, les organismes de maintenance agréés, les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, les organismes de formation agréés, les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS) et les exploitants d'aérodromes, ainsi que les organisations non gouvernementales (par exemple, les organisations internationales) et d'autres entités faisant partie de ce secteur d'activité, le cas échéant.

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

- a) *les défis organisationnels* : Ce volet de la feuille de route (appelé feuille de route ORG et présenté à l'appendice A) décrit les SEI permettant d'atteindre les cibles du GASP principalement liés aux défis organisationnels dans le monde et contient deux composantes distinctes, conformément aux objectifs du GASP, pour satisfaire aux responsabilités en matière de gestion de la sécurité :
 - 1) le système national de supervision de la sécurité ;
 - 2) le programme national de sécurité (PNS), y compris les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des fournisseurs de services ;
- b) *les risques de sécurité opérationnelle* : Ce volet de la feuille de route (appelé feuille de route OPS et présenté à l'appendice B) décrit les SEI permettant d'atteindre les cibles du GASP principalement liés aux risques de sécurité opérationnelle dans le monde et contient deux composantes distinctes,

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

conformément aux objectifs du GASP, pour réduire continuellement les risques en matière de sécurité opérationnelle.

- 1) les G-HRC ;
- 2) les autres catégories d'événements à risque dans le monde.

2.1.3 Chacune des composantes de la feuille de route est composée de trois parties : la partie I contient les SEI propres aux États, les initiatives de la partie II sont destinées aux régions et celles concernant l'industrie figurent dans la partie III.

2.2 FEUILLE DE ROUTE DES DÉFIS ORGANISATIONNELS (ORG)

2.2.1 La feuille de route ORG traite des défis organisationnels dans le monde qui ont été recensés dans le GASP. Elle répertorie des SEI pour faire face à chacun de ces défis : manque de moyens financiers dont pâtissent les autorités de supervision de la sécurité et qui les empêche de remplir leurs obligations nationales et internationales ; manque de personnel technique qualifié (en particulier pour les enquêtes concernant des accidents d'aéronefs et l'inspection d'aérodromes) ; absence de cadre réglementaire pour la résolution des problèmes de sécurité (principalement ceux concernant l'exploitation des aérodromes) ; faible niveau de mise en œuvre des PNS à l'échelle mondiale ; et carences concernant la collecte, l'analyse et l'échange de données et d'informations de sécurité nécessaires aux activités de gestion de la sécurité. La feuille de route traite aussi des cibles du GASP, notamment celles relatives aux capacités de supervision de la sécurité dont jouissent les États ; de la collaboration aux niveaux régional et national pour résoudre les problèmes de sécurité ; de la planification en matière de sécurité de l'aviation ; et de l'utilisation des programmes d'évaluation et des programmes de partage de données de sécurité mis en place par l'industrie.

2.2.2 En dépit de la subdivision de la feuille de route en composantes, il y a lieu de ne pas considérer les SEI comme des activités autonomes. Dans bien des cas, elles sont interreliées et servent plusieurs cibles simultanément. Par conséquent, les SEI de la feuille de route ORG peuvent contribuer à l'atteinte de multiples cibles du GASP, notamment celles visant la réduction continue des risques de sécurité opérationnelle.

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

2.3.1 La feuille de route OPS concerne les risques de sécurité opérationnelle et se fonde principalement sur les G-HRC répertoriées dans le GASP. Elle contient des SEI pour faire face à chacune des cinq G-HRC : impact sans perte de contrôle ; perte de contrôle en vol ; collision en vol ; sortie de piste ; et incursion sur piste. La feuille de route OPS traite aussi des trois autres catégories d'événements à risque dans le monde recensées dans le GASP : contact anormal avec la piste ; défaillance ou dysfonctionnement d'un système ou d'un composant (non lié à un groupe motopropulseur) ; et rencontre de turbulences. Les États, les régions et l'industrie devraient utiliser cette partie de la feuille de route OPS qui les aidera à élaborer un plan pour atténuer les risques associés à ces G-HRC, lorsqu'ils transposeront ces catégories en catégories d'événements à risque élevé aux niveaux national et régional (N-HRC et R-HRC). Le même processus devrait être utilisé pour traiter les autres catégories d'événements à risque dans le monde sur les plans national et régional. Comme la feuille de route ORG, la feuille de route OPS est divisée en deux composantes. Les SEI présentées dans les deux composantes peuvent être réalisées en parallèle. L'État peut opter pour déléguer des portions de la feuille de route OPS à des organismes régionaux, à un autre État ou à plusieurs, ou solliciter leur aide.

2.3.2 Les SEI présentées dans la feuille de route OPS sont considérées comme des renforcements de la sécurité dans le monde, applicables à l'ensemble des États, des régions et de l'industrie. Elles devraient être mises en œuvre pour atténuer les risques associés aux G-HRC, ainsi qu'à d'autres catégories d'événements à risque dans le monde. La feuille de route OPS détermine les SEI pour chaque G-HRC et chaque autre catégorie d'événement, mais la liste n'est pas

exhaustive. Les parties prenantes devraient consulter la dernière version du RASP pour connaître les R-HRC, les autres risques de sécurité opérationnelle ainsi que les SEI applicables à leur région. Les parties prenantes devraient aussi effectuer des analyses des données et élaborer des rapports. Afin de développer des capacités de collecte et d'analyse des données, le PNS et le SGS devraient être mis en œuvre (voir les SEI de la feuille de route ORG). Les parties prenantes peuvent ensuite extraire les facteurs contributifs des analyses de données. La feuille de route OPS donne des exemples précis de facteurs contributifs possibles. Ces derniers ne sont pas exhaustifs et peuvent ne pas s'appliquer à toutes les parties prenantes ou à tous les contextes opérationnels. En fonction des analyses, il se peut que les parties prenantes doivent élaborer et mettre en œuvre d'autres SEI afin d'atténuer tout risque supplémentaire. Elles devraient ainsi évaluer l'efficacité des SEI mises en œuvre et éventuellement les affiner pour tenir compte des changements susceptibles d'introduire de nouveaux dangers. Les SEI liées aux R-HRC ou aux N-HRC et à d'autres risques régionaux ou nationaux de sécurité opérationnelle devraient être incluses dans le plan d'action qui figurera dans le RASP ou le NASP.

Note.— Les dernières versions des RASP figurent dans le répertoire consacré au GASP à www.icao.int/RASP.

2.3.3 La feuille de route OPS ne remplace pas les activités de gestion des risques de sécurité qui doivent être menées par chaque État dans le cadre de son PNS et par les fournisseurs de services dans le cadre de leur SGS. Une approche de gestion de la sécurité visant les N-HRC ou les R-HRC, ainsi que les autres risques de sécurité opérationnelle, peut déboucher sur des stratégies d'atténuation probantes. Une fois le PNS et le SGS mis en œuvre en conformité avec l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, et que des capacités en matière d'analyse de données de sécurité sont établies, les parties prenantes peuvent affiner les SEI qui conviennent le mieux à leur contexte d'exploitation en fonction des G-HRC et d'autres risques de sécurité opérationnelle. La feuille de route OPS est appuyée par la composante de la feuille de route ORG liée au PNS et au SGS, ce qui permet de mettre en œuvre les processus de gestion des risques de sécurité et d'assurance de la sécurité.

2.4 MODÈLE DE FEUILLE DE ROUTE

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

- a) *SEI*. Description de l'initiative spécifique de renforcement de la sécurité ;
- b) *Partie prenante*. Entité à laquelle la SEI s'adresse (États, régions ou industrie) ;
- c) *Cible(s) du GASP associée(s)*; *Cible(s) du GASP que la ou les SEI contribuent principalement à atteindre* ;
- d) *Mesures*. Description des tâches requises aux fins de la mise en œuvre d'une SEI ;
- e) *Références*. Documents, outils, cours de formation et autres sources d'informations pouvant aider les parties prenantes à mettre en œuvre les SEI et mesures connexes.

Note.— Les objectifs et cibles répertoriés dans la feuille de route sont présentés dans la section 5 de l'édition 2026–2028 du GASP (Doc 10004).

2.5 COMMENT UTILISER LA FEUILLE DE ROUTE POUR ÉLABORER UN PLAN D'ACTION QUI FIGURERA DANS LE RASP OU LE NASP

2.5.1 Le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131) contient des orientations sur comment utiliser la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde pour élaborer un plan d'action à intégrer dans un RASP ou un NASP. Le manuel est disponible sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/gasp.

2.5.2 Les étapes 6 et 7 du processus d'élaboration du NASP (voir Doc 10131, chapitre 2) décrivent comment effectuer une analyse des lacunes pour déterminer les SEI à partir de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, et établir une liste de SEI classées par ordre de priorité qui sera constitutive du plan d'action pour atteindre les objectifs régionaux ou nationaux de sécurité (et les cibles connexes) du RASP ou du NASP. Il est recommandé de se reporter au chapitre en question avant d'utiliser la feuille de route.

Appendice A

FEUILLE DE ROUTE DES DÉFIS ORGANISATIONNELS (ORG)

COMPOSANTE 1 – SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

PARTIE 1. ÉTATS

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-1 – Affectation stratégique des ressources pour une supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> 1A – Établir (ou confirmer le cas échéant) les textes administratifs ou législatifs autorisant chaque autorité compétente de supervision de la sécurité à recevoir des ressources financières des autorités publiques ou d'autres sources externes et à les dépenser<input type="checkbox"/> 1B – Établir un processus de planification et d'affectation périodiques des ressources adapté à la structure organisationnelle de l'autorité compétente, laquelle est tenue d'assurer une supervision efficace de la sécurité, et le documenter. Utiliser les initiatives SEI-2, SEI-3, SEI-4, SEI-7, SEI-8 et SEI-9 pour déterminer les besoins en ressources.<input type="checkbox"/> 1C – Obtenir une source durable et stable de financement (par exemple, budget national, droits et redevances) en mobilisant les organes exécutifs ou législatifs (le cas échéant) ainsi que la direction de l'organisation et d'autres parties prenantes<input type="checkbox"/> 1D – Pour des améliorations de petite envergure et à court terme :<ul style="list-style-type: none">a) utiliser le Fonds de l'OACI pour la sécurité de l'aviation, la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre de l'OACI ou d'autres moyens pour obtenir une assistance technique et financière en coordination avec le groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), l'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) et/ou le bureau régional de l'OACIb) solliciter l'assistance d'États plus expérimentés et d'autres parties prenantes, en coordination avec le RASG, la RSOO ou le bureau régional de l'OACI

	<p>c) se tourner vers d'autres sources de financement (par exemple, Banque mondiale, Banque africaine de développement), en coordination avec le RASG, la RSOO et le bureau régional de l'OACI</p> <p>□ 1E – Établir un processus pour suivre l'évolution des besoins en ressources (par exemple, réglementation des nouveaux acteurs, nouveaux organismes de conception) et assurer la coordination nécessaire avec les intervenants octroyant des ressources pour améliorer la supervision de la sécurité, conformément au plan national de sécurité de l'aviation (peut être inclus dans le processus décrit sous la mesure 1B), et documenter ce processus</p>
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none">– OACI, Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE)– OACI, Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre– RASG– Plate-forme coopérative des organisations régionales de supervision de la sécurité– COSCAP et autres mécanismes de coopération

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-2 – Mise en œuvre d'un mécanisme permettant à chaque autorité de supervision de la sécurité de disposer de ressources financières suffisantes pour remplir ses obligations nationales et internationales
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1
<i>Mesures</i>	<p>□ 2A – Établir, mettre en œuvre et réexaminer régulièrement les mécanismes de financement des autorités, conformément aux mesures énumérées sous l'initiative SEI-1, en vue :</p> <p>a) de l'élaboration de règlements, de procédures et de tout autre élément indicatif</p> <p>b) de la formation</p> <p>c) des activités de surveillance</p> <p>d) de la résolution des carences en matière de sécurité</p>
<i>Références</i>	<p>– Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i></p> <p>– Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i></p>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-3 – Mise en place d'un mécanisme permettant à chaque autorité de supervision de la sécurité de disposer d'effectifs techniques qualifiés en suffisance pour remplir ses obligations nationales et internationales
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1 ; 2.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 3A – Définir, et documenter, une méthodologie permettant de cerner les besoins en personnel pour toutes les spécialités des activités de supervision de la sécurité, notamment celles concernant l'élaboration de règlements, de procédures et d'autres éléments indicatifs ; la formation ; les activités de surveillance ; et la résolution des carences en matière de sécurité <input type="checkbox"/> 3B – Établir et documenter les qualifications requises du personnel technique, notamment les connaissances et l'expérience pratique requises dans le domaine de l'aviation civile (en tant que pilote, ingénieur, contrôleur de la circulation aérienne ou dans d'autres domaines de compétence), en fonction des tâches et des responsabilités assignées <input type="checkbox"/> 3C – Établir et mettre en œuvre un barème de rémunération permettant d'attirer, de recruter et de retenir des collaborateurs techniques qualifiés (en d'autres termes, capacité d'offrir des conditions d'emploi, une rémunération et des avantages compétitifs) <input type="checkbox"/> 3D – Établir et mettre en œuvre un système, y compris des plans d'appui aux ressources humaines, afin d'attirer, de recruter et de retenir un nombre approprié de collaborateurs techniques qualifiés <input type="checkbox"/> 3E – Établir et mettre en œuvre une procédure documentée permettant de créer des postes, si nécessaire, et de pourvoir des postes vacants <input type="checkbox"/> 3F – Faire appel aux RSOO ou à des moyens équivalents pour veiller à disposer du personnel technique qualifié nécessaire à l'exercice des fonctions que l'État ne peut exercer seul <input type="checkbox"/> 3G – Mettre en œuvre un processus permettant de vérifier que l'ensemble des collaborateurs techniques et des principaux dirigeants recrutés satisfont aux prescriptions minimales en matière de qualification et d'expérience <input type="checkbox"/> 3H – Établir et mettre en œuvre un processus permettant d'apprécier l'évolution des besoins en ressources humaines techniques qualifiées, et élaborer et mettre en œuvre des procédures pour actualiser les besoins en matière de recrutement et de rétention du personnel <input type="checkbox"/> 3I – Examiner régulièrement les effectifs réels et veiller à ce qu'ils soient suffisants pour mener à bien toutes les activités requises, notamment l'élaboration de règlements, de procédures et d'autres éléments indicatifs ; la formation ; et l'élaboration de rapports et d'analyses sur les carences en matière de sécurité
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-4 – Formation du personnel technique pour une supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1 ; 2.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 4A – Établir et mettre en œuvre des politiques et des programmes de formation pour le personnel technique qualifié (voir SEI-3), faisant en sorte que le type et la fréquence des formations menées à bien (en d'autres termes, formation initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi) suffisent à acquérir et conserver les qualifications requises et le niveau de compétence correspondant aux tâches assignées et aux responsabilités du personnel technique <input type="checkbox"/> 4B – Déterminer la formation qu'il convient de suivre au fur et à mesure pour accomplir toutes les activités requises <input type="checkbox"/> 4C – Établir et mettre en œuvre un processus permettant d'apprécier l'évolution des besoins en formation technique, et élaborer et mettre en œuvre des procédures pour actualiser régulièrement les besoins et les plans en matière de formation <input type="checkbox"/> 4D – Mettre au point des instructions, des procédures et/ou des prescriptions par écrit en vue d'établir, de tenir à jour et d'archiver de façon systématique les dossiers de formation (qui comprennent les certificats de présence/participation, des informations sur le contenu des cours, les résultats des tâches soumises à supervision, la formation en cours d'emploi (OJT) et les conclusions)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> – Programme de formation des inspecteurs de sécurité gouvernementaux approuvé par l'OACI – OACI, Formation mondiale en aviation – OACI, Trousse de mise en œuvre (iPACK) sur l'appui aux entités de l'aviation civile dans l'exécution d'une analyse des besoins en formation

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-5 – Mesures correctrices visant à résoudre les problèmes de sécurité détectés lors des activités de surveillance
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 5A – Établir et mettre en œuvre des procédures pour remédier aux carences constatées lors des activités de surveillance, notamment en notifiant ces carences aux entités ou fournisseurs de services habilités ; la catégorie de gravité de la carence ; et un délai pour l'exécution de mesures correctrices <input type="checkbox"/> 5B – Établir et mettre en œuvre un processus permettant de prendre des mesures correctrices, notamment des mesures coercitives, si les entités ou les fournisseurs de services habilités ne remédient pas dans un délai raisonnable aux carences constatées au cours des activités de surveillance <input type="checkbox"/> 5C – Établir et mettre en œuvre un processus de résolution des carences ou des préoccupations constatées au cours des activités de surveillance déléguées à d'autres entités ou personnes
<i>Références</i>	– Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-6 – Établissement d'une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2 ; 1.3 ; 2.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 6A – Promulguer une législation conforme aux dispositions de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, visant notamment à : <ul style="list-style-type: none"> a) établir un service indépendant d'enquête sur les accidents, habilité à accéder aux informations, aux preuves et aux enregistrements et à mener des entretiens b) exiger la notification immédiate des accidents d'aviation et des incidents graves survenus dans l'État au service d'enquête sur les accidents c) exiger la notification des accidents d'aviation et des incidents graves et une enquête à leur sujet <input type="checkbox"/> 6B – Élaborer et documenter un plan permettant à l'État de mettre à la disposition de ses enquêteurs tous les équipements d'enquête et de protection nécessaires, les installations et le matériel de bureau appropriés, ainsi que les moyens de communication et de transport utiles à la conduite des enquêtes <input type="checkbox"/> 6C – Mettre au point un système de diffusion des orientations techniques nécessaires au personnel technique pour mener des enquêtes efficaces sur les accidents et les incidents
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie A – <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> – Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, partie 1 – <i>Organisation et planification</i> – Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> – Doc 10205, <i>Manuel sur les dangers des lieux d'accidents d'aviation</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-7 – Mise en œuvre d'un processus permettant au service d'enquête sur les accidents de disposer de ressources financières suffisantes pour enquêter sur les accidents et les incidents graves
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1 ; 2.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 7A – Définir et mettre en œuvre un processus, qui ne devrait pas dépendre des autorités nationales de l'aviation et d'autres entités susceptibles d'entraver la conduite ou l'objectivité d'une enquête, pour que le service d'enquête sur les accidents dispose de ressources financières suffisantes pour enquêter sur les accidents et les incidents graves <input type="checkbox"/> 7B – Prévoir dans le processus des fonds supplémentaires pour les enquêtes sur les accidents lorsque cela est nécessaire (en cas d'accident de grande ampleur) <input type="checkbox"/> 7C – Déterminer s'il convient de déléguer tout ou partie des enquêtes (par exemple, à d'autres États ou à des organisations régionales), si le processus ne peut pas être mis en œuvre dans son intégralité
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, supplément F – <i>Ententes de délégation d'enquête</i> – Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, partie 1 – <i>Organisation et planification</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-8 – Établissement de critères minima de qualification et d'expérience pour les enquêteurs
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 8A – Établir et documenter les qualifications requises des enquêteurs (qui peuvent travailler à temps plein, à temps partiel ou être détachés ou les deux), notamment s'agissant des connaissances et de l'expérience pratique requises dans le domaine de l'aviation civile (en tant que pilote, ingénieur, contrôleur de la circulation aérienne ou autres domaines de compétence) et de la formation nécessaire aux tâches et aux responsabilités assignées <input type="checkbox"/> 8B – Établir et documenter les qualifications et l'expérience pratique requises pour le rôle d'« enquêteur désigné » (soit la personne chargée, en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête) <input type="checkbox"/> 8C – Mettre en œuvre un processus permettant de vérifier que tous les enquêteurs satisfont aux critères minima en matière de qualifications et d'expérience (conformément aux mesures 8A et B)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> – Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, partie 1 – Organisation et planification</i> – Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> – Doc 10062, <i>Manuel d'enquête sur les aspects de la sécurité en cabine dans les accidents et incidents</i> – Doc 10206, <i>Manuel sur la formation aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-9 – Mise en œuvre d'un mécanisme pour s'assurer que le service d'enquête sur les accidents dispose d'un effectif suffisant pour remplir ses obligations nationales et internationales dans le domaine des enquêtes sur les accidents d'aviation
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 516 1430 667">□ 9A – Définir, et documenter, une méthodologie permettant de cerner les besoins en personnel pour toutes les spécialités relatives aux enquêtes sur les accidents, notamment celles concernant les notifications ; les premières mesures après un accident ou un incident grave ; l'organisation et la conduite de l'enquête ; et l'élaboration de rapports <li data-bbox="521 705 1430 856">□ 9B – Établir, et documenter, les qualifications requises des enquêteurs, notamment s'agissant des connaissances et de l'expérience pratique requises dans le domaine de l'aviation civile (en tant que pilote, ingénieur, contrôleur de la circulation aérienne ou autre domaine d'expertise), en fonction des tâches et des responsabilités assignées <li data-bbox="521 894 1430 989">□ 9C – Établir et mettre en œuvre un barème de rémunération permettant d'attirer, de recruter et de retenir des enquêteurs qualifiés (en d'autres termes, capacité d'offrir des conditions d'emploi, une rémunération et des avantages compétitifs) <li data-bbox="521 1026 1430 1083">□ 9D – Établir et mettre en œuvre une procédure documentée permettant de créer des postes, si nécessaire, et de pourvoir des postes vacants <li data-bbox="521 1121 1430 1272">□ 9E – En cas d'absence ou de pénurie de personnel technique dûment qualifié, envisager d'établir et de documenter (par exemple, par des protocoles d'accord) des arrangements avec d'autres États ou avec des organisations régionales afin que l'État puisse compter rapidement sur le personnel nécessaire en cas d'accident ou d'incident grave <li data-bbox="521 1310 1430 1493">□ 9F – Examiner régulièrement la composition réelle du personnel (par exemple, nombre des collaborateurs et/ou leurs spécialités) et veiller à ce qu'il y ait suffisamment de personnel disponible pour accomplir toutes les activités requises, par exemple l'élaboration de règlements, de procédures et d'autres éléments indicatifs ; la formation ; et l'élaboration de rapports et d'analyses sur les carences en matière de sécurité
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 1535 1430 1591">– Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie A – <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> <li data-bbox="521 1629 1430 1686">– Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, partie 1 – <i>Organisation et planification</i> <li data-bbox="521 1724 1430 1780">– Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-10 – Élaboration et mise en œuvre de plans de formation et d'un programme de formation officiel pour les enquêteurs
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 10A – Établir et mettre en œuvre des politiques et des programmes de formation définissant le type et la fréquence de la formation à donner aux enquêteurs (par exemple, initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi) afin qu'ils puissent acquérir et maintenir le niveau requis de connaissances, d'aptitudes, de compétences et de qualifications conformément aux tâches et responsabilités qui leur sont confiées <input type="checkbox"/> 10B – Prévoir des plans de formation détaillant et hiérarchisant les types de formation à dispenser aux enquêteurs, en fonction de leurs responsabilités (par exemple, en tant qu'enquêteur, chef de groupe ou d'équipe, enquêteur désigné, représentant accrédité, conseiller ou bien expert ou spécialiste) <input type="checkbox"/> 10C – Mettre au point le contenu de la formation, ou valider seulement (si la formation est dispensée par une entité autre, par exemple universités, fabricants, établissements militaires ou autres établissements d'enseignement), afin de s'assurer qu'il cadre avec le programme du service sur la formation aux enquêtes sur les accidents et qu'il contient des informations relatives à la sécurité sur le lieu de l'accident (dangers sur les lieux d'accidents d'aviation) <input type="checkbox"/> 10D – Établir et mettre en œuvre un processus permettant d'apprécier l'évolution des besoins en formation technique, et élaborer et mettre en œuvre des procédures pour actualiser régulièrement les besoins et les plans en matière de formation <input type="checkbox"/> 10E – Mettre au point des instructions, des procédures et/ou des prescriptions par écrit en vue d'établir, de tenir à jour et d'archiver de façon systématique les dossiers de formation (qui comprennent les certificats de présence/participation, des informations sur le contenu des cours, les résultats des tâches soumises à supervision, la formation en cours d'emploi (OJT) et les conclusions)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie A – <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> – Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, partie 1 – <i>Organisation et planification</i> – Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> – Doc 10062, <i>Manuel d'enquête sur les aspects de la sécurité en cabine dans les accidents et incidents</i> – Doc 10205, <i>Manuel sur les dangers des lieux d'accidents d'aviation</i> – Doc 10206, <i>Manuel sur la formation aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-11 – Établissement et mise en œuvre de processus et de procédures applicables aux enquêtes sur les accidents d'aviation et les incidents graves
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 485 1430 674">□ 11A – Établir et mettre en œuvre des politiques et des procédures garantissant que les enquêtes sur les accidents et les incidents graves recouvrent l'accès, la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents [par exemple, systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS)] afin de pouvoir déterminer les causes et/ou les facteurs contributifs et formuler des recommandations en matière de sécurité <li data-bbox="521 705 1430 863">□ 11B – Vérifier que les politiques, les procédures et les éléments indicatifs établis sont suffisamment détaillés, qu'ils sont adaptés au système en place et qu'ils permettent de déterminer l'étendue d'une enquête sur un accident (notamment la portée de l'enquête et la question de savoir si des enquêteurs seront déployés sur place) <li data-bbox="521 894 1430 989">□ 11C – Établir et mettre en œuvre un processus, fondé sur l'analyse des risques, pour aider à déterminer les types d'incidents qui feront l'objet d'une enquête par le service d'enquête, conformément à l'Annexe 13
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 1024 1230 1056">– Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> <li data-bbox="521 1087 1312 1150">– Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, partie 1 – <i>Organisation et planification</i> <li data-bbox="521 1182 1328 1245">– Doc 9756 – <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, partie II – <i>Procédures et listes de vérification</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-12 – Création et utilisation d'une base de données concernant les enquêtes sur les accidents et les incidents
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 12A – Établir une base de données concernant les enquêtes sur les accidents et incidents, dans un format normalisé, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires <input type="checkbox"/> 12B – Utiliser, dans la base de données sur les accidents et les incidents, une taxonomie compatible avec le système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) et le Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et incidents d'aviation (ECCAIRS) <input type="checkbox"/> 12C – Établir et utiliser un processus d'analyse des renseignements figurant dans la base de données sur les accidents et les incidents afin de déterminer toute mesure préventive qu'il y aurait lieu de prendre
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> – Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> – OACI, Taxonomie du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) – Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et incidents d'aviation (ECCAIRS)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-13 – Élaboration et formulation de recommandations de sécurité à l'issue d'enquêtes sur des accidents et des incidents
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 13A – Établir des lignes directrices concernant l'élaboration et la formulation de recommandations de sécurité, à tout stade d'une enquête sur un accident ou un incident, à l'intention des parties prenantes appropriées (notamment l'OACI, le cas échéant) <input type="checkbox"/> 13B – Établir des procédures, en tant qu'État qui reçoit des recommandations de sécurité d'autres États, pour fournir une réponse en temps utile à l'État émetteur et suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à ces recommandations <input type="checkbox"/> 13C – Établir des procédures pour s'assurer que les recommandations de sécurité envisagées sont incluses dans le projet de rapport final (qui est envoyé aux États et organismes intéressés), ainsi que pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité qu'il a émises
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> – Doc 9756 – <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, partie II – Procédures et listes de vérification</i> – Doc 9756 – <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, partie IV – Communication des résultats</i> – Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-14 – Publication en temps utile des rapports finaux des enquêtes sur les accidents d’aviation et incidents graves, conformément à l’Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation</i>
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 516 1430 604">☐ 14A – Promulguer une législation exigeant que des rapports finaux soient établis et rendus publics pour toutes les enquêtes sur les accidents d’aviation et les incidents graves <li data-bbox="521 642 1430 701">☐ 14B – Établir et mettre en œuvre des lignes directrices concernant l’élaboration, le contenu, le format et la diffusion des rapports intermédiaires et finaux <li data-bbox="521 739 1430 890">☐ 14C – Établir et mettre en œuvre des procédures portant sur les points suivants : la consultation au sujet du projet de rapport final ; la transmission d’une copie du projet de rapport final aux parties prenantes concernées ; la modification du projet de rapport final en fonction des observations reçues ; et les mesures visant à prévenir la divulgation publique du projet de rapport final <li data-bbox="521 928 1430 987">☐ 14D – Établir et mettre en œuvre des procédures pour s’assurer que le rapport final est envoyé à l’OACI, le cas échéant, et à tous les États concernés <li data-bbox="521 1024 1430 1142">☐ 14E – Établir et mettre en œuvre des procédures pour assurer la transmission à l’OACI des comptes rendus de données ADREP, accompagnés des renseignements complets nécessaires à la prévention d’accidents et dans un format compatible avec la taxonomie ADREP
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 1184 1230 1213">– Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation</i> <li data-bbox="521 1251 1328 1310">– Doc 9756 – <i>Manuel d’enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation, partie II – Procédures et listes de vérification</i> <li data-bbox="521 1348 1328 1407">– Doc 9756 – <i>Manuel d’enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation, partie IV – Communication des résultats</i> <li data-bbox="521 1444 1383 1503">– Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d’enquête sur les accidents et incidents</i> <li data-bbox="521 1541 1406 1570">– OACI, Taxonomie du système de comptes rendus d’accident/incident (ADREP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-15 – Personnel technique qualifié chargé de la supervision de la sécurité des aérodromes et des aides au sol (AGA)
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.2
<i>Mesures</i>	<p>□ 15A – Utiliser l'initiative SEI-3 pour pourvoir du personnel technique qualifié ayant des responsabilités de supervision de la sécurité dans le domaine AGA, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) des inspecteurs d'aérodrome b) du personnel d'encadrement à l'autorité de réglementation des aérodromes c) du personnel chargé de l'acceptation et de la surveillance continue du système de gestion de la sécurité (SGS) des exploitants d'aérodromes (cette responsabilité peut être confiée aux inspecteurs d'aérodrome) d) des entités ou personnes habilitées, si des tâches de l'autorité de réglementation des aérodromes ont été déléguées à d'autres personnes ou entités
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie A – <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-16 – Formation du personnel chargé de la réglementation et de l'inspection des aérodromes à l'appui d'une supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.2
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 16A – Utiliser l'initiative SEI-4 pour assurer la formation de collaborateurs techniques ayant des responsabilités de supervision de la sécurité dans le domaine AGA, notamment :</p> <p>a) tous les domaines de la spécialité AGA</p> <p>b) des formations dont le contenu vise spécifiquement le personnel chargé de l'acceptation et de la surveillance continue du SGS des exploitants d'aérodromes, conformément à l'Annexe 19</p> <p>c) des formations spécialisées : exploitation des aérodromes ; sauvetage et lutte contre l'incendie ; gestion de la faune ; évaluation des caractéristiques physiques et des systèmes électriques ; contrôle des obstacles ; évaluation et communication de l'état de la surface des pistes ; études aéronautiques et évaluation des risques ; mesures d'application ; signes, marques et éclairage</p>
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> – Doc 9774, <i>Manuel sur la certification des aérodromes</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-17 – Mise au point et en œuvre de processus de gestion des risques liés à l'exploitation des aéroports
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 17A – Établir et mettre en œuvre un processus de collecte de renseignements sur les impacts fauniques, et de transmission de ces renseignements à l'OACI, notamment une procédure nationale pour l'enregistrement des impacts fauniques, des prescriptions en matière de notification et un mécanisme pour assurer la mise en œuvre effective des activités de notification et des mesures correctrices <input type="checkbox"/> 17B – Établir et mettre en œuvre un processus pour atténuer l'augmentation réelle ou potentielle des risques d'impacts fauniques causée par l'aménagement de terrains avoisinant des aéroports susceptibles d'attirer la faune (le processus devrait donner la priorité à la sécurité) <input type="checkbox"/> 17C – Établir et mettre en œuvre un processus pour s'assurer que les résultats d'études aéronautiques ou d'évaluations de risques, par exemple sous forme d'exceptions, sont publiés dans un document accessible au public, tel que la publication d'information aéronautique (AIP) de l'État <input type="checkbox"/> 17D – Établir et mettre en œuvre des mécanismes permettant l'échange d'informations de sécurité dans l'ensemble de l'industrie des aéroports, notamment les analyses des bases de données des aéroports et des États ; la diffusion d'informations de sécurité, de bulletins et de publications connexes ; et l'organisation de réunions, de séminaires ou d'ateliers par l'industrie <input type="checkbox"/> 17E – Établir et mettre en œuvre un processus de gestion des conflits entre les exigences en matière d'utilisation des terrains ou celles relatives à l'environnement et les exigences de l'autorité de l'aviation pour s'assurer que la sécurité ne soit pas compromise
<i>Références</i>	<p>17A, 17B et 17E</p> <ul style="list-style-type: none"> – Annexe 14 – <i>Aéroports</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aéroports</i> <p>17C, 17D et 17E</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie A – <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> <p>17C et 17D</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aéroports</i> <p>17E</p> <ul style="list-style-type: none"> – Annexe 16 – <i>Protection de l'environnement</i>, volume I – <i>Bruit des avions</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-18 – Mesures correctrices visant à résoudre les carences ou les préoccupations en matière de sécurité constatées lors des activités de surveillance liées à l'exploitation des aéroports
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> □ 18A – Utiliser l'initiative SEI-5 pour garantir la résolution des carences ou des préoccupations en matière de sécurité constatées lors des activités de surveillance liées à l'exploitation des aéroports : – établir et mettre en œuvre un système d'application échelonné pour garantir que le renouvellement ou le maintien de la validité des certificats d'aéroport dépendent des résultats satisfaisants des activités de surveillance réglementaire
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aéroports</i> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> – Doc 9774, <i>Manuel sur la certification des aéroports</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-19 – Fourniture des informations de sécurité à l'OACI
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1 ; 2.2 ; 2.3 ; 3.1 ; 3.2 ; 5.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 19A – Mise à jour des éléments du plan d'actions correctives (CAP) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) <input type="checkbox"/> 19B – Remplir et soumettre la liste de vérification de l'auto-évaluation au regard des questions de protocole selon la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP <input type="checkbox"/> 19C – Remplir et soumettre le questionnaire sur les activités aéronautiques nationales <input type="checkbox"/> 19D – Remplir et soumettre les listes de vérification de conformité au moyen du système de notification électronique des différences <input type="checkbox"/> 19E – Mettre à jour les documents et les dossiers, si besoin est, en temps utile, en prêtant particulièrement attention aux défis organisationnels mondiaux qui sont énumérés dans le GASP
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> – Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> – OACI. Cadre en ligne USOAP-CMA – Formation USOAP-CMA assistée par ordinateur – Ateliers USOAP-CMA – OACI. Trousse de mise en œuvre (iPACK) sur la préparation aux activités de l'USOAP-CMA – Bibliothèque GASP – Plans nationaux de sécurité de l'aviation

COMPOSANTE 1 – SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

PARTIE 2. RÉGIONS

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-20 – Prêter assistance aux États pour remédier aux problèmes de sécurité et renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	4.1 ; 4.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 20A – Collaborer au niveau régional pour aider les États ayant un taux de mise en œuvre faible et/ou des préoccupations significatives de sécurité (SSC) ou ayant besoin d'aide pour remédier aux problèmes de sécurité : <ul style="list-style-type: none"> a) fournir un soutien pour combler les lacunes des SEI constatées dans plusieurs États afin d'améliorer le rapport coût-efficacité b) adopter les meilleures pratiques pour définir les types d'appui rentables qui permettent d'améliorer durablement la supervision de la sécurité et ajuster les priorités régionales en matière de ressources c) utiliser les organes qui apportent actuellement des contributions aux RASG, ou en créer de nouveaux, afin de remédier aux problèmes de sécurité à l'échelle régionale d) coordonner l'assistance aux États ayant pris des mesures temporaires face à des SSC potentielles e) promouvoir la collaboration entre États pour remédier aux problèmes de sécurité et renforcer la sécurité de manière coordonnée <input type="checkbox"/> 20B – Appuyer l'élaboration de règlements types, d'orientations techniques et d'outils que les États diffuseront, et établir un processus de communication des renseignements critiques pour la sécurité dans la région, en conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'OACI <input type="checkbox"/> 20C – Élaborer et promouvoir des plans et des activités de formation afin d'harmoniser les compétences du personnel technique nécessaire pour superviser efficacement la sécurité au niveau régional <input type="checkbox"/> 20D – Œuvrer au niveau régional pour renforcer la sécurité de manière durable en passant par le RASG, la RSOO et le bureau régional de l'OACI, ainsi que par les programmes de renforcement des capacités mis à disposition par les organisations et les États de la région
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie B – <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> – Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation – Formation</i> (PANS-TRG) – Bibliothèque GASP – Plans régionaux de sécurité de l'aviation

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-21 – Établissement d'un processus propice à des enquêtes régionales indépendantes sur les accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2 ; 1.3 ; 4.1 ; 4.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 21A – Créer un nouvel organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou utiliser le RAIO existant ou un mécanisme de coopération en matière d'enquêtes (ICM), afin d'accompagner les États de la région avec plus d'efficacité et d'efficacé <input type="checkbox"/> 21B – Œuvrer pour renforcer le RAIO ou l'ICM existant, afin de mieux accompagner les États de la région <input type="checkbox"/> 21C – Repérer les États faisant figure de champions, par l'intermédiaire des RASG, afin de contribuer à renforcer les capacités d'enquête sur les accidents et les incidents des États qui ont besoin d'assistance <input type="checkbox"/> 21D – Fournir des ressources (notamment du personnel et de l'assistance technique) pour les fonctions relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents que l'État ne peut assumer seul
<i>Références</i>	<p>21A et 21B</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i> – Plate-forme coopérative RAIO de l'OACI <p>21D</p> <ul style="list-style-type: none"> – Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie A – <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> et partie B – <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> – Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> – Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> – Doc 9973, <i>Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> – Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> – Doc 10205, <i>Manuel sur les dangers des lieux d'accidents d'aviation</i> – Doc 10206, <i>Manuel sur la formation aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-22 – Coordination cohérente des programmes régionaux pour la création des capacités requises en matière de supervision de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1 ; 4.1 ; 4.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 485 1437 701">□ 22A – Utiliser les analyses des informations de sécurité pertinentes provenant du GASP, du RASP correspondant, du RASG et/ou de la RSOO afin de détecter les problèmes de sécurité au niveau régional et de déterminer quelles ressources peuvent être utilisées pour aider les États. Étant donné que les ressources humaines et financières sont limitées, toute mesure de planification devrait porter sur les risques de sécurité auxquels il est possible de s'attaquer durablement et qui ont l'incidence la plus élevée en termes d'amélioration de la sécurité <li data-bbox="521 737 1437 827">□ 22B – Recenser et hiérarchiser les ressources disponibles pour favoriser l'efficacité des capacités de supervision de la sécurité des États de la région par la mise en œuvre de SEI <li data-bbox="521 863 1437 1016">□ 22C – Faciliter la mise à disposition de l'assistance financière et technique des entités régionales ayant des ressources (RASG, RSOO, bureau régional de l'OACI, États « champions », banques de développement, communautés économiques régionales et autres programmes d'aide régionaux) et accorder la priorité aux États nécessitant une assistance <li data-bbox="521 1052 1437 1121">□ 22D – Établir une nouvelle RSOO, ou recourir à la RSOO existante ou à des moyens équivalents pour les fonctions que l'État ne peut pas assumer seul <li data-bbox="521 1157 1437 1205">□ 22E – Œuvrer pour renforcer la RSOO existante, afin de mieux accompagner les États de la région <li data-bbox="521 1241 1437 1373">□ 22F – Saluer, promouvoir et favoriser les plans et activités de coopération bilatérale et multilatérale des États en mettant en évidence les résultats de cette collaboration lors des réunions régionales et en tirant parti des processus afin de pérenniser les efforts de collaboration technique
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 1404 1437 1467">– Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie B – <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> <li data-bbox="521 1503 1437 1566">– Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) <li data-bbox="521 1602 1437 1665">– Plate-forme coopérative des organisations régionales de supervision de la sécurité <li data-bbox="521 1701 1437 1730">– Bibliothèque GASP – Plans régionaux de sécurité de l'aviation

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-23 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour établir des systèmes efficaces de supervision de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2 ; 1.3 ; 4.1 ; 4.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 23A – Sur la base des carences et des dangers détectés en matière de sécurité, établir un mécanisme pour déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation, et élaborer et exécuter un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (dans le cadre du RASP) <input type="checkbox"/> 23B – Prêter assistance aux États, au moyen de mécanismes établis, pour qu'ils élaborent une législation aéronautique de base <input type="checkbox"/> 23C – Prêter assistance aux États, au moyen de mécanismes établis, pour qu'ils élaborent des règlements nationaux <input type="checkbox"/> 23D – Établir, par l'intermédiaire du RASG, un système de mentorat et de collaboration en utilisant dûment les RSOO (le cas échéant), notamment pour prêter assistance à l'État et à l'industrie, et mettre en commun les meilleures pratiques et les mesures de suivi internes <input type="checkbox"/> 23E – Fluidifier la collaboration entre le RASG, la RSOO, les États, l'OACI, les programmes conjoints de l'industrie et/ou les établissements d'enseignement partenaires afin d'attirer, de recruter et de former suffisamment de personnel technique qualifié, et élaborer une stratégie pour le retenir <input type="checkbox"/> 23F – Établir un processus pour élaborer et diffuser des orientations techniques et des outils, mais également fournir des renseignements critiques pour la sécurité, en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, et promouvoir ces ressources de sorte qu'elles soient adaptées à la réglementation et à l'environnement opérationnel de chaque État
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> – OACI, Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre – Plate-forme coopérative des organisations régionales de supervision de la sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-24 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour mettre en œuvre des systèmes efficaces de supervision de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2 ; 1.3 ; 4.1 ; 4.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 485 1430 611">□ 24 A – Sur la base des carences et des dangers détectés en matière de sécurité, établir un mécanisme pour déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation, et élaborer et exécuter un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité régionaux (dans le cadre du RASP) <li data-bbox="521 642 1430 737">□ 24B – Prêter assistance aux États, par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO (le cas échéant) pour mener des activités de certification et de surveillance <li data-bbox="521 768 1430 894">□ 24C – Promouvoir l'utilisation des orientations techniques, des outils et des renseignements critiques pour la sécurité, élaborés en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes pour étayer les fonctions de supervision de la sécurité <li data-bbox="521 926 1430 1020">□ 24D – Collaborer avec les autorités compétentes nationales dans le cadre de leurs processus de renforcement de la supervision afin de résoudre en temps utile les problèmes de sécurité <li data-bbox="521 1052 1430 1209">□ 24E – Collaborer avec les parties prenantes pour résoudre les problèmes de sécurité détectés par les enquêtes sur les accidents et incidents, les comptes rendus sur la sécurité ou d'autres moyens (susceptibles de requérir la protection des informations de sécurité, lorsqu'il est question de collaboration avec l'industrie)
<i>Références</i>	<p data-bbox="521 1247 672 1278">de 24A à 24C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 1310 1073 1341">– Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> <p data-bbox="521 1373 570 1404">24D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 1436 1419 1499">– Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> <li data-bbox="521 1530 1338 1593">– Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> <p data-bbox="521 1625 570 1656">24E</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 1688 1305 1719">– Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-25 – Fourniture des informations de sécurité au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	4.1 ; 4.3 ; 5.1
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 25A – Engager les États de la région à remplir et à soumettre : <ul style="list-style-type: none"> a) les éléments de leur plan d'actions correctives USOAP b) leur liste de vérification pour l'auto-évaluation au regard des questions de protocole de l'USOAP-CMA c) leur questionnaire sur les activités aéronautiques nationales d) leurs listes de vérification de conformité dans le système de notification électronique des différences <input type="checkbox"/> 25B – Faire appel aux RASG, aux organisations régionales et à d'autres instances régionales pour recueillir et échanger les informations de sécurité et évaluer le niveau d'application des normes et pratiques recommandées de l'OACI à l'échelle régionale <input type="checkbox"/> 25C – Mettre en œuvre un mécanisme régional (par exemple, via le RASG) 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
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> – OACI, Cadre en ligne USOAP-CMA – Formation USOAP-CMA assistée par ordinateur – Ateliers USOAP-CMA – Bibliothèque GASP – Plans nationaux de sécurité de l'aviation

COMPOSANTE 1 – SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

PARTIE 3. INDUSTRIE

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-26 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour contribuer à un système efficace de supervision de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2 ; 1.3 ; 5.1 ; 5.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 26A – Selon les carences et les dangers détectés en matière de sécurité, établir un mécanisme pour déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation (par exemple, au moyen d'une matrice RACI – portant sur la responsabilité, l'obligation de rendre des comptes, la consultation et l'information), et élaborer et exécuter un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (pouvant être intégré au RASP ou au NASP) <input type="checkbox"/> 26B – Le cas échéant, contribuer à l'élaboration de règlements nationaux <input type="checkbox"/> 26C – Participer aux activités régionales et nationales pour échanger les meilleures pratiques, offrir un accompagnement et effectuer un travail de suivi <input type="checkbox"/> 26D – Contribuer à la résolution des problèmes de sécurité détectés par les enquêtes sur les accidents et incidents, les comptes rendus sur la sécurité ou d'autres moyens (susceptibles de requérir la protection des informations de sécurité)
<i>Références</i>	<p>de 26A à 26C</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> <p>26D</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-27 – Fourniture d'informations de sécurité par l'industrie pour contribuer à l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	5.1 ; 5.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 27A – Soutenir activement la réalisation des objectifs du GASP, en participant à l'élaboration des RASP et des NASP <input type="checkbox"/> 27B – Concourir à la mise en œuvre des SEI qui viennent appuyer les RASP et les NASP, et ce grâce à des plans d'action spécifiques <input type="checkbox"/> 27C – Fournir aux États, aux RASG et à l'OACI des informations de sécurité (y compris sur les risques de sécurité opérationnelle) qui peuvent être utiles pour l'élaboration et la révision des plans de sécurité de l'aviation <input type="checkbox"/> 27D – Participer activement aux RASG, et contribuer à leurs travaux, afin de concourir à la mise en œuvre des SEI et de renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Doc 10131, <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> – Bibliothèque GASP – Plans régionaux de sécurité de l'aviation – Bibliothèque GASP – Plans nationaux de sécurité de l'aviation

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-28 – Amélioration de la conformité de l'industrie aux réglementations applicables
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	6.1
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 28A – Œuvrer à tous les niveaux de l'industrie pour maintenir la conformité avec les réglementations applicables <input type="checkbox"/> 28B – Participer aux programmes d'évaluation mis en place par l'industrie et validés par l'OACI (pour les fournisseurs de services) <input type="checkbox"/> 28C – Participer aux programmes d'échange de données de sécurité de l'industrie (pour les fournisseurs de services) – des exemples sont énumérés dans les références pour cette mesure
<i>Références</i>	<p>28B</p> <ul style="list-style-type: none"> – Conseil international des aéroports (ACI), Airport Excellence (APEX) in Safety – Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) et Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), Standard of Excellence in Safety Management Systems measurement – FSF, Basic Aviation Risk Standard (BARS) – Association du transport aérien international (IATA), Operational Safety Audit (IOSA) – IATA, Safety Audit for Ground Operations (ISAGO) – Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), International Standard for Business Aircraft Operations (IS-BAO) – IBAC, International Standard for Business Aircraft Handling (IS-BAH) <p>28C</p> <ul style="list-style-type: none"> – Cirium Airline Analytics – IATA, Flight Data eXchange (FDX) – IATA, Incident Data eXchange (IDX) – États-Unis, Aviation Safety Information Analysis and Sharing (ASIAS) – Programme Data4Safety (D4S) – FSF, Aviation Safety Network

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-29 – Affectation des ressources de l'industrie pour une supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> 29A – Déterminer quelles ressources sont disponibles pour appuyer les SEI au service des États et des régions<input type="checkbox"/> 29B – Participer aux initiatives de renforcement de la sécurité en collaboration avec les gouvernements ou l'industrie, aux échelles régionale et internationale
<i>Références</i>	– Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP)

COMPOSANTE 2 – PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ

PARTIE 1. ÉTATS

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-30 – Initier la mise en place d'un PNS à l'échelle nationale
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.1 ; 3.2
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 30A – S'assurer de la détermination de l'État à améliorer la sécurité <input type="checkbox"/> 30B – Effectuer l'auto-évaluation du PNS au regard des PQ, en utilisant le cadre en ligne (OLF) USOAP-CMA de l'OACI <input type="checkbox"/> 30C – Désigner l'autorité chargée de coordonner l'établissement et la tenue à jour du PNS ; définir et documenter ses responsabilités et ses rôles <input type="checkbox"/> 30D – Cerner et définir les rôles et responsabilités de chaque autorité nationale (par exemple, autorité de l'aviation civile, autorité chargée des enquêtes sur les accidents, autorité de l'aviation militaire et autres autorités, le cas échéant) qui participent à l'établissement et à la tenue à jour du PNS (y compris tout mécanisme de coordination des aspects concernant le PNS au niveau national) <input type="checkbox"/> 30E – Mettre sur pied une équipe et un plan de mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 30F – Repérer les meilleures pratiques de gestion de la sécurité pour faciliter la mise en place d'un PNS
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité – OACI, Cadre en ligne USOAP-CMA

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-31 – Affectation stratégique des ressources pour commencer à instaurer un PNS
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	2.1 ; 3.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 31A – Établir un plan d'affectation des ressources propice à la mise en place du PNS <input type="checkbox"/> 31B – Déterminer et obtenir les ressources utiles auprès des directions des autorités nationales compétentes et des parties prenantes dans l'État afin d'appuyer la mise en place du PNS (ce qui peut être fait au moyen du NASP) <input type="checkbox"/> 31C – Collaborer avec le bureau régional de l'OACI et/ou toute(s) autre(s) organisation(s) régionale(s) pour utiliser les moyens disponibles (par exemple, la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre) afin d'obtenir l'assistance nécessaire à la mise en place du PNS <input type="checkbox"/> 31D – Former des collaborateurs techniques qualifiés aux tâches et responsabilités qui leur incombent s'agissant de la mise en place et de la tenue à jour du PNS (en travaillant éventuellement avec d'autres entités telles que la RSOO, d'autres États et d'autres organisations, le cas échéant)
<i>Références</i>	<p>31A et 31B</p> <ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – OACI, Trousse de mise en œuvre (IPACK) sur l'appui aux entités de l'aviation civile dans l'exécution d'une analyse des besoins en formation <p>31C</p> <ul style="list-style-type: none"> – OACI, Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre <p>31D</p> <ul style="list-style-type: none"> – Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité (SMICG), 10 Things You Should Know About SMS – SMICG, SMS Inspector Competency Guidance – SMICG, SMS Evaluation Tool

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-32 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l’aviation pour initier la mise en place d’un PNS
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.1 ; 3.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 32A – Déterminer dans quels domaines la collaboration ou le soutien sont nécessaires dans le cadre du plan de mise en œuvre du PNS (voir SEI-30) <input type="checkbox"/> 32B – Déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l’aviation pertinentes, notamment d’autres États qui sont en train d’établir un PNS ou qui en ont déjà établi un <input type="checkbox"/> 32C – Prévoir de traiter les éléments considérés comme manquants ou insuffisants lors de l’auto-évaluation du PNS au regard des PQ <input type="checkbox"/> 32D – Entamer l’élaboration de la politique de sécurité de l’État (à l’appui de l’initiative SEI-32E) <input type="checkbox"/> 32E – Par l’intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO, établir un système d’accompagnement permettant de recevoir l’assistance et d’échanger de bonnes pratiques à l’appui de l’établissement du PNS <input type="checkbox"/> 32F – Établir un processus permettant d’offrir des formations sur le PNS au personnel concerné, en collaboration avec la RSOO et/ou d’autres États (voir SEI-30D) <input type="checkbox"/> 32G – Établir un processus pour échanger les orientations techniques, les outils et les renseignements critiques pour la sécurité se rapportant au PNS (par exemple, circulaires d’information, instructions au personnel, indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec d’autres États, le RASG, la RSOO, l’OACI et/ou d’autres parties prenantes
<i>Références</i>	<p>de 32A à 32C</p> <ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – OACI, Cadre en ligne USOAP-CMA – SMICG, SSP Assessment Tool <p>de 32E à 32G</p> <ul style="list-style-type: none"> – Partenariat pour l’assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) – OACI, Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre <p>32G</p> <ul style="list-style-type: none"> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-33 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation en vue d'achever la mise en place du PNS
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 33A – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation pour mettre à exécution le plan de mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 33B – Établir la version définitive des documents sur les fonctions et les activités relatives à la mise en place du PNS <input type="checkbox"/> 33C – Publier la politique nationale de sécurité <input type="checkbox"/> 33D – Créer un mécanisme au niveau national pour élaborer, consigner et prendre des mesures appropriées d'atténuation et de maîtrise des risques de sécurité, au besoin (voir SEI-34C) <input type="checkbox"/> 33E – Créer un mécanisme permettant d'évaluer l'efficacité des mesures prises pour gérer les risques de sécurité <input type="checkbox"/> 33F – Promouvoir la mise en œuvre du SGS pour les fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 33G – Faire office d'État « champion » afin de promouvoir les meilleures pratiques auprès d'autres États
<i>Références</i>	<p>de 33B à 33F</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> <p>de 33C à 33E</p> <ul style="list-style-type: none"> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité <p>33G</p> <ul style="list-style-type: none"> – Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) – SMICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation – Recommendations for Regulators

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-34 – Données et informations de sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau national (étape 1)
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 34A – Établir des lois, des règlements et des politiques nationaux protégeant les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes, conformément à l'Annexe 19 : <ul style="list-style-type: none"> a) veiller à ce que la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes n'entrave ni l'administration appropriée de la justice ni le maintien ou l'amélioration de la sécurité b) veiller à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes c) spécifier les conditions dans lesquelles les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes doivent être protégées, notamment les principes régissant les dérogations et les mesures de protection faisant autorité, comme la dépersonnalisation des données d) veiller à ce que les données de sécurité et les informations de sécurité demeurent disponibles dans le but de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation <input type="checkbox"/> 34B – Instaurer un SDCPS pour saisir, stocker, compiler et analyser des données et des informations de sécurité à l'appui des activités de gestion des performances en matière de sécurité <input type="checkbox"/> 34C – Établir et tenir à jour un processus pour déterminer les dangers et les risques de sécurité à partir des données de sécurité, ce qui passe par une évaluation des risques
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité – Équipe de taxonomie commune CAST (Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale)/OACI – OACI, Taxonomie du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) – SMICG, Development of a Common Hazard Taxonomy – SMICG, Hazard Taxonomy Examples – SMICG, Risk-based decision-making principles

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-35 – Disponibilité des données et informations de sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau national (étape 2)
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 35A – Fixer les objectifs en matière de sécurité à atteindre grâce au PNS <input type="checkbox"/> 35B – Élaborer des méthodes de mesure de la performance de sécurité qui soient alignées sur les paramètres de sécurité de la région (voir SEI-33E) <input type="checkbox"/> 35C – Élaborer des indicateurs et des cibles de performance en matière de sécurité spécifiques à l'État <input type="checkbox"/> 35D – Promouvoir le recours à des systèmes de communication des données de sécurité pour les fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 35E – Encourager la sensibilisation à la sécurité, la communication bilatérale et l'échange d'informations de sécurité dans les organismes aéronautiques nationaux, et encourager l'échange d'informations de sécurité avec l'industrie dans l'État <input type="checkbox"/> 35F – Fournir au RASG des informations sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents
<i>Références</i>	<p>de 35A à 35E</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité <p>de 35A à 35D</p> <ul style="list-style-type: none"> – SMICG, A Systems Approach to Measuring Safety Performance – The Regulator Perspective – SMICG, Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers <p>35E</p> <ul style="list-style-type: none"> – RASG, Comptes rendus régionaux sur la sécurité <p>35F</p> <ul style="list-style-type: none"> – Portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-36 – Affectation des ressources nécessaires aux capacités de mesure et de suivi des performances en matière de sécurité et de gestion des risques de sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.3
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 36A – Définir les ressources nécessaires pour contribuer à l'élaboration du renseignement en matière de sécurité, à l'analyse avancée des données, à la méthodologie de gestion des risques de sécurité et aux capacités de diffusion de l'information <input type="checkbox"/> 36B – Attirer, recruter, former et retenir le personnel technique qualifié qui se spécialisera en méthodologie de gestion des risques de sécurité <input type="checkbox"/> 36C – S'assurer que le personnel d'inspection de la sécurité de l'aviation civile est formé pour superviser du point de vue de la sécurité le SGS des fournisseurs de services et appliquer des méthodes de gestion des risques de sécurité
<i>Références</i>	36A – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> 36B et 36C – OACI, Trousse de mise en œuvre (IPACK) sur l'appui aux entités de l'aviation civile dans l'exécution d'une analyse des besoins en formation

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-37 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer et de renforcer les activités de gestion de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="522 478 1417 632">☐ 37A – Déterminer dans quels domaines la collaboration ou le soutien sont nécessaires afin de s'assurer que les parties prenantes comprennent et favorisent une culture de la sécurité positive qui permet d'instaurer un climat de confiance et de respect entre le personnel et la direction et encourage la communication d'informations de sécurité <li data-bbox="522 659 1398 812">☐ 37B – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO (ou d'autres organismes régionaux), établir un système d'accompagnement pour prêter assistance aux États et à l'industrie et échanger les meilleures pratiques pour appuyer l'instauration d'une culture de la sécurité positive et l'utilisation de méthodes relatives aux risques de sécurité <li data-bbox="522 840 1417 972">☐ 37C – Promouvoir des partenariats collaboratifs similaires au concept d'équipes de sécurité de l'aviation commerciale et générale (plus connu sous le nom d'équipes de sécurité collaboratives), et y participer, afin de recenser des possibilités de renforcer la sécurité et de les mettre en œuvre <li data-bbox="522 999 1406 1152">☐ 37D – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation pour instaurer un mécanisme d'échanges périodiques d'informations de sécurité, d'analyses, de découvertes en matière de risques de sécurité, d'enseignements tirés de l'expérience et de meilleures pratiques dans un environnement confidentiel et non punitif
<i>Références</i>	<p data-bbox="522 1182 570 1209">37A</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="522 1236 1222 1264">– CANSO, Safety Culture Definition and Enhancement Process <li data-bbox="522 1291 956 1318">– SKYbrary, Safety Culture in Aviation <p data-bbox="522 1346 570 1373">37C</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="522 1400 1222 1428">– Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> <li data-bbox="522 1455 1092 1482">– Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale <li data-bbox="522 1509 1118 1537">– Comité conjoint de la sécurité de l'aviation générale <li data-bbox="522 1564 1149 1591">– Équipe internationale pour la sécurité des hélicoptères <li data-bbox="522 1619 639 1646">– RASG <li data-bbox="522 1673 1377 1749">– Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA), <i>Guidance Material for Implementing a Collaborative Safety Team (CST)</i> <p data-bbox="522 1776 570 1803">37D</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="522 1831 1195 1858">– OACI, Système de surveillance de l'information de sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-38 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 38A – Concilier les bases nationales de données sur la sécurité de l'aviation, notamment le système de notification obligatoire d'événements, les systèmes de notification volontaire sur la sécurité, les rapports d'audit de sécurité et les statistiques sur le système de l'aviation (volumes de trafic, informations météorologiques, etc.) <input type="checkbox"/> 38B – Développer des capacités à l'appui du suivi des problèmes de sécurité ainsi que de la prévention des accidents et incidents <input type="checkbox"/> 38C – Encourager l'échange d'informations avec l'industrie
<i>Références</i>	<p>de 38A à 38C</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> – EUROCONTROL, Voluntary ATM Incident Reporting – European Operators Flight Data Monitoring forum (EOFDM) – Federal Aviation Administration (FAA), Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program – FAA, Aviation Voluntary Reporting Programs – IATA, Flight Data eXchange

COMPOSANTE 2 – PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ

PARTIE 2. RÉGIONS

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-39 – Promouvoir la création de programmes nationaux de sécurité (PNS) au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.2 ; 1.3 ; 3.1 ; 3.2 ; 4.1 ; 4.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 39A – Choisir une entité de la région qui guidera et appuiera la création de PNS au niveau régional (par exemple, RASG, RSOO, bureau régional de l'OACI) <input type="checkbox"/> 39B – Guider et appuyer la mise en œuvre de PNS par les États : <ul style="list-style-type: none"> a) collecter les résultats des auto-évaluations du PNS au regard des PQ (réalisées via le cadre en ligne USOAP-CMA de l'OACI) b) détecter les carences communes c) élaborer des stratégies régionales, notamment la collaboration et les ressources, afin d'aider les États à mettre au point leur PNS d) recenser et promouvoir les meilleures pratiques de gestion de la sécurité en coordination avec les États et/ou d'autres régions e) suivre les progrès accomplis et mettre à jour les auto-évaluations du PNS au regard des PQ
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité – OACI, Cadre en ligne USOAP-CMA – SMICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation – Recommendations for Regulators

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-40 – Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui de la coordination cohérente des programmes régionaux de mise en place des PNS
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.1 ; 4.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 40A – Déterminer quelles ressources sont disponibles pour appuyer la mise en place des PNS par les États de la région <input type="checkbox"/> 40B – Utiliser les informations à jour fournies par les États sur le niveau de mise en œuvre de leur PNS pour définir les priorités et déterminer quelles ressources régionales peuvent être utilisées pour aider individuellement les États de la région <input type="checkbox"/> 40C – Utiliser le bureau régional de l'OACI et/ou tout autre organisme régional pour faciliter la fourniture de l'assistance technique nécessaire à la mise en place des PNS <input type="checkbox"/> 40D – Suivre l'évolution de la mise en place des PNS (via le cadre en ligne USOAP-CMA de l'OACI) et ajuster constamment les priorités régionales en matière de ressources
<i>Références</i>	<p>de 40B à 40D</p> <ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité <p>40C</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie B – <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> – Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) – OACI, Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre <p>40D</p> <ul style="list-style-type: none"> – OACI, Cadre en ligne USOAP-CMA

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-41 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer la mise en place des PNS
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.1 ; 4.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 41A – Déterminer dans quels domaines la collaboration ou le soutien sont nécessaires dans le cadre des plans nationaux de mise en œuvre des PNS (voir SEI-30) <input type="checkbox"/> 41B – Déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation pertinentes, notamment les États qui sont en train de mettre en place un PNS ou qui l'ont déjà fait <input type="checkbox"/> 41C – Élaborer une stratégie pour traiter des éléments communs manquants ou insuffisants mis en évidence par l'auto-évaluation du PNS au regard des PQ des États de la région (dans le cadre du RASP) <input type="checkbox"/> 41D – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO, établir un système d'accompagnement pour prêter assistance aux États et à l'industrie et mettre en commun les meilleures pratiques pour appuyer la mise en place des PNS <input type="checkbox"/> 41E – Élaborer un processus permettant d'offrir des formations sur le PNS au personnel concerné, en collaboration avec la RSOO et/ou d'autres États <input type="checkbox"/> 41F – Établir un processus pour échanger les orientations techniques, les outils et les renseignements critiques pour la sécurité se rapportant au PNS (par exemple, circulaires d'information, instructions au personnel, indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes <input type="checkbox"/> 41G – Collaborer avec les États de la région pour s'assurer que tous les éléments de leur PNS sont en place et à jour
<i>Références</i>	<p>de 41A à 41C</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> – OACI, Cadre en ligne USOAP-CMA <p>de 41D à 41G</p> <ul style="list-style-type: none"> – OACI, Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre <p>41F</p> <ul style="list-style-type: none"> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité – SMICG, SSP Assessment Tool <p>41G</p> <ul style="list-style-type: none"> – SMICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation – Recommendations for Regulators

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-42 – Disponibilité des données et informations de sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.1 ; 4.2 ; 4.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 42A – Encourager les États à fournir activement des informations à jour sur le niveau de mise en œuvre de leur PNS (via le cadre en ligne USOAP-CMA) et à communiquer des informations de sécurité afin de détecter les dangers et les carences en matière de sécurité et de gérer les risques de sécurité dans la région <input type="checkbox"/> 42B – Élaborer et adopter des systèmes harmonisés de notification sur la sécurité dans le cadre du SGS des fournisseurs de services de la région (par exemple des systèmes de notification volontaire) <input type="checkbox"/> 42C – Encourager les États et l'industrie de la région à échanger les informations de sécurité et à contribuer aux mécanismes régionaux de notification et de suivi <input type="checkbox"/> 42D – Effectuer une analyse des risques de sécurité, via le RASG, en coordination avec la RSOO ou le RAIO <input type="checkbox"/> 42E – Encourager tous les États à fournir au RASG des informations sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents <input type="checkbox"/> 42F – Encourager tous les États à rendre compte des problèmes de sécurité via le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents <input type="checkbox"/> 42G – Utiliser des paramètres harmonisés pour l'élaboration et le suivi des indicateurs de performance de sécurité au niveau régional (dans le cadre du RASG) <input type="checkbox"/> 42H – Établir un registre régional des risques de sécurité
<i>Références</i>	<p>42A</p> <ul style="list-style-type: none"> – OACI, Cadre en ligne USOAP-CMA <p>de 42B à 42H</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie B – <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> – Portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents – RASG, Comptes rendus régionaux sur la sécurité – SMICG, A Systems Approach to Measuring Safety Performance – The Regulator Perspective – SMICG, Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-43 – Affectation au niveau régional des ressources nécessaires pour appuyer le suivi et la mesure de la performance de sécurité ainsi que les capacités de gestion des risques de sécurité
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	4.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 43A – Collaborer avec les États et les organisations pour tirer parti des compétences et des technologies disponibles dans la région pour améliorer l'analyse des données de sécurité et le suivi de la performance de sécurité et étayer ainsi l'analyse des risques et leur atténuation <input type="checkbox"/> 43B – Établir une liste d'aspirants auditeurs qualifiés de la région spécialisés en supervision de la sécurité pour les fournisseurs de services ayant un SGS mature <input type="checkbox"/> 43C – Collaborer avec le bureau régional de l'OACI et/ou les organismes donateurs pour utiliser les moyens disponibles (par exemple, la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre) afin de prêter assistance aux États et à l'industrie dans l'élaboration de capacités ou de méthodes de gestion des risques
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité – OACI, Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre – OACI, Trousse de mise en œuvre (IPACK) sur l'appui aux entités de l'aviation civile dans l'exécution d'une analyse des besoins en formation

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-44 – Collaboration au niveau régional avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer le suivi et la mesure de la performance de sécurité ainsi que les capacités et méthodes de gestion des risques de sécurité
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.2 ; 4.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 44A – Aider les États à comprendre et instaurer une culture de la sécurité positive en échangeant les meilleures pratiques et en facilitant les programmes d'accompagnement pour instaurer une culture de la sécurité et favoriser l'utilisation de méthodes relatives aux risques de sécurité <input type="checkbox"/> 44B – Promouvoir l'échange d'informations de sécurité et de meilleures pratiques à l'appui d'une culture de la sécurité positive pour les États et les parties prenantes <input type="checkbox"/> 44C – Encourager et appuyer des partenariats collaboratifs, par exemple le concept d'équipes de sécurité collaboratives, afin de cerner les possibilités d'améliorer la sécurité et de les mettre en œuvre <input type="checkbox"/> 44D – Encourager et appuyer les efforts des États pour établir des mécanismes d'échanges périodiques d'informations de sécurité, d'analyses, de mesures d'atténuation, de leçons tirées de l'expérience et de bonnes pratiques à l'appui d'une culture de la sécurité positive
<i>Références</i>	<p>44A et 44B</p> <ul style="list-style-type: none"> – CANSO, Safety Culture Definition and Enhancement Process – SKYbrary, Safety Culture in Aviation <p>44C</p> <ul style="list-style-type: none"> – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Comité conjoint de la sécurité de l'aviation générale – Équipe internationale pour la sécurité des hélicoptères – Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA), Guidance Material for Implementing a Collaborative Safety Team (CST) <p>44D</p> <ul style="list-style-type: none"> – OACI, Système de surveillance de l'information de sécurité – RASG

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-45 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	4.3
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 45A – Établir des mécanismes de communication et d'échange de données entre les États et les parties prenantes pour faciliter des activités d'analyse et de suivi de haut niveau à l'échelle régionale <input type="checkbox"/> 45B – Définir les conditions requises pour l'échange de données au niveau interrégional et international
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> – Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), Data4Safety Programme – EUROCONTROL, Voluntary ATM Incident Reporting – European Operators Flight Data Monitoring forum (EOFDM) – Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et incidents d'aviation (ECCAIRS) – FAA, Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program – IATA, Flight Data eXchange

COMPOSANTE 2 – PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ

PARTIE 3. INDUSTRIE

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-46 – Amélioration de la conformité de l'industrie aux prescriptions applicables du SGS
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 6.1
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 46A – Mettre en place un SGS conforme à la réglementation nationale et aux éléments-cadres figurant dans l'Annexe 19 <input type="checkbox"/> 46B – Utiliser les éléments indicatifs disponibles (par exemple, ceux des États ou des organisations internationales) afin de faciliter la mise en œuvre du SGS
<i>Références</i>	46A et 46B – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> 46A – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Prescriptions de l'État relatives au système national de gestion de la sécurité 46B – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité – SMICG, SMS for Small Organizations – SMICG, The Frontline Manager's Role in SMS – SMICG, The Senior Manager's Role in SMS – CANSO, Standard of Excellence in Safety Management Systems

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-47 – Ressources pour une mise en œuvre efficace du SGS par les fournisseurs de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 47A – Collaborer avec l'État et les associations de l'industrie pour faire progresser la mise en œuvre du SGS <input type="checkbox"/> 47B – Déterminer dans quels domaines des ressources sont nécessaires dans le cadre du plan de mise en œuvre du SGS élaboré après analyse des lacunes dudit SGS <input type="checkbox"/> 47C – Établir un processus de planification et d'affectation des ressources pour la mise en œuvre du SGS, notamment des ressources qui pourraient être obtenues auprès des organismes de l'industrie <input type="checkbox"/> 47D – Encourager d'autres fournisseurs de services à mettre en œuvre un SGS dans le cadre de leur exploitation en leur fournissant des ressources à l'appui, telles que du personnel technique qualifié
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité – OACI, Programme de formation en gestion de la sécurité – CANSO, Standard of Excellence in Safety Management Systems – IATA, Safety Management for Airlines Diploma

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-48 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour achever la mise en œuvre du SGS aux niveaux régional et national
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.2 ; 1.3 ; 3.2
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 48A – Contribuer à déterminer quelles parties prenantes clés de l'aviation sont associées à la mise en œuvre du SGS <input type="checkbox"/> 48B – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation à l'appui d'un plan d'action pour la mise en œuvre du SGS auprès de tous les fournisseurs de services de l'État et de la région <input type="checkbox"/> 48C – Appuyer les efforts visant à établir un système d'accompagnement afin de prêter assistance aux États et à l'industrie et d'échanger des meilleures pratiques pour appuyer la mise en œuvre du SGS <input type="checkbox"/> 48D – Contribuer au processus visant à échanger les orientations techniques, les outils et les renseignements critiques pour la sécurité se rapportant au PNS et au SGS (par exemple, circulaires d'information, instructions au personnel, indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes <input type="checkbox"/> 48E – Appuyer l'amélioration continue du SGS, en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes
<i>Références</i>	de 48A à 48E – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Prescriptions de l'État relatives au système national de gestion de la sécurité 48D – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-49 – Disponibilité des données et informations de sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 1)
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 5.1 ; 5.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 49A – Maintenir la conformité aux lois, règlements et politiques nationaux protégeant les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes, conformément à l'Annexe 19 <input type="checkbox"/> 49B – Tenir à jour les systèmes de notification obligatoire en matière de sécurité <input type="checkbox"/> 49C – Transmettre au besoin les informations (des fournisseurs de services) via le SDCPS de l'État ou les réseaux d'échange d'informations sur la sécurité, y compris le système de notification obligatoire en matière de sécurité <input type="checkbox"/> 49D – Établir des mécanismes internes pour la protection des données et des informations de sécurité ainsi que des sources connexes afin d'améliorer la sécurité <input type="checkbox"/> 49E – Établir des systèmes de notification volontaire et confidentielle sur les dangers et les événements dans le cadre du SGS <input type="checkbox"/> 49F – Établir des capacités de suivre les problèmes de sécurité chez les prestataires de services et les tenir à jour <input type="checkbox"/> 49G – Établir et utiliser un processus de gestion des risques de sécurité
<i>Références</i>	<p>49A</p> <ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> <p>49B</p> <ul style="list-style-type: none"> – Équipe de taxonomie commune CAST (Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale)/OACI – OACI, Taxonomie du système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) – SMICG, Development of a Common Hazard Taxonomy – SMICG, Hazard Taxonomy Examples <p>de 49B à 49G</p> <ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Prescriptions de l'État relatives au système national de gestion de la sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-50 – Disponibilité des données et informations de sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 2)
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 5.1 ; 5.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 50A – Élaborer des méthodes de mesure et de suivi de la performance de sécurité <input type="checkbox"/> 50B – Élaborer des indicateurs et des cibles de performance en matière de sécurité spécifiques au fournisseur de services <input type="checkbox"/> 50C – Encourager l'utilisation de paramètres harmonisés à l'échelle mondiale pour la gestion préventive des risques, au-delà de la conformité, ainsi que pour l'élaboration et le suivi des indicateurs de performance de sécurité, dans le cadre du SGS des fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 50D – Encourager l'échange et l'utilisation d'informations provenant de l'industrie pour détecter les dangers et les carences en matière de sécurité et atténuer les risques de sécurité <input type="checkbox"/> 50E – Encourager l'échange d'informations entre l'industrie, les États et les régions pour appuyer l'élaboration de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i> – SMICG, A Systems Approach to Measuring Safety Performance – The Regulator Perspective – SMICG, Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers – OACI, Trousse de mise en œuvre (iPack) – Élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation (NASP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-51 – Affectation des ressources de l'industrie pour appuyer la tenue à jour du PNS et l'amélioration continue du SGS
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 51A – Veiller à ce qu'un personnel technique compétent soit affecté, au niveau du fournisseur de services, pour appuyer les prescriptions du SGS et son interaction avec le PNS <input type="checkbox"/> 51B – Fournir les résultats de l'analyse de sécurité (du fournisseur de services) pour appuyer la tenue à jour du PNS
<i>Références</i>	51A – OACI, Trousse de mise en œuvre (IPACK) sur l'appui aux entités de l'aviation civile dans l'exécution d'une analyse des besoins en formation 51B – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-52 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer le suivi et la mesure de la performance de sécurité ainsi que les capacités de gestion des risques de sécurité
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 52A – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation afin de tirer parti des meilleures pratiques en matière d'analyse des informations de sécurité <input type="checkbox"/> 52B – Communiquer les risques de sécurité recensés aux parties prenantes pour mettre en place des stratégies de suivi et d'atténuation <input type="checkbox"/> 52C – Collaborer activement avec les États et les organisations investis dans les stratégies de suivi et d'atténuation des risques de sécurité <input type="checkbox"/> 52D – Participer à des partenariats collaboratifs similaires au concept d'équipes de sécurité de l'aviation commerciale et générale (plus connu sous le nom d'équipes de sécurité collaboratives), afin de recenser des possibilités de renforcer la sécurité et de les mettre en œuvre
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Comité conjoint de la sécurité de l'aviation générale – Équipe internationale pour la sécurité des hélicoptères – RASG – Groupe régional de sécurité de l'aviation – Continent américain (RASG-PA). <i>Guidance Material for Implementing a Collaborative Safety Team (CST)</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-53 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	3.2 ; 4.3
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 53 A – Vérifier qu'un cadre juridique efficace est mis en place pour la protection des données et des informations de sécurité ainsi que des sources connexes <input type="checkbox"/> 53B – Développer des capacités à l'appui du suivi des problèmes de sécurité ainsi que de la prévention des accidents et incidents <input type="checkbox"/> 53C – Superviser les réseaux d'échange d'informations de sécurité à des fins d'amélioration continue
<i>Références</i>	53A – FAA, Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program – IATA, Flight Data eXchange 53B et 53C – Doc 10159, <i>Manuel du renseignement en matière de sécurité</i>

Appendice B

FEUILLE DE ROUTE DES RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE (OPS)

Note.— Les mesures présentées dans la présente feuille de route ne constituent pas une liste exhaustive. Les parties prenantes devraient vérifier la dernière version du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) pour les catégories d'événements à risque élevé au niveau régional (R-HRC) applicables à leur région. Elles devraient aussi effectuer des analyses des données et des rapports pour valider l'efficacité des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) mises en œuvre et tenir compte des références mentionnées dans la feuille de route pour déterminer les mesures associées aux SEI qui conviennent à leur État, région ou industrie.

COMPOSANTE 1 – CATÉGORIES D'ÉVÉNEMENTS À RISQUE ÉLEVÉ DANS LE MONDE

PARTIE 1. ÉTATS

1. IMPACT SANS PERTE DE CONTRÔLE (CFIT)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-1 – Atténuer les facteurs contributifs des risques de CFIT au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 1A – Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité pour prévenir les CFIT : a) s'assurer que les aéronefs sont équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant, conformément à l'Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> b) encourager l'utilisation du GPWS au-delà des exigences de l'Annexe 6 c) publier des orientations à l'intention de l'industrie afin d'accroître le respect des procédures d'alerte du GPWS d) déterminer et mettre en œuvre des méthodes permettant de promouvoir une meilleure appréciation des risques associés à l'approche e) envisager la mise en œuvre d'approches finales en descente continue (CDFA) f) envisager la mise en œuvre de systèmes d'avertissement d'altitude minimale de sécurité (MSAW) g) promouvoir l'utilisation des données de localisation du GPS pour alimenter le GPWS [via le système mondial de navigation par satellite (GNSS)]

	<ul style="list-style-type: none"> h) assurer la mise en œuvre du Système géodésique mondial (WGS)-84 i) veiller à ce que les données sur le terrain et les obstacles publiées dans l'AIP soient exactes et actualisées en temps utile j) promouvoir l'utilisation de la méthodologie de gestion des menaces et des erreurs (TEM) k) veiller à la mise en œuvre de mesures efficaces d'atténuation du brouillage radiofréquence (RFI) du GNSS qui garantissent la précision et la fiabilité du service ou des réponses adaptées efficaces l) fournir des orientations aux fabricants et aux exploitants sur l'exploitation en cas de perturbation de l'environnement du GNSS <input type="checkbox"/> 1B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État, par l'analyse des comptes rendus obligatoires d'événements (MOR), des systèmes de communication volontaire d'événements (VOR) et des enquêtes sur les accidents/incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 1C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) vol dans des conditions environnementales défavorables b) conception erronée de la procédure d'approche et documentation inadéquate [pour les procédures d'approche avec guidage vertical (APV) ou en cas de performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV)] c) expression conventionnelle utilisée (normalisée ou non normalisée) d) fatigue du pilote, illusion sensorielle et perte de conscience de la situation e) brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite <input type="checkbox"/> 1D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux CFIT, le cas échéant <input type="checkbox"/> 1E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> – Doc 9849, <i>Manuel du système mondial de navigation par satellite (GNSS)</i> – OACI, Rapport sur la sécurité – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des CFIT – FSF, ALAR Toolkit – IATA, CFIT – IATA, Safety Report

2. PERTE DE CONTRÔLE EN VOL (LOC-I)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-2 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par LOC-I au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 2A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les LOC-I :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) élaborer des règlements et des éléments indicatifs sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) dans tous les programmes de conversion et de formation périodique sur simulateur de vol complet, et en vérifier la mise en œuvre b) exiger que davantage de temps soit consacré à la formation des pilotes en équipage multiple au rôle de pilote surveillant (pour assurer une coordination efficace des équipages) c) mettre en œuvre des mesures visant à réduire les interférences potentielles des lasers avec les aéronefs, qui peuvent distraire ou aveugler temporairement les pilotes d) mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 19, en mettant l'accent sur les mesures visant à recenser et à atténuer les risques liés à la LOC-I et à promouvoir une culture de la sécurité active e) exiger des exploitants aériens qu'ils dispensent une formation approfondie aux pilotes qui tienne compte des facteurs humains, par exemple distraction, baisse de vigilance et conscience de la situation (et vérifier que les membres d'équipage disposent de la formation et des qualifications requises avant d'accomplir leur service de vol) f) élaborer des orientations sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP) afin d'inciter les exploitants à prendre en compte les précurseurs de LOC-I dans lesdits programmes g) promouvoir l'utilisation de la méthodologie TEM h) veiller à la mise en œuvre de mesures efficaces d'atténuation du brouillage radiofréquence du GNSS qui garantissent la précision et la fiabilité du service ou des réponses adaptées efficaces <p><input type="checkbox"/> 2B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État via les systèmes MOR et VOR et les enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> □ 2C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) distraction b) conditions météorologiques défavorables c) baisse de vigilance d) procédures d'exploitation normalisée (SOP) inadéquates pour une gestion de vol efficace e) hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement f) dépendance à l'automatisation entraînant une dégradation de l'aptitude professionnelle du pilote à voler manuellement ou se traduisant par un manque de conscience ou de compétence quant aux procédures de redressement d'assiettes inhabituelles g) effet de surprise, commandes de vol inappropriées en réponse à une prise de conscience soudaine d'anomalie de l'aéronef (par exemple, angle d'inclinaison latérale, angle d'attaque ou décrochage) h) brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite □ 2D – Élaborer et promouvoir davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux LOC-I, le cas échéant, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) accroître l'efficacité de la supervision réglementaire b) évaluer l'efficacité et l'application des règlements □ 2E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 1 – <i>Licences du personnel</i> – Doc 10000, <i>Manuel sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP)</i> – Doc 10011, <i>Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i> – OACI, Rapport sur la sécurité – OACI, LOC-I – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des LOC-I – EASA, Upset Prevention and Recovery Training – FAA, AC 120-111, Upset Prevention and Recovery Training

	<ul style="list-style-type: none">- FSF, Toolkits and Resources- IATA, Environmental Factors Affecting Loss of Control In-Flight: Best Practice for Threat Recognition and Management (1^{re} édition)- IATA, Guidance Material and Best Practices for the Implementation of Upset Prevention and Recovery Training (2^e édition)- IATA, LOC-I- IATA, Safety Report- IATA, IFALPA, IFATCA, CANSO, Unstable Approaches: Risk Mitigation Policies, Procedures and Best Practices (3^e édition)
--	---

3. COLLISION EN VOL (MAC)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-3 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par MAC au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> □ 3A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les MAC : <ul style="list-style-type: none"> a) établir des règlements et des orientations pour faire en sorte que les aéronefs soient équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS), conformément à l'Annexe 6 b) vérifier que les procédures d'avertissement ACAS sont respectées c) encourager l'amélioration des systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC), des procédures et des outils afin de renforcer la gestion des conflits d) encourager l'amélioration des systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote e) promouvoir l'utilisation de la méthodologie TEM f) veiller à la mise en œuvre de mesures efficaces d'atténuation du brouillage radiofréquence du GNSS qui garantissent la précision et la fiabilité du service ou des réponses adaptées efficaces □ 3B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État par l'analyse des MOR et des VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) □ 3C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) conditions du trafic : densité, complexité, multiplicité de types d'aéronefs et de capacités, entre autres b) efficacité de l'ATC liée à des facteurs tels que la charge de travail, la compétence, le travail d'équipe et le respect des procédures, ainsi qu'à l'influence du SGS des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) c) formation et culture institutionnelle (de l'organisation) de l'équipage de conduite : gestion de la charge de travail, compétence, travail d'équipe, respect des procédures et influence du SGS des exploitants d) systèmes ATC : traitement des données de vol, systèmes de communication, avertissement de conflit à court terme (STCA) et interaction entre opérateurs humains et systèmes d'aéronef, et politiques de passation des marchés des ANSP

	<ul style="list-style-type: none"> e) équipement de bord : pilote automatique, transpondeurs, ACAS et caractéristiques des aéronefs relatives à leurs performances (vitesse ascensionnelle, par exemple) et à leur taille f) systèmes de surveillance : couverture et qualité des technologies utilisées pour surveiller les positions et mouvements des aéronefs g) traitement des données des plans de vol : efficacité et fiabilité des processus de soumission, d'approbation et de communication des plans de vol h) conception de l'espace aérien : complexité de la structure de l'espace aérien, configuration des routes, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, et proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire i) vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la gestion des conflits et l'évitement des collisions j) brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite <input type="checkbox"/> 3D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux MAC, le cas échéant <input type="checkbox"/> 3E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> – Annexe 8 – <i>Navigabilité des aéronefs</i> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) – Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation – Formation</i> (PANS-TRG) – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – OACI, Rapport sur la sécurité – Équipe de taxonomie commune CAST/OACI – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des MAC – FSF, Toolkits and Resources – IATA, Safety Report

4. SORTIE DE PISTE (RE)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-4 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RE au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 4A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RE :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) s'assurer de l'établissement et de la mise en œuvre d'un programme national de sécurité des pistes et d'équipes de sécurité des pistes b) encourager l'établissement de politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent de travers et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c) sensibiliser les équipages aux systèmes embarqués de dépassement de piste et d'alerte d) assurer des comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et l'état des aérodromes [par exemple, l'état de surface des pistes en conformité avec le format de compte rendu mondial (GRF) de l'OACI figurant dans l'Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i>, le freinage et les distances déclarées révisées] e) certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14, volume I, et au Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) f) encourager l'installation de systèmes d'arrêt si les critères en matière d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) ne peuvent pas être respectés g) s'assurer que des procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées sont élaborées et utilisées h) promouvoir la mise en place d'équipes locales de sécurité des pistes i) vérifier l'efficacité des équipes locales de sécurité des pistes, notamment l'efficacité du SGS pour réduire les événements précurseurs qui compromettent la sécurité des pistes j) inclure ces précurseurs compromettant la sécurité des pistes dans le FDAP de l'exploitant k) modéliser les risques, les évaluer et analyser la sécurité des pistes sur la base de comptes rendus d'événements dans le domaine de la gestion du trafic aérien (ATM) et des services de navigation aérienne (ANS), notamment l'exploitation de piste par faible visibilité

	<ul style="list-style-type: none"> l) mettre en place un système efficace et rapide de notification des conditions météorologiques et de l'état des aérodromes m) certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14, volume I, ainsi qu'aux PANS-Aérodromes n) s'assurer que le manuel d'aérodrome de l'exploitant prescrive de rendre compte de l'état de surface des pistes dans le GRF en permettant une évaluation et une communication harmonisées de l'état de surface des pistes ainsi qu'une évaluation améliorée par l'équipage de conduite de la performance au décollage et à l'atterrissage o) mettre en œuvre un plan d'action pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes <input type="checkbox"/> 4B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État par l'analyse des MOR, des VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 4C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) SOP inefficaces b) non-respect des SOP c) atterrissage long/interrompu/à rebond/ferme/excentré/en crabe d) approches non stabilisées e) signalement insuffisant de l'état de surface des pistes f) conception inadéquate des procédures d'approche g) supervision réglementaire inadéquate <input type="checkbox"/> 4D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux RE, le cas échéant <input type="checkbox"/> 4E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> – Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) – Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – Doc 10000, <i>Manuel sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP)</i>

	<ul style="list-style-type: none">- Doc 10064, <i>Manuel sur les performances des avions</i>- Cir 355, <i>Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes</i>- OACI, Format de compte rendu mondial de l'état de surface des pistes (GRF)- OACI, Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes- OACI, Documents et trousseaux à outils sur la sécurité des pistes- OACI, EUR Doc 041, Guidance on the Issuance of SNOWTAM- ACI-ICAO, Airport Safety Professional (ASP) Designation Programme- ACI-ICAO, Global Reporting Format (GRF) for Airport Operators, cours en ligne- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des RE- European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE)- Flight Safety Foundation, ALAR Toolkit- Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (GAPPRE)- IATA, Examining Unstable Approaches – Risk Mitigating Efforts- IATA/Honeywell, Guidance on Performance assessment of pilot response to Enhanced Ground Proximity Warning System- NBAA, Reducing Runway Excursions in Business Aviation
--	--

5. INCURSION SUR PISTE (RI)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-5 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RI au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<p data-bbox="516 550 1430 581">□ 5A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RI :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="565 613 1430 674">a) s'assurer de l'établissement et de la mise en œuvre d'un programme national de sécurité des pistes et d'équipes de sécurité des pistes <li data-bbox="565 705 1430 831">b) élaborer des prescriptions, des politiques, des procédures et des supports de formation susceptibles de favoriser la conscience de la situation par les contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO), les pilotes et les conducteurs de véhicules côté piste <li data-bbox="565 863 1430 1083">c) s'assurer que des technologies appropriées sont effectivement utilisées pour améliorer la conscience de situation, comme les cartes aéroportuaires défilantes (AMM) à résolution améliorée, les sacs de vol électroniques (EFB), les systèmes de vision améliorée (EVS) et la visualisation tête haute (HUD), les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS), les barres d'arrêt, et les systèmes autonomes d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS) <li data-bbox="565 1115 1430 1176">d) certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14, volume I, ainsi qu'aux PANS-Aérodromes <li data-bbox="565 1207 1430 1310">e) s'assurer que des expressions conventionnelles normalisées sont utilisées en conformité avec la réglementation nationale et les dispositions de l'OACI applicables [par exemple, le <i>Manuel de radiotéléphonie</i> (Doc 9432)] <li data-bbox="565 1341 1430 1402">f) veiller à ce que les points chauds aux aérodromes soient identifiés et publiés dans l'AIP <li data-bbox="565 1434 1430 1537">g) s'assurer que des stratégies appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds identifiés sont élaborées et mises en œuvre <li data-bbox="565 1568 1430 1629">h) élaborer et diffuser une circulaire d'information sur la prévention des incursions sur piste et la formation des pilotes <li data-bbox="565 1661 1430 1722">i) veiller à ce que l'aire de manœuvre des aérodromes soit cartographiée pendant les projets de construction (PANS-Aérodromes) <p data-bbox="516 1753 1430 1845">□ 5B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État par l'analyse des MOR, des VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 5C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) opérations dans des conditions de faible visibilité b) conception, équipements et signalisation d'aérodrome complexes ou inadéquats c) diversité et complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples, par exemple) d) autorisations conditionnelles e) utilisation simultanée de pistes sécantes f) problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ g) non-respect des autorisations ATC commis de façon non intentionnelle par l'équipage de conduite et le personnel au sol h) expression conventionnelle utilisée (non normalisée/normalisée ou confusion d'indicatifs d'appel, par exemple) i) utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATC j) maîtrise de l'anglais k) formation et programme d'évaluation inadéquats des conducteurs de l'aire de trafic <input type="checkbox"/> 5D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux RI, le cas échéant <input type="checkbox"/> 5E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> – Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) – Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) – Doc 9137, <i>Manuel des services d'aéroport</i>, partie 3 – <i>Gestion du péril animalier</i> – Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i> – Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i> – OACI, Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes

	<ul style="list-style-type: none">- OACI, Documents et trousseaux à outils sur la sécurité des pistes- OACI, Rapport sur la sécurité- Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPPRI)- FAA, Airport Construction Advisory Council (ACAC)- ACI, Aerodrome Certification Guide (1^{re} édition)- ACI, Airfield Maintenance Handbook (1^{re} édition)- ACI, Managing Operations During Construction Handbook (1^{re} édition)- ACI, Runway Safety Handbook (2^e édition)- ACI, APEX Programme – 2011 jusqu'à aujourd'hui- CANSO, Runway Safety Maturity Checklist- EASA, Safety Promotion- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des RI- Équipe de taxonomie commune CAST/OACI- IATA, Safety Report- IATA, Runway Safety
--	---

COMPOSANTE 1 – CATÉGORIES D'ÉVÉNEMENTS À RISQUE ÉLEVÉ

PARTIE 2. RÉGIONS

1. IMPACT SANS PERTE DE CONTRÔLE (CFIT)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-6 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par CFIT au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 6A – Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité pour prévenir les CFIT : <ul style="list-style-type: none"> a) favoriser l'adoption de GPWS conformément à l'Annexe 6 b) encourager l'utilisation du GPWS au-delà des exigences de l'Annexe 6 c) sensibiliser aux procédures d'alerte du GPWS d) faire mieux connaître les risques de l'approche et les risques associés à des réglages imprécis des références barométriques e) promouvoir la mise en œuvre de la CDFFA f) promouvoir la mise en œuvre des systèmes MSAW g) s'assurer de la régularité des mises à jour et de l'exactitude des données électroniques sur le relief et les obstacles (eTOD) h) promouvoir l'utilisation des données de localisation du GPS pour mettre à jour le GPWS (via le GNSS) i) promouvoir l'utilisation de la méthodologie TEM j) favoriser la mise en œuvre de mesures efficaces d'atténuation du brouillage radiofréquence du GNSS qui garantissent la précision et la fiabilité du service ou des réponses adaptées efficaces k) mettre en œuvre une procédure de notification du brouillage radiofréquence du GNSS à l'échelle régionale <input type="checkbox"/> 6B – Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 6C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) vol dans des conditions environnementales défavorables

	<ul style="list-style-type: none">b) conception erronée de la procédure d'approche et documentation inadéquate (pour les approches APV ou LPV)c) expression conventionnelle utilisée (normalisée ou non normalisée)d) fatigue du pilote, illusion sensorielle et perte de conscience de la situatione) brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> 6D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux CFIT, le cas échéant<input type="checkbox"/> 6E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none">– Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i>– OACI, Rapport sur la sécurité– Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des CFIT– FSF, ALAR Toolkit– IATA, CFIT– IATA, Safety Report

2. PERTE DE CONTRÔLE EN VOL (LOC-I)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-7 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par LOC-I au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 7A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les LOC-I : <ul style="list-style-type: none"> a) Promouvoir la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) dans tous les programmes de conversion et de formation périodique sur simulateur de vol complet b) s'employer à consacrer davantage de temps à la formation des pilotes en équipage multiple au rôle de pilote surveillant (pour assurer une coordination efficace des équipages) c) promouvoir et organiser des ateliers et des séminaires UPRT <input type="checkbox"/> 7B – Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 7C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) distraction b) conditions météorologiques défavorables c) baisse de vigilance d) procédures d'exploitation normalisée (SOP) inadéquates pour une gestion de vol efficace e) hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement f) dépendance à l'automatisation entraînant une dégradation de l'aptitude professionnelle du pilote à voler manuellement ou se traduisant par un manque de conscience ou de compétence quant aux procédures de redressement d'assiettes inhabituelles g) effet de surprise, commandes de vol inappropriées en réponse à une prise de conscience soudaine d'anomalie de l'aéronef (par exemple, angle d'inclinaison latérale, angle d'attaque ou décrochage) h) brouillage radiofréquence du GNSS

	<ul style="list-style-type: none"> □ 7D – Élaborer et promouvoir davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux LOC-I, le cas échéant, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) organiser des séminaires ou des ateliers sur la sécurité b) faciliter les projets régionaux d'assistance technique □ 7E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 1 – <i>Licences du personnel</i> – Doc 10000, <i>Manuel sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP)</i> – Doc 10011, <i>Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i> – OACI, Rapport sur la sécurité – OACI, LOC-I – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des LOC-I – EASA, Formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement – EUROCONTROL – FAA, AC 120-111, Upset Prevention and Recovery Training – FSF, Toolkits and Resources – IATA, Environmental Factors Affecting Loss of Control In-Flight: Best Practice for Threat Recognition and Management (1^{re} édition) – IATA, Guidance Material and Best Practices for the Implementation of Upset Prevention and Recovery Training (2^e édition) – IATA, LOC-I – IATA, Safety Report – IATA, IFALPA, IFATCA, CANSO, Unstable Approaches: Risk Mitigation Policies, Procedures and Best Practices (3^e édition)

3. COLLISION EN VOL (MAC)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-8 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par MAC au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 8A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les MAC : <ul style="list-style-type: none"> a) développer des règlements et des orientations pour faire en sorte que les aéronefs soient équipés d'un système ACAS, conformément à l'Annexe 6 b) promouvoir le respect des procédures d'avertissement ACAS c) encourager l'amélioration des systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC), des procédures et des outils afin de renforcer la gestion des conflits d) encourager l'amélioration des systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote <input type="checkbox"/> 8B – Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 8C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) conditions du trafic : densité, complexité, multiplicité de types d'aéronefs et de capacités, entre autres b) efficacité de l'ATC liée à des facteurs tels que la charge de travail, la compétence, le travail d'équipe et le respect des procédures, ainsi qu'à l'influence du SGS des ANSP c) formation et culture institutionnelle (de l'organisation) de l'équipage de conduite : gestion de la charge de travail, compétence, travail d'équipe, respect des procédures et influence du SGS des exploitants d) systèmes ATC : traitement des données de vol, systèmes de communication, systèmes STCA et interaction entre opérateurs humains et systèmes d'aéronef, et politiques de passation des marchés des ANSP e) équipement de bord : pilote automatique, transpondeurs et ACAS, et caractéristiques des aéronefs relatives à leurs performances (vitesse ascensionnelle, par exemple) et à leur taille f) systèmes de surveillance : couverture et qualité des technologies utilisées pour surveiller les positions et mouvements des aéronefs

	<p>g) traitement des données des plans de vol : efficacité et fiabilité des processus de soumission, d'approbation et de communication des plans de vol</p> <p>h) conception de l'espace aérien : complexité de la structure de l'espace aérien, configuration des routes, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, et proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire</p> <p>i) vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la gestion des conflits et l'évitement des collisions</p> <p>j) brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite</p> <p><input type="checkbox"/> 8D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux MAC, le cas échéant</p> <p><input type="checkbox"/> 8E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI</p>
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> – Annexe 8 – <i>Navigabilité des aéronefs</i> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> – Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) – Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation – Formation</i> (PANS-TRG) – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – OACI, Rapport sur la sécurité – Équipe de taxonomie commune CAST/OACI – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des MAC – FSF, Toolkits and Resources – IATA, Safety Report

4. SORTIE DE PISTE (RE)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-9 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RE au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 9A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RE : <ul style="list-style-type: none"> a) promouvoir l'établissement et la mise en œuvre d'un programme national de sécurité des pistes et d'équipes de sécurité des pistes b) encourager l'établissement de politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent traversier et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c) sensibiliser les équipages aux systèmes embarqués de dépassement de piste et d'alerte d) favoriser des comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et l'état des aérodromes (par exemple, l'état de surface des pistes en conformité avec le GRF de l'OACI figurant dans l'Annexe 14, volume I, le freinage et les distances déclarées révisées) e) promouvoir la certification des aérodromes conformément à l'Annexe 14, volume I, ainsi qu'aux PANS-Aérodromes f) encourager l'installation de systèmes d'arrêt si les critères RESA ne peuvent pas être respectés g) encourager l'établissement de procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées <input type="checkbox"/> 9B – Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 9C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) SOP inefficaces b) non-respect des SOP c) atterrissage long/interrompu/à rebond/ferme/excentré/en crabe d) approches non stabilisées e) signalement insuffisant de l'état de surface des pistes

	<p>f) conception inadéquate des procédures d'approche</p> <p>g) supervision réglementaire inadéquate</p> <p><input type="checkbox"/> 9D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux RE, le cas échéant</p> <p><input type="checkbox"/> 9E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI</p>
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 14 – Aérodrômes, volume I – Conception et exploitation technique des aérodrômes – Doc 8168, Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS) – Doc 9981, Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodrômes (PANS-Aérodrômes) – Doc 10000, Manuel sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP) – Doc 10064, Manuel sur les performances des avions – Cir 355, Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes – OACI, Format de compte rendu mondial de l'état de surface des pistes (GRF) – OACI, Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes – OACI, Documents et trousseaux à outils sur la sécurité des pistes – OACI, EUR Doc 041, Guidance on the Issuance of SNOWTAM – ACI-ICAO, Airport Safety Professional (ASP) Designation Programme – ACI-ICAO, Global Reporting Format (GRF) for Airport Operators, cours en ligne – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des RE – European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE) – Flight Safety Foundation, ALAR Toolkit – Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (GAPPRE) – IATA, Examining Unstable Approaches – Risk Mitigating Efforts – IATA/Honeywell, Guidance on Performance assessment of pilot response to Enhanced Ground Proximity Warning System – NBAA, Reducing Runway Excursions in Business Aviation

5. INCURSION SUR PISTE (RI)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-10 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RI au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 10A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RI : <ul style="list-style-type: none"> a) promouvoir l'établissement et la mise en œuvre de programmes nationaux de sécurité des pistes et d'équipes de sécurité des pistes b) encourager l'établissement de politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de la situation à l'intention des ATCO, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste c) promouvoir l'utilisation effective des technologies appropriées pour améliorer la conscience de situation, comme les AMM à résolution améliorée, les EFB, EVS et HUD, A-SMGCS, barres d'arrêt, et les ARIWS d) promouvoir la certification des aéroports conformément à l'Annexe 14, volume I, ainsi qu'aux PANS-Aéroports e) favoriser l'utilisation d'expressions conventionnelles normalisées en conformité avec la réglementation nationale et les dispositions de l'OACI applicables [par exemple, le <i>Manuel de radiotéléphonie</i> (Doc 9432)] f) assurer l'identification et la diffusion des points chauds aux aéroports dans la publication d'information aéronautique (AIP) g) favoriser des stratégies appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds identifiés h) s'employer à utiliser des cartes indiquant les aires de manœuvre des aéroports pendant les projets de construction (PANS-Aéroports) <input type="checkbox"/> 10B – Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 10C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) opérations dans des conditions de faible visibilité b) conception, équipements et signalisation d'aéroport complexes ou inadéquats c) diversité et complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples, par exemple)

	<ul style="list-style-type: none"> d) autorisations conditionnelles e) utilisation simultanée de pistes sécantes f) problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ g) non-respect des autorisations ATC commis de façon non intentionnelle par l'équipage de conduite et le personnel au sol h) expression conventionnelle utilisée (non normalisée/normalisée ou confusion d'indicatifs d'appel, par exemple) i) utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATC j) maîtrise de l'anglais k) formation et programme d'évaluation inadéquats des conducteurs de l'aire de trafic <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 10D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux RI, le cas échéant <input type="checkbox"/> 10E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> – Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) – Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) – Doc 9137, <i>Manuel des services d'aéroport</i>, partie 3 – <i>Gestion du péril animalier</i> – Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i> – Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i> – OACI. Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes – OACI. Documents et trousseaux à outils sur la sécurité des pistes – OACI. Rapport sur la sécurité – Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPPRI) – ACI. Aerodrome Certification Guide (1^{re} édition) – ACI. Airfield Maintenance Handbook (1^{re} édition)

	<ul style="list-style-type: none">- ACI, Managing Operations During Construction Handbook (1^{re} édition)- ACI, Runway Safety Handbook (2^e édition)- ACI, APEX Programme – 2011 jusqu'à aujourd'hui- CANSO, Runway Safety Maturity Checklist- EASA, Safety Promotion- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des RI- Équipe de taxonomie commune CAST/OACI- IATA, Safety Report- IATA, Runway Safety
--	---

COMPOSANTE 1 – CATÉGORIES D'ÉVÉNEMENTS À RISQUE ÉLEVÉ

PARTIE 3. INDUSTRIE

1. IMPACT SANS PERTE DE CONTRÔLE (CFIT)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-11 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par CFIT au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 11 A – Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité pour prévenir les CFIT :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) doter les aéronefs d'un GPWS à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant b) renforcer le respect des procédures d'alerte du GPWS c) sensibiliser davantage aux risques d'approche d) promouvoir la CDFA e) utiliser les systèmes MSAW f) Utiliser des eTOD à jour (s'assurer de la régularité de leurs mises à jour et de leur exactitude) g) utiliser des données de localisation du GPS pour alimenter le GPWS (via le GNSS) h) doter les aéronefs de systèmes d'information en temps réel sur le terrain [système d'avertissement de proximité du sol amélioré (EGPWS)/système d'avertissement et d'alarme d'impact de classe B) pour mieux informer le pilote et lui fournir des avertissements en temps utile dans les scénarios de risques induits par CFIT i) étudier la prise de décision en vol dans la formation (concevoir un entraînement type vol de ligne, assorti d'approches critiques reconnues par mauvais temps et de cas de défaillance des aides à la navigation) ; permettre aux membres d'équipage d'élaborer des stratégies efficaces pour gérer les menaces qui pèsent sur la sécurité d'un vol et d'intervenir selon des plans éclairés afin d'éviter les CFIT) j) assurer l'assistance au maintien de la trajectoire (permettre aux membres d'équipage de pratiquer une surveillance active et une vérification croisée de la trajectoire de vol, des performances de l'aéronef, des systèmes et des autres membres d'équipage afin de maintenir une conscience précise de la situation)

	<p>k) favoriser une culture positive de la sécurité afin d'encourager la communication d'informations et l'atténuation active des risques et échanger des informations de sécurité avec d'autres fournisseurs de services, afin de mettre en commun les principaux facteurs de risque recensés par la notification des dangers et des incidents</p> <p>l) analyser les données de vol (notamment les réactions de l'équipage de conduite aux événements du système EGPWS) et dispenser une formation corrective, le cas échéant (faire connaître les événements à l'ensemble du personnel d'exploitation, notamment du centre de coordination des opérations)</p> <p>m) veiller à ce que les logiciels et les bases de données sur les terrains soient mis à jour en temps utile afin de rendre compte d'informations sur le terrain exactes et de respecter les pratiques de maintenance recommandées</p> <p>n) opérations techniques : les services de maintenance devraient tenir à jour le logiciel du EGPWS et les bases de données sur le terrain, utiliser le GPS/GNSS comme source de localisation pour l'EGPWS et respecter les pratiques de maintenance recommandées</p> <p>o) améliorer la résilience des systèmes du GNSS aux brouillages radiofréquences, fournir des orientations sur la détection du brouillage intentionnel ou du leurrage du GNSS, et maintenir la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des aéronefs en cas d'anomalie de fonctionnement du système</p> <p>p) signaler les événements en cours de service pour faire évoluer la conception et des procédures du système</p> <p><input type="checkbox"/> 11B – Valider l'efficacité des SEI de l'industrie en analysant le suivi des données de vol (FDM)¹ et les comptes rendus des pilotes² (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p> <p><input type="checkbox"/> 11C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple :</p> <p>a) vol dans des conditions environnementales défavorables</p> <p>b) conception erronée de la procédure d'approche et documentation inadéquate (pour les approches APV ou LPV)</p> <p>c) expression conventionnelle utilisée (normalisée ou non normalisée)</p> <p>d) fatigue du pilote, illusion sensorielle et perte de conscience de la situation</p> <p>e) carences dans la gestion des ressources en équipe (par exemple, vérification croisée, communication, coordination, leadership)</p>
--	--

1. Avertissements et alertes du GPWS, et réponses du pilote aux alertes du GPWS

2. Planification de vol – non-respect de l'altitude minimale de sécurité ou des restrictions de zones d'activité militaire

	<ul style="list-style-type: none"> f) conditions météorologiques défavorables : mauvaise visibilité, vent, rafales, cisaillement du vent et orages peuvent affecter de manière significative les performances de l'aéronef pendant les phases critiques de vol g) dysfonctionnements des aides à la navigation au sol h) erreurs provenant de l'assistance en escale i) brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite <input type="checkbox"/> 11D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux CFIT, le cas échéant <input type="checkbox"/> 11E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> – OACI, Rapport sur la sécurité – Airbus, GNSS Interference – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des CFIT – FSF, ALAR Toolkit – IATA, CFIT – IATA, Controlled Flight Into Terrain Accident Analysis Report (édition 2018) – IATA, CFIT – A Study of Terrain Awareness Warning System Capability and Human Factors in CFIT Accidents 2005-2014 (1^{re} édition) – IATA, CFIT Detailed Implementation Plan – IATA, Safety Report – IATA / Honeywell, Guidance on Performance assessment of pilot response to Enhanced Ground Proximity Warning System

2. PERTE DE CONTRÔLE EN VOL (LOC-I)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-12 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par LOC-I au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 12A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les LOC-I :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) mettre en place une formation UPRT dans tous les programmes de conversion et de formation périodique sur simulateur de vol complet b) consacrer davantage de temps à la formation des pilotes en équipage multiple au rôle de pilote surveillant (pour assurer une coordination efficace des équipages) c) promouvoir les systèmes d'alerte d'angle d'inclinaison sur tous les aéronefs multimoteurs d) former les pilotes au pilotage manuel des aéronefs en cas d'imminence de décrochage et durant la sortie de décrochage (y compris à haute altitude) e) inclure le sujet de la mécanique du vol dans la formation périodique des pilotes f) respecter les spécifications de fidélité du simulateur aux fins de la formation UPRT g) dispenser une formation approfondie aux pilotes qui tienne compte des facteurs humains, par exemple distraction, baisse de vigilance et conscience de la situation (et vérifier que les membres d'équipage disposent de la formation et des qualifications requises avant d'accomplir leur service de vol) h) évaluer les SOP existantes afin de garantir une gestion efficace des vols par mauvais temps et le redressement d'assiettes inhabituelles i) établir des SOP permettant de faire face au cisaillement du vent au décollage et à l'atterrissage j) inclure les précurseurs de la LOC-I dans le FDAP de l'exploitant k) améliorer la résilience des systèmes du GNSS aux brouillages radiofréquences, fournir des orientations sur la détection du brouillage intentionnel ou du leurrage du GNSS, et maintenir la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des aéronefs en cas d'anomalie de fonctionnement du système l) signaler les événements en cours de service pour faire évoluer la conception et des procédures du système

	<ul style="list-style-type: none"> □ 12B – Valider l'efficacité des SEI de l'industrie en analysant le FDM et les comptes rendus des pilotes (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) □ 12C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) distraction b) conditions météorologiques défavorables c) baisse de vigilance d) procédures d'exploitation normalisée (SOP) inadéquates pour une gestion de vol efficace e) hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement f) dépendance à l'automatisation entraînant une dégradation de l'aptitude professionnelle du pilote à voler manuellement ou se traduisant par un manque de conscience ou de compétence quant aux procédures de redressement d'assiettes inhabituelles g) effet de surprise, commandes de vol inappropriées en réponse à une prise de conscience soudaine d'anomalie de l'aéronef (par exemple, angle d'inclinaison latérale, angle d'attaque ou décrochage) h) brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite □ 12D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux LOC-I, le cas échéant □ 12E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 1 – <i>Licences du personnel</i> – Doc 10000, <i>Manuel sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP)</i> – Doc 10011, <i>Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i> – OACI, Rapport sur la sécurité – OACI, LOC-I – Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des LOC-I – EASA, Upset Prevention and Recovery Training – EUROCONTROL

	<ul style="list-style-type: none">- FAA, AC 120-111, Upset Prevention and Recovery Training- FSF, Toolkits and Resources- IATA, Environmental Factors Affecting Loss of Control In-Flight: Best Practice for Threat Recognition and Management (1^{re} édition)- IATA, Guidance Material and Best Practices for the Implementation of Upset Prevention and Recovery Training (2^e édition)- IATA, LOC-I- IATA, Safety Report- IATA, IFALPA, IFATCA, CANSO, Unstable Approaches: Risk Mitigation Policies, Procedures and Best Practices (3^e édition)
--	---

3. COLLISION EN VOL (MAC)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-13 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par MAC au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 13A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les MAC : <ul style="list-style-type: none"> a) équiper les aéronefs d'ACAS b) envisager d'équiper les aéronefs de pilotes automatiques/réponse du directeur de vol à l'ACAS c) renforcer le respect des procédures d'alerte ACAS d) envisager la mise en œuvre de STCA, notamment de STCA appropriés aux zones d'aérogare e) améliorer la fiabilité et la conformité des filets de sécurité afin de fournir des avertissements rapides et fiables et de réduire les alertes indésirables f) améliorer les systèmes de bord avertissant les pilotes de toute indisponibilité des transpondeurs et du système ACAS g) améliorer les systèmes ATC, les procédures et les outils permettant de mieux gérer les conflits (cela pouvant passer par la prévisibilité des trajectoires empruntées par les aéronefs, afin que les conflits puissent être prédits et résolus plus tôt, à l'aide du système de détection des conflits à moyen terme et de systèmes similaires h) améliorer les systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote i) améliorer la résilience des systèmes du GNSS aux brouillages radiofréquences, fournir des orientations sur la détection du brouillage intentionnel ou du leurrage du GNSS, et maintenir la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des aéronefs en cas d'anomalie de fonctionnement du système j) signaler les événements en cours de service pour faire évoluer la conception et des procédures du système

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 13B – Valider l'efficacité des SEI de l'industrie en analysant le FDM³ et les comptes rendus des pilotes et de l'ATC⁴ (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 13C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) conditions du trafic : densité, complexité, multiplicité de types d'aéronefs et de capacités, entre autres b) efficacité de l'ATC liée à des facteurs tels que la charge de travail, la compétence, le travail d'équipe et le respect des procédures, ainsi qu'à l'influence du système de gestion de la sécurité (SGS) des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) c) formation et culture institutionnelle (de l'organisation) de l'équipage de conduite : gestion de la charge de travail, compétence, travail d'équipe, respect des procédures et influence du SGS des exploitants d) systèmes ATC : traitement des données de vol, systèmes de communication, systèmes STCA et interaction entre opérateurs humains et systèmes d'aéronef, et politiques de passation des marchés des ANSP e) équipement de bord : pilote automatique, transpondeurs, ACAS et caractéristiques des aéronefs relatives à leurs performances (vitesse ascensionnelle, par exemple) et à leur taille f) systèmes de surveillance : couverture et qualité des technologies utilisées pour surveiller les positions et mouvements des aéronefs g) traitement des données des plans de vol : efficacité et fiabilité des processus de soumission, d'approbation et de communication des plans de vol h) conception de l'espace aérien : complexité de la structure de l'espace aérien, configuration des routes, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, et proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire i) vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la gestion des conflits et l'évitement des collisions j) brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite <input type="checkbox"/> 13D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux MAC, le cas échéant <input type="checkbox"/> 13E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
--	---

3. Avis de résolution du système d'alerte de trafic et d'évitement de collisions (TCAS-RA), avis de circulation TCAS (TCAS-TA)

4. Séparation et violation de l'espace aérien, dépassement de niveau de vol, proximité d'aéronef, erreur grave de navigation et large écart de hauteur

<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none">- Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i>- Annexe 8 – <i>Navigabilité des aéronefs</i>- Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>- Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS)- Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation – Formation</i> (PANS-TRG)- Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i>- OACI, Rapport sur la sécurité- Équipe de taxonomie commune CAST/OACI- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des MAC- FSF, Toolkits and Resources- IATA, Safety Report
-------------------	--

4. SORTIE DE PISTE (RE)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-14 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RE au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 14A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RE :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) participer activement aux programmes de sécurité des pistes et aux équipes de sécurité des pistes b) établir des politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent traversier et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c) équiper les aéronefs de systèmes embarqués de détection et d'alerte de dépassement de piste d) assurer des comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et l'état des aérodromes (par exemple, l'état de surface des pistes en conformité avec le GRF figurant dans l'Annexe 14, volume I, le freinage et les distances déclarées révisées) e) respecter les dispositions concernant les pistes, qui figurent dans l'Annexe 14, volume I, ainsi que dans les PANS-Aérodromes f) envisager l'installation d'un système d'arrêt si les critères RESA ne peuvent pas être respectés g) établir des procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées h) s'employer à fournir des rapports sur les conditions météorologiques et l'état des aérodromes précis et opportuns (pour les ANSP) i) donner la priorité à la maintenance adéquate des aérodromes, aux caractéristiques de frottement et à l'élimination des contaminants (pour les exploitants d'aérodromes) j) utiliser la liste de vérification de la mise en œuvre du GRF (pour les exploitants d'aérodromes) k) inclure une formation complète sur les approches stabilisées, les procédures de remise des gaz et les systèmes de détection et d'alerte concernant les pistes (pour les exploitants aériens)

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 14 B – Valider l'efficacité des SEI de l'industrie en analysant le FDM⁵ et les comptes rendus des pilotes⁶ (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 14C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) SOP inefficaces b) non-respect des SOP c) atterrissage long/interrompu/à rebond/ferme/excentré/en crabe d) approches non stabilisées e) signalement insuffisant de l'état de surface des pistes f) conception inadéquate des procédures d'approche g) supervision réglementaire inadéquate <input type="checkbox"/> 14D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux RE, le cas échéant <input type="checkbox"/> 14E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> – Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) – Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) – Doc 10000, <i>Manuel sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP)</i> – Doc 10064, <i>Manuel sur les performances des avions</i> – Cir 355, <i>Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes</i> – OACI. Format de compte rendu mondial de l'état de surface des pistes (GRF) – OACI. Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes – OACI. Documents et trousseaux à outils sur la sécurité des pistes

5. Par exemple, atterrissages longs, hauteur et vitesse excessives au passage du seuil, configuration de l'aéronef à 1 000 ft au-dessus du niveau de l'aérodrome (AAL), vitesse à 1 000 ft AAL, vent arrière, écart de cap durant l'approche finale, utilisation de dispositifs de retard (déporteurs, poussée inverse, systèmes automatiques de freinage)

6. Freinage, conditions climatiques défavorables, mauvais fonctionnement des aides à la navigation

	<ul style="list-style-type: none">- OACI, EUR Doc 041, Guidance on the Issuance of SNOWTAM- ACI-ICAO, Airport Safety Professional (ASP) Designation Programme- ACI-ICAO, Global Reporting Format (GRF) for Airport Operators, cours en ligne- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des RE- European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (EAPPRE)- Flight Safety Foundation, ALAR Toolkit- Global Action Plan for the Prevention of Runway Excursions (GAPPRE)- IATA, Examining Unstable Approaches – Risk Mitigating Efforts- IATA/Honeywell, Guidance on Performance assessment of pilot response to Enhanced Ground Proximity Warning System- NBAA, Reducing Runway Excursions in Business Aviation
--	---

5. INCURSION SUR PISTE (RI)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-15 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RI au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.2
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 15A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RI :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) établir des programmes de sécurité des pistes et des équipes de sécurité des pistes, ou y participer activement b) établir des politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de la situation à l'intention des ATCO, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste c) utiliser effectivement des technologies appropriées pour améliorer la conscience de situation, comme les AMM à résolution améliorée, les EFB, EVS et HUD, A-SMGCS, barres d'arrêt, et les ARIWS d) respecter les dispositions concernant les pistes, qui figurent dans l'Annexe 14, volume I, ainsi que dans les PANS-Aérodromes e) utiliser des expressions conventionnelles normalisées en conformité avec la réglementation nationale et les dispositions de l'OACI applicables [par exemple, le <i>Manuel de radiotéléphonie</i> (Doc 9432)] f) répertorier et publier les points chauds aux aérodromes dans l'AIP g) mettre au point des stratégies appropriées pour supprimer ou atténuer les dangers associés aux points chauds reconnus h) vérifier que la formation des conducteurs de véhicules aborde la régulation de la vitesse de suivi et la connaissance des zones sensibles (pour les exploitants aériens et les exploitants d'aérodromes) i) implanter et assurer la surveillance ATC au sol dans tous les aéroports à forte densité avec efficacité (pour les exploitants d'aérodromes) j) implanter des formations à l'intention des ATCO sur la prévention des incursions sur piste k) améliorer la signalisation des aérodromes conformément à l'Annexe 14, volume I l) utiliser une liste de vérification de la maturité en matière de sécurité des pistes

	<p>m) utiliser l'aire de manœuvre cartographiée pendant les projets de construction (PANS-Aérodromes)</p> <p><input type="checkbox"/> 15B – Valider l'efficacité des SEI de l'industrie en analysant les données ATC⁷ et les comptes rendus des parties prenantes (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p> <p><input type="checkbox"/> 15C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple :</p> <p>a) opérations dans des conditions de faible visibilité</p> <p>b) conception, équipements et signalisation d'aérodrome complexes ou inadéquats</p> <p>c) diversité et complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples, par exemple)</p> <p>d) autorisations conditionnelles</p> <p>e) utilisation simultanée de pistes sécantes</p> <p>f) problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ</p> <p>g) non-respect des autorisations ATC commis de façon non intentionnelle par l'équipage de conduite et le personnel au sol</p> <p>h) expression conventionnelle utilisée (non normalisée/normalisée ou confusion d'indicatifs d'appel, par exemple)</p> <p>i) utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATC</p> <p>j) maîtrise de l'anglais</p> <p>k) formation et programme d'évaluation inadéquats des conducteurs de l'aire de trafic</p> <p><input type="checkbox"/> 15D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux RI, le cas échéant</p> <p><input type="checkbox"/> 15E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI</p>
Références	<p>– Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i></p> <p>– Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS)</p> <p>– Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes)</p>

7. Transcriptions, nombre de conflits détectés par les SMGCS

	<ul style="list-style-type: none">- Doc 9137, <i>Manuel des services d'aéroport</i>, partie 3 – <i>Gestion du péril animalier</i>- Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i>- Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i>- OACI, Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes- OACI, Documents et trousseaux à outils sur la sécurité des pistes- OACI, Rapport sur la sécurité- Global Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (GAPPRI)- ACI, Aerodrome Certification Guide (1^{re} édition)- ACI, Airfield Maintenance Handbook (1^{re} édition)- ACI, Managing Operations During Construction Handbook (1^{re} édition)- ACI, Runway Safety Handbook (2^e édition)- ACI, APEX Programme – 2011 jusqu'à aujourd'hui- CANSO, Runway Safety Maturity Checklist- EASA, Safety Promotion- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité aux fins de prévention des RI- Équipe de taxonomie commune CAST/OACI- IATA, Safety Report- IATA, Runway Safety
--	---

COMPOSANTE 2 – AUTRES CATÉGORIES D'ÉVÉNEMENTS À RISQUE DANS LE MONDE

PARTIE 1. ÉTATS

1. CONTACT ANORMAL AVEC LA PISTE (ARC)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-16 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par ARC au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 16A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les ARC : <ul style="list-style-type: none"> a) élaborer des éléments indicatifs sur les approches non stabilisées b) encourager l'établissement de politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent traversier et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c) assurer des comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et l'état des aérodromes (par exemple, l'état de surface des pistes en conformité avec le GRF figurant dans l'Annexe 14, volume I, le freinage et les distances déclarées révisées) d) élaborer des éléments indicatifs et un programme de formation sur le revêtement, la maintenance et l'exploitation des pistes du point de vue de l'exploitant d'aérodrome e) utiliser une liste de vérification de la maturité en matière de sécurité des pistes <input type="checkbox"/> 16B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État par l'analyse des MOR et des VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 16C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) conditions météorologiques défavorables (par exemple, vent arrière, vent traversier, turbulences ou cisaillement du vent) b) approche non stabilisée continue jusqu'à l'atterrissage c) configuration inappropriée de l'aéronef (poids et équilibrage, réglage de compensation/position du centre de gravité et réglage des volets) d) mauvaise gestion du vent traversier

	<ul style="list-style-type: none"> e) stabilisateur mal compensé, rotation à une vitesse induite, taux de rotation excessif f) refus du sol dans l'arrondi g) surrotation pendant la remise des gaz h) utilisation incorrecte du directeur de vol i) amortisseur oléopneumatique sous-gonflé j) rotation lente ou tardive k) erreurs de calcul des performances l) frottement du patin, frottement d'une extrémité, frottement d'une nacelle et toucher de la roue avant en premier m) les zones de toucher des roues éclairées pourraient rendre l'atterrissage difficile et entraîner des frottements du patin en raison de l'effet de zone grise pendant la nuit n) l'absence de feux de piste centraux pourrait contribuer à des atterrissages décentrés o) profils d'approche non standard, aides à l'approche à vue mal calibrées <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 16D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux ARC, le cas échéant <input type="checkbox"/> 16E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Airbus, Preventing Tailstrike at Landing – Airbus, Preventing Tailstrike at Takeoff – Airbus, Prevention of Unstable Approaches – Boeing, Tail Strikes: Prevention – Embraer et Boeing, production vidéo, No Landing Is Routine – Brake for Safety, Not for Comfort! – FSF, ALAR Toolkit – IATA, IFALPA, IFATCA, CANSO, Unstable Approaches: Risk Mitigation Policies, Procedures and Best Practices (3^e édition) – Skybrary, Landing Flare – Skybrary, Rejected Landings

2. DÉFAILLANCE OU DYSFONCTIONNEMENT D'UN SYSTÈME OU D'UN COMPOSANT (NON LIÉ À UN GROUPE MOTOPROPULSEUR) (SCF-NP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-17 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par SCF-NP au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> □ 17A – Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité pour prévenir les SCF-NP : <ul style="list-style-type: none"> a) approuver les programmes de maintenance des exploitants, compte tenu des modifications qui y sont apportées pour refléter l'expérience de l'exploitant, l'environnement d'exploitation et le taux d'utilisation b) approuver les programmes de maintenance de l'exploitant afin d'y inclure, le cas échéant, la surveillance de l'état ou la maintenance en fonction de l'état (CBM), sur la base de la maintenance prédictive (PdM) c) établir les prescriptions pour le contrôle des défauts et des écarts par rapport à la liste minimale d'équipements (LME) approuvée, et en assurer la supervision d) établir les prescriptions en matière de formation des exploitants et du personnel de maintenance sur les facteurs humains, les protections de l'environnement, l'analyse des causes profondes, les mises à jour des logiciels et des micrologiciels, et l'assurance qualité fournisseurs (la formation devrait porter sur les procédures appropriées, ainsi que les techniques de manipulation et de dépannage) e) effectuer une analyse approfondie des causes profondes pour comprendre les raisons sous-jacentes et mettre en œuvre des mesures correctrices f) faciliter la mise en commun d'informations relatives au maintien de la navigabilité entre l'État de conception, l'État de construction et l'État d'immatriculation – compléter les informations nécessaires sur la Circulaire 95, <i>Maintien de la navigabilité des aéronefs en service</i> g) superviser le programme d'assurance qualité du fournisseur h) établir un programme de traçabilité des pièces aéronautiques et prévenir l'installation de pièces inadaptées à l'exploitation □ 17B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) □ 17C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) pratiques de maintenance inadéquates

	<ul style="list-style-type: none"> b) défauts matériels et problèmes de qualité c) conditions environnementales d) détérioration due au vieillissement des composants e) problèmes de conception f) défauts de fabrication g) problèmes de réparation h) allongement des intervalles de réparation i) surcharge et contraintes mécaniques j) performances humaines, notamment les questions liées aux facteurs humains k) manipulation et expédition incorrectes des pièces l) carences dans les programmes de maintenance m) supervision inadéquate n) mise en œuvre inadéquate des programmes de fiabilité et de surveillance de l'état o) dommages (accidentels ou liés à l'environnement) p) non-respect des SOP appropriées q) pièces non approuvées suspectes (SUP) <input type="checkbox"/> 17D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux SCF-NP, le cas échéant <input type="checkbox"/> 17E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> – Annexe 8 – <i>Navigabilité des aéronefs</i> – Doc 9760, <i>Manuel de navigabilité</i> – Cir 95, <i>Maintien de la navigabilité des aéronefs en service</i> – EASA, Part-ORO.MLR.105(f) – EASA, Certification Specifications and Guidance Material for MMEL

	<ul style="list-style-type: none">- <u>Transport Canada (TCCA), Manuel des politiques et procédures MMEL/MEL – Alerte à la Sécurité de l'Aviation civile (ASAC) 2022-02</u>- <u>Airbus, A Recall on the Correct Use of the MEL</u>- <u>Airbus, Closing MEL Items: Why Sooner is Better</u>- <u>Airbus, System Reset: Use with Caution</u>
--	--

3. RENCONTRE DE TURBULENCES (TURB)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-18 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par TURB au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 18A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les TURB :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) établir une prescription concernant la fourniture d'informations en temps réel sur les turbulences b) établir un programme visant à mieux fournir et communiquer les SIGMET comme il convient c) établir un programme visant à renforcer la fourniture et la communication voulues des messages d'observation météorologique [messages d'observation météorologique régulière d'aérodrome (METAR), messages d'observation météorologique spéciale d'aérodrome (SPECI)] et des prévisions [prévisions d'aérodrome (TAF), prévisions de tendance] aux aérodromes d) mettre régulièrement à disposition des prévisions du système mondial de prévisions de zone (WAFS) pour les inclure dans les briefings et la documentation en vol e) envisager de mettre en œuvre une recatégorisation de la turbulence de sillage, uniquement si celle-ci permet d'améliorer les critères de sécurité existants f) envisager l'application de minimums de séparation fondés sur le temps ou la distance, conformément au Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien</i> (PANS-ATM) g) promouvoir la mise en commun des recherches, des expériences, des données et des meilleures pratiques relatives à la prévision et à la gestion des rencontres de turbulences h) accroître le nombre de comptes rendus en vol disponibles, y compris les comptes rendus en vol spécial spéciaux (ARS), en particulier ceux qui sont établis régulièrement et qui contiennent des informations quantitatives sur les turbulences (en d'autres termes, le taux de dissipation des tourbillons de turbulence) <p><input type="checkbox"/> 18B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> □ 18C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) saisonnalité, terrain accidenté et emplacement b) conditions météorologiques et activité convective c) courant-jet/turbulence en air clair d) turbulence de sillage e) disponibilité de bulletins météorologiques en temps utile □ 18D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux TURB, le cas échéant □ 18E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 3 – <i>Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale</i> – Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)</i> – Doc 8643, <i>Indicatifs de types d'aéronef</i> (liste les catégories de turbulence de sillage de chaque type d'aéronef à voilure fixe) – Doc 8896, <i>Manuel des pratiques de météorologie aéronautique</i> – Doc 9426, <i>Manuel de planification des services de la circulation aérienne</i> (fournit des caractéristiques détaillées des tourbillons de sillage et de leur effet sur les aéronefs) – Doc 10002, <i>Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité</i> – Doc 10157, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie</i> – OACI, Airbus, ATR, Boeing, Bombardier, Embraer – Airplane Upset Prevention and Recovery Training Aid for Transport Category Airplanes – OACI RASG-PA, Boîte à outils sur les turbulences – CASA, AC 91-28v1.1, Crew Safety during Turbulence – Règlement de la Commission (UE) n° 965/2012 et n° 923/2012 – FAA, AC 120-88A – Preventing Injuries Caused by Turbulence – NTSB, Safety Research Report (NTSB/SS-21/01 PB2021-100927), Preventing Turbulence-Related Injuries in Air Carrier Operations Conducted Under Title 14 Code of Federal Regulations Part 121

	<ul style="list-style-type: none">- Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni, AIC : P 056/2010, The Effect of Thunderstorms and Associated Turbulence on Aircraft Operations- Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni, CAP 493, Manual of Air Traffic Services – Part 1, Section 1, Chapter 6: "Weather Avoidance"- EUROCONTROL et Université de technologie de Delft, An Improved Understanding of En-route Wake Vortex Encounters- EUROCONTROL, SMART Wx Regulation Task Force WP1, Collaborative Best Practices for Handling of Adverse Weather at European Aerodromes- EUROCONTROL, Green Paper on the Gains for the European ATM Network of Aligned Weather Impact Management- EUROCONTROL, Severe Weather Risk Management Survey – Final Report- Airbus, Managing Severe Turbulence- IATA, Cabin Operations Safety Best Practices Guide- IATA, Turbulence Aware- Lincoln Laboratory Journal, Vol. 16, Number 2, Air Traffic Management Decision Support During Convective Weather- MIT, Modeling Convective Weather Avoidance in Enroute Airspace- Skybrary, SE078: Turbulence Procedures for Reducing Cabin Injuries
--	---

PARTIE 2. RÉGIONS

1. CONTACT ANORMAL AVEC LA PISTE (ARC)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-19 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par ARC au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 19A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les ARC : <ul style="list-style-type: none"> a) promouvoir l'élaboration d'éléments indicatifs sur les approches non stabilisées b) encourager l'établissement de politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent traversier et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c) favoriser des comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et l'état des aérodromes (par exemple, l'état de surface des pistes en conformité avec le GRF figurant dans l'Annexe 14, volume I, le freinage et les distances déclarées révisées) d) promouvoir l'élaboration d'éléments indicatifs et d'un programme de formation sur le revêtement, la maintenance et l'exploitation des pistes du point de vue de l'exploitant d'aérodrome e) promouvoir l'utilisation d'une liste de vérification de la maturité en matière de sécurité des pistes <input type="checkbox"/> 19B – Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <input type="checkbox"/> 19C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) conditions météorologiques défavorables (par exemple, vent arrière, vent traversier, turbulences ou cisaillement du vent) b) approche non stabilisée continue jusqu'à l'atterrissage c) configuration inappropriée de l'aéronef (poids et équilibrage, réglage de compensation/position du centre de gravité et réglage des volets) d) mauvaise gestion du vent traversier e) stabilisateur mal compensé, rotation à une vitesse indue, taux de rotation excessif

	<ul style="list-style-type: none"> f) refus du sol dans l'arrondi g) surrotation pendant la remise des gaz h) utilisation incorrecte du directeur de vol i) amortisseur oléopneumatique sous-gonflé j) rotation lente ou tardive k) erreurs de calcul des performances l) frottement du patin, frottement d'une extrémité, frottement d'une nacelle et toucher de la roue avant en premier m) les zones de toucher des roues éclairées pourraient rendre l'atterrissage difficile et entraîner des frottements du patin en raison de l'effet de zone grise pendant la nuit n) l'absence de feux de piste centraux pourrait contribuer à des atterrissages décentrés o) profils d'approche non standard, aides à l'approche à vue mal calibrées <input type="checkbox"/> 19D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux ARC, le cas échéant <input type="checkbox"/> 19E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Airbus, Preventing Tailstrike at Landing – Airbus, Preventing Tailstrike at Takeoff – Airbus, Prevention of Unstable Approaches – Boeing, Tail Strikes: Prevention – Embraer et Boeing, production vidéo, No Landing Is Routine – Brake for Safety, Not for Comfort! – FSF, ALAR Toolkit – IATA, IFALPA, IFATCA, CANSO, Unstable Approaches: Risk Mitigation Policies, Procedures and Best Practices (3^e édition) – Skybrary, Landing Flare – Skybrary, Rejected Landings

2. DÉFAILLANCE OU DYSFONCTIONNEMENT D'UN SYSTÈME OU D'UN COMPOSANT (NON LIÉ À UN GROUPE MOTOPROPULSEUR) (SCF-NP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-20 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par SCF-NP au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> □ 20A – Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité pour prévenir les SCF-NP : <ul style="list-style-type: none"> a) promouvoir les programmes de maintenance des exploitants, compte tenu des modifications qui y sont apportées pour refléter l'expérience de l'exploitant, l'environnement d'exploitation et le taux d'utilisation b) promouvoir les programmes de maintenance des exploitants afin d'y inclure, le cas échéant, la maintenance en fonction de l'état (CBM), sur la base de la maintenance prédictive (PdM) c) promouvoir les prescriptions pour le contrôle des défauts et des écarts par rapport à la LME approuvée, ainsi que leur supervision d) promouvoir la mise en commun d'informations relatives au maintien de la navigabilité entre l'État de conception, l'État de construction et l'État d'immatriculation – compléter les informations nécessaires sur la Circulaire 95, <i>Maintien de la navigabilité des aéronefs en service</i> □ 20B – Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) □ 20C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) pratiques de maintenance inadéquates b) défauts matériels et problèmes de qualité c) conditions environnementales d) détérioration due au vieillissement des composants e) problèmes de conception f) défauts de fabrication g) problèmes de réparation h) allongement des intervalles de réparation i) surcharge et contraintes mécaniques

	<ul style="list-style-type: none"> j) performances humaines, notamment les questions liées aux facteurs humains k) manipulation et expédition incorrectes des pièces l) carences dans les programmes de maintenance m) supervision inadéquate n) mise en œuvre inadéquate des programmes de fiabilité et de surveillance de l'état o) dommages (accidentels ou liés à l'environnement) p) non-respect des SOP appropriées q) pièces non approuvées suspectes <input type="checkbox"/> 20D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux SCF-NP, le cas échéant <input type="checkbox"/> 20E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> – Annexe 8 – <i>Navigabilité des aéronefs</i> – Doc 9760, <i>Manuel de navigabilité</i> – Cir 95, <i>Maintien de la navigabilité des aéronefs en service</i> – EASA, Part-ORO.MLR.105(f) – EASA, Certification Specifications and Guidance Material for MMEL – Transport Canada (TCCA), Manuel des politiques et procédures MMEL/MEL – Alerte à la Sécurité de l'Aviation civile (ASAC) 2022-02 – Airbus, A Recall on the Correct Use of the MEL – Airbus, Closing MEL Items: Why Sooner is Better – Airbus, System Reset: Use with Caution

3. RENCONTRE DE TURBULENCES (TURB)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-21 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par TURB au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 21A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les TURB :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) promouvoir la fourniture d'informations en temps réel sur les turbulences à tous les aéronefs b) promouvoir la mise en place de services SIGMET, y compris l'émission et la diffusion de SIGMET c) encourager la mise en place d'un centre de veille météorologique dans les aéroports internationaux d) s'employer à améliorer la production et l'utilisation voulues des messages d'observation météorologique (METAR, SPECI) et des prévisions (TAF, prévisions de tendance) aux aérodromes e) favoriser la mise à disposition des prévisions du SMPZ pour les inclure dans les briefings et la documentation en vol f) promouvoir la mise en œuvre d'une recatégorisation de la turbulence de sillage, uniquement si celle-ci permet d'améliorer les critères de sécurité existants g) favoriser l'application de minimums de séparation fondés sur le temps ou la distance, conformément au Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien</i> (PANS-ATM) h) encourager les États à mettre en commun des recherches, des expériences, des données et des meilleures pratiques relatives à la prévision et à la gestion des rencontres de turbulences i) accroître le nombre de comptes rendus en vol disponibles dans la région, y compris les ARS, en particulier ceux qui sont établis régulièrement et qui contiennent des informations quantitatives sur les turbulences j) veiller à corriger les carences nationales en matière de navigation aérienne se rapportant à la météorologie qui ont été recensées dans la région <p><input type="checkbox"/> 21B – Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> □ 21C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) saisonnalité, terrain accidenté et emplacement b) conditions météorologiques et activité convective c) courant-jet/turbulence en air clair d) turbulence de sillage e) disponibilité de bulletins météorologiques en temps utile □ 21D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux TURB, le cas échéant □ 21E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 3 – <i>Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale</i> – Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)</i> – Doc 8643, <i>Indicatifs de types d'aéronef</i> (liste les catégories de turbulence de sillage de chaque type d'aéronef à voilure fixe) – Doc 8896, <i>Manuel des pratiques de météorologie aéronautique</i> – Doc 9426, <i>Manuel de planification des services de la circulation aérienne</i> (fournit des caractéristiques détaillées des tourbillons de sillage et de leur effet sur les aéronefs) – Doc 10002, <i>Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité</i> – Doc 10157, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie</i> – OACI, Airbus, ATR, Boeing, Bombardier, Embraer – Airplane Upset Prevention and Recovery Training Aid for Transport Category Airplanes – OACI RASG-PA, Boîte à outils sur les turbulences – CASA, AC 91-28v1.1, Crew Safety during Turbulence – Règlement de la Commission (UE) n° 965/2012 et n° 923/2012 – FAA, AC 120-88A – Preventing Injuries Caused by Turbulence – NTSB, Safety Research Report (NTSB/SS-21/01 PB2021-100927), Preventing Turbulence-Related Injuries in Air Carrier Operations Conducted Under Title 14 Code of Federal Regulations Part 121

	<ul style="list-style-type: none">– <u>Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni, AIC : P 056/2010, The Effect of Thunderstorms and Associated Turbulence on Aircraft Operations</u>– <u>Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni, CAP 493, Manual of Air Traffic Services – Part 1, Section 1, Chapter 6: "Weather Avoidance"</u>– <u>EUROCONTROL et Université de technologie de Delft, An Improved Understanding of En-route Wake Vortex Encounters</u>– <u>EUROCONTROL, SMART Wx Regulation Task Force WP1, Collaborative Best Practices for Handling of Adverse Weather at European Aerodromes</u>– <u>EUROCONTROL, Green Paper on the Gains for the European ATM Network of Aligned Weather Impact Management</u>– <u>EUROCONTROL, Severe Weather Risk Management Survey – Final Report</u>– <u>Airbus, Managing Severe Turbulence</u>– <u>IATA, Cabin Operations Safety Best Practices Guide</u>– <u>IATA, Turbulence Aware</u>– <u>Lincoln Laboratory Journal, Vol. 16, Number 2, Air Traffic Management Decision Support During Convective Weather</u>– <u>MIT, Modeling Convective Weather Avoidance in Enroute Airspace</u>– <u>Skybrary, SE078: Turbulence Procedures for Reducing Cabin Injuries</u>
--	---

PARTIE 3. INDUSTRIE**1. CONTACT ANORMAL AVEC LA PISTE (ARC)**

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-22 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par ARC au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<p><input type="checkbox"/> 22A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les ARC :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) définir les politiques d’approche stabilisée, d’atterrissage et de remise des gaz dans le manuel d’exploitation b) élaborer une formation complète à l’intention des pilotes sur les approches stabilisées, les procédures de remise des gaz et les systèmes de détection et d’alerte concernant les pistes c) établir des politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent traversier et vent arrière (jusqu’aux vents maximaux établis par le fabricant) d) assurer des comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et l’état des aérodromes (par exemple, l’état de surface des pistes en conformité avec le GRF figurant dans l’Annexe 14, volume I, le freinage et les distances déclarées révisées) e) élaborer des éléments indicatifs et un programme de formation sur le revêtement, la maintenance et l’exploitation des pistes du point de vue de l’exploitant d’aérodrome f) utiliser une liste de vérification de la maturité en matière de sécurité des pistes g) inclure les précurseurs relatifs à la sécurité des pistes dans le FDAP de l’exploitant ; il conviendrait de surveiller les paramètres de vol suivants : atterrissage profond, atterrissage court, arrondi long, surveillance du déploiement des déporteurs et des réglages tardifs des volets h) mettre en œuvre un programme d’analyse des données de vol efficace et non punitif <p><input type="checkbox"/> 22B – Valider l’efficacité des SEI de l’industrie en utilisant les données fournies par les États et l’industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> □ 22C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> a) conditions météorologiques défavorables (par exemple, vent arrière, vent traversier, turbulences ou cisaillement du vent) b) approche non stabilisée continue jusqu'à l'atterrissage c) configuration inappropriée de l'aéronef (poids et équilibrage, réglage de compensation/position du centre de gravité et réglage des volets) d) mauvaise gestion du vent traversier e) stabilisateur mal compensé, rotation à une vitesse induite, taux de rotation excessif f) refus du sol dans l'arrondi g) surrotation pendant la remise des gaz h) utilisation incorrecte du directeur de vol i) amortisseur oléopneumatique sous-gonflé j) rotation lente ou tardive k) erreurs de calcul des performances l) frottement du patin, frottement d'une extrémité, frottement d'une nacelle et toucher de la roue avant en premier m) les zones de toucher des roues éclairées pourraient rendre l'atterrissage difficile et entraîner des frottements du patin en raison de l'effet de zone grise pendant la nuit n) l'absence de feux de piste centraux pourrait contribuer à des atterrissages décentrés o) profils d'approche non standard, aides à l'approche à vue mal calibrées □ 22D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux ARC, le cas échéant □ 22E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Airbus, Preventing Tailstrike at Landing – Airbus, Preventing Tailstrike at Takeoff – Airbus, Prevention of Unstable Approaches – Boeing, Tail Strikes: Prevention

	<ul style="list-style-type: none">- <u>Embraer et Boeing, production vidéo, No Landing Is Routine – Brake for Safety, Not for Comfort!</u>- <u>FSF, ALAR Toolkit</u>- <u>IATA, IFALPA, IFATCA, CANSO, Unstable Approaches: Risk Mitigation Policies, Procedures and Best Practices (3^e édition)</u>- <u>Skybrary, Landing Flare</u>- <u>Skybrary, Rejected Landings</u>
--	--

2. DÉFAILLANCE OU DYSFONCTIONNEMENT D'UN SYSTÈME OU D'UN COMPOSANT (NON LIÉ À UN GROUPE MOTOPROPULSEUR) (SCF-NP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-23 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par SCF-NP au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="521 577 1430 604">□ 23A – Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité pour prévenir les SCF-NP : <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="570 640 1430 730">a) mettre en œuvre un programme de maintenance de l'exploitant, compte tenu des modifications qui y sont apportées pour refléter son expérience, l'environnement d'exploitation et le taux d'utilisation <li data-bbox="570 766 1430 829">b) mettre en œuvre un programme de maintenance de l'exploitant afin d'y inclure, le cas échéant, le CBM, sur la base du PdM <li data-bbox="570 865 1430 928">c) mettre en œuvre les prescriptions pour le contrôle des défauts et des écarts par rapport à la LME approuvée <li data-bbox="570 963 1430 1150">d) mettre en œuvre la formation des exploitants et du personnel de maintenance sur les facteurs humains, les protections de l'environnement, l'analyse des causes profondes, les mises à jour des logiciels et des micrologiciels, et l'assurance qualité fournisseurs (la formation devrait aussi porter sur les procédures appropriées, ainsi que les techniques de manipulation et de dépannage) <li data-bbox="570 1186 1430 1249">e) effectuer une analyse approfondie des causes profondes pour comprendre les raisons sous-jacentes et mettre en œuvre des mesures correctrices <li data-bbox="570 1285 1430 1348">f) participer à l'échange d'informations relatives au maintien de la navigabilité entre l'État de conception, l'État de construction et l'État d'immatriculation <li data-bbox="570 1383 1430 1411">g) auditer le programme d'assurance qualité du fournisseur <li data-bbox="570 1446 1430 1509">h) effectuer les mises à jour des logiciels et des micrologiciels dans les délais impartis <li data-bbox="521 1545 1430 1608">□ 23B – Valider l'efficacité des SEI de l'industrie en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) <li data-bbox="521 1644 1430 1856">□ 23C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="570 1680 1430 1707">a) pratiques de maintenance inadéquates <li data-bbox="570 1743 1430 1770">b) défauts matériels et problèmes de qualité <li data-bbox="570 1806 1430 1833">c) conditions environnementales

	<ul style="list-style-type: none"> d) détérioration due au vieillissement des composants e) problèmes de conception f) défauts de fabrication g) problèmes de réparation h) allongement des intervalles de réparation i) surcharge et contraintes mécaniques j) performances humaines, notamment les questions liées aux facteurs humains k) manipulation et expédition incorrectes des pièces l) carences dans les programmes de maintenance m) supervision inadéquate n) mise en œuvre inadéquate des programmes de fiabilité et de surveillance de l'état o) dommages (accidentels ou liés à l'environnement) p) non-respect des SOP appropriées q) pièces non approuvées suspectes <input type="checkbox"/> 23D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux SCF-NP, le cas échéant <input type="checkbox"/> 23E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> – Annexe 8 – <i>Navigabilité des aéronefs</i> – Doc 9760, <i>Manuel de navigabilité</i> – EASA, Part-ORO.MLR.105(f) – EASA, Certification Specifications and Guidance Material for MMEL – Transport Canada (TCCA), Manuel des politiques et procédures MMEL/MEL – Alerte à la Sécurité de l'Aviation civile (ASAC) 2022-02 – Airbus, A Recall on the Correct Use of the MEL – Airbus, Closing MEL Items: Why Sooner is Better – Airbus, System Reset: Use with Caution

3. RENCONTRE DE TURBULENCES (TURB)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-24 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par TURB au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Cible(s) du GASP associée(s)</i>	1.1 ; 1.3
<i>Mesures</i>	<p>□ 24A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les TURB :</p> <p><i>ANSP</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a) fournir des informations en temps réel sur les turbulences à tous les aéronefs b) assurer un nombre suffisant d'ATCO pendant les périodes où des phénomènes météorologiques convectifs violents sont prévus c) utiliser des radars météorologiques et des systèmes d'affichage météorologique pour donner de meilleures informations aux contrôleurs d) utiliser les SIGMET et les prévisions météorologiques associées pour mieux prédire la charge d'un secteur e) former les contrôleurs à aborder les conditions météorologiques lors d'entraînements en conditions réelles utiliser la formation sur simulateur pour rendre les compétences des contrôleurs plus résilientes f) contribuer à atténuer les incidences que l'évitement de phénomènes météorologiques violents par le trafic aérien fait peser sur la charge de travail des ATCO, grâce aux mesures supplémentaires que le superviseur opérationnel prendra pour établir d'éventuelles mesures tactiques, avec le concours du poste de gestion des flux de trafic aérien g) mettre en œuvre une recatégorisation de la turbulence de sillage, uniquement si celle-ci permet d'améliorer les critères de sécurité existants h) mettre en œuvre des minimums de séparation fondés sur le temps ou la distance, conformément au Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien</i> (PANS-ATM) <p><i>Fournisseurs de services météorologiques</i></p> <ul style="list-style-type: none"> i) améliorer la production et l'utilisation voulues des messages d'observation météorologique (METAR, SPECI) et des prévisions (TAF, prévisions de tendance) aux aéroports j) mettre à disposition les prévisions du SMPZ pour les inclure dans les briefings et la documentation en vol k) émettre et diffuser en temps utile les SIGMET selon qu'il convient

	<p><i>Exploitants aériens</i></p> <ul style="list-style-type: none">l) établir les politiques et procédures nécessaires à l'établissement des comptes rendus en vol, notamment les ARS, en particulier ceux qui sont établis régulièrement et qui contiennent des informations quantitatives sur les turbulences (en d'autres termes, le taux de dissipation des tourbillons de turbulence)m) établir des politiques et des procédures à l'intention des membres des équipages de conduite, et les former aux capacités des radars météorologiques, les sensibiliser à l'environnement de vol, leur apprendre à éviter des phénomènes météorologiques, à gérer des conditions météorologiques défavorables et à communiquer efficacement avec les membres des équipages de cabine, notamment à communiquer des prévisions en temps utilen) établir des politiques et des procédures à l'intention des membres des équipages de cabine, et les former à la gestion efficace de la cabine en cas de turbulences grâce à une communication rapide et efficace des informations aux équipages de conduite, et les sensibiliser à leur propre sécuritéo) établir des politiques et des procédures à l'intention des répartiteurs d'aéronefs et/ou des agents techniques d'exploitation afin de les sensibiliser à l'évitement des turbulencesp) mettre en œuvre les plateformes existantes d'échange d'informations sur les turbulences pour partager les données sur les turbulences et informer ainsi en temps réel les équipages de conduiteq) améliorer l'efficacité des briefings de sécurité donnés aux passagers en cas de turbulences, afin de réduire les risques (par exemple, attacher sa ceinture de sécurité) <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> 24B – Valider l'efficacité des SEI de l'industrie en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)<input type="checkbox"/> 24C – Répertoire d'autres facteurs contributifs, par exemple :<ul style="list-style-type: none">a) saisonnalité, terrain accidenté et emplacementb) conditions météorologiques et activité convectivec) courant-jet/turbulence en air claird) turbulence de sillagee) disponibilité de bulletins météorologiques en temps utile
--	---

	<p>f) manque de formation sur les conditions à l'origine des turbulences, leur prévision et leur évitement pour les ATCO, les répartiteurs d'aéronefs (agents techniques d'exploitation) et le personnel navigant</p> <p>g) inefficacité des procédures d'exploitation normalisées et des briefings de sécurité avant le vol avec les équipages de cabine</p> <p>h) séparation des aéronefs inadaptée aux types d'aéronefs et aux conditions météorologiques dominantes</p> <p><input type="checkbox"/> 24D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux TURB, le cas échéant</p> <p><input type="checkbox"/> 24E – Évaluer en permanence l'efficacité des SEI</p>
Références	<ul style="list-style-type: none"> – Annexe 3 – <i>Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale</i> – Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)</i> – Doc 8643, <i>Indicatifs de types d'aéronef</i> (liste les catégories de turbulence de sillage de chaque type d'aéronef à voilure fixe) – Doc 8896, <i>Manuel des pratiques de météorologie aéronautique</i> – Doc 9426, <i>Manuel de planification des services de la circulation aérienne</i> (fournit des caractéristiques détaillées des tourbillons de sillage et de leur effet sur les aéronefs) – Doc 10002, <i>Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité</i> – Doc 10157, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Météorologie</i> – OACI, Airbus, ATR, Boeing, Bombardier, Embraer – Airplane Upset Prevention and Recovery Training Aid for Transport Category Airplanes – OACI RASG-PA, Boîte à outils sur les turbulences – CASA, AC 91-28v1.1, Crew Safety during Turbulence – Règlement de la Commission (UE) n° 965/2012 et n° 923/2012 – FAA, AC 120-88A – Preventing Injuries Caused by Turbulence – NTSB, Safety Research Report (NTSB/SS-21/01 PB2021-100927), Preventing Turbulence-Related Injuries in Air Carrier Operations Conducted Under Title 14 Code of Federal Regulations Part 121 – Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni, AIC : P 056/2010, The Effect of Thunderstorms and Associated Turbulence on Aircraft Operations

	<ul style="list-style-type: none">– Autorité de l'aviation civile du Royaume-Uni, CAP 493, Manual of Air Traffic Services – Part 1, Section 1, Chapter 6: "Weather Avoidance"– EUROCONTROL et Université de technologie de Delft, An Improved Understanding of En-route Wake Vortex Encounters– EUROCONTROL, SMART Wx Regulation Task Force WP1, Collaborative Best Practices for Handling of Adverse Weather at European Aerodromes– EUROCONTROL, Green Paper on the Gains for the European ATM Network of Aligned Weather Impact Management– EUROCONTROL, Severe Weather Risk Management Survey – Final Report– Airbus, Managing Severe Turbulence– Airbus, Optimum Use of Weather Radar– Airbus, Wake Vortices– IATA, Cabin Operations Safety Best Practices Guide– IATA, Turbulence Aware– Lincoln Laboratory Journal, Vol. 16, Number 2, Air Traffic Management Decision Support During Convective Weather– MIT, Modeling Convective Weather Avoidance in Enroute Airspace– Skybrary, SE078: Turbulence Procedures for Reducing Cabin Injuries
--	---

ISBN 978-92-858-0013-0



9 7 8 9 2 8 5 8 0 0 1 3 0