



OACI

Doc 10161

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

2023–2025



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

2023–2025

Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par 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).

2023-2025

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

Commande n° : 10161
ISBN 978-92-9275-113-5 (version imprimée)

© OACI 2023

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. Le GASP a pour objectif de réduire sans relâche les accidents mortels et les risques de décès en guidant l'élaboration d'une stratégie harmonisée de sécurité de l'aviation. La sécurité, la résilience et la durabilité du système de l'aviation contribuent au développement économique des États et de leurs industries. Le GASP encourage la mise en œuvre effective d'un programme national de sécurité, y compris un système national de supervision de la sécurité, une approche fondée sur les risques afin de gérer la sécurité ainsi qu'une approche coordonnée de collaboration entre les États, les régions (c'est-à-dire un groupe d'États et/ou d'entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique) et l'industrie. Il fournit un cadre dans lequel les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (RASP et NASP) sont élaborés et mis en œuvre.

La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, précédemment incluse dans le GASP, a été mise à jour en fonction de l'édition 2023-2025 du GASP et forme désormais le contenu du présent manuel : *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161). La feuille de route constitue un plan d'action pour aider la communauté aéronautique à élaborer des RASP et NASP, conformément aux objectifs du GASP, grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde décrit les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) spécifiques associées aux objectifs et cibles du GASP, ainsi qu'aux catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC). Chaque SEI comprend un ensemble d'actions que les parties prenantes peuvent utiliser pour élaborer et mettre en œuvre des plans d'action spécifiques. 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. L'utilisation de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde comme base des RASP et NASP renforce la coordination, réduisant ainsi les incohérences et les doublons.

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 et d'organisations régionales et internationales. La communauté des pairs l'a par la suite soigneusement examiné en tenant compte des observations des experts. L'OACI remercie de leur contribution le Groupe d'étude du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP-SG) de l'OACI et les experts qui ont fourni soutien, avis et contributions pour l'élaboration du présent manuel.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire	IX
Abréviations et sigles	XI
Chapitre 1. Introduction	1-1
1.1 Contexte	1-1
1.2 Objet.....	1-2
1.3 Application.....	1-2
Chapitre 2.	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 Infrastructure appropriée à l'appui de la sécurité des opérations	2-4
2.5 Modèle de feuille de route	2-4
2.6 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
Appendice C. Objectifs, cibles et indicateurs du GASP	App C-1
Appendice D. SEI de la feuille de route et cibles du GASP	App D-1

GLOSSAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Initiative de renforcement de la sécurité (SEI). Une ou plusieurs mesures pour éliminer ou atténuer les risques de sécurité opérationnelle ou pour remédier à un problème de sécurité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

ACI	Conseil international des aéroports
AESA	Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne
ANS	Services de navigation aérienne
ANSP	Fournisseur de services de navigation aérienne
APV	Procédure d'approche avec guidage vertical
ASIAP	Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Service de la circulation aérienne
BARS	Norme de base du risque en aviation
BBB	Bloc constitutif de base
CANSO	Organisation des services de navigation aérienne civile
CAP	Plan d'actions correctives
CAST	Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale
CFIT	Impact sans perte de contrôle
CICTT	Équipe de taxonomie commune CAST/OACI
CMA	Méthode de surveillance continue
COSCAP	Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité
EC	Élément crucial
EI	Mise en œuvre effective
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FAA	Federal Aviation Administration (États-Unis)
FSF	Fondation pour la sécurité des vols
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
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
HRC	Catégorie d'événement à risque élevé
IATA	Association du transport aérien international
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
ICCAIA	Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales
IOSA	Audit IATA de la sécurité de l'exploitation
ISAGO	Programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol
IS-BAO	Norme internationale pour l'exploitation des avions d'affaires
ISSG	Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie
iSTARS	Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
LOC-I	Perte de contrôle en vol
LPV	Performance d'alignement de piste avec guidage vertical
MAC	Collision en vol
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
N-HRC	Catégorie d'événement à risque élevé au niveau national
OLF	Cadre en ligne
ONU	Nations Unies
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
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
RI	Incursion sur piste
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
SAFE	Fonds pour la sécurité
SARP	Normes et pratiques recommandées
SDCPS	Système de collecte et de traitement des données de sécurité
SEI	Initiative de renforcement de la sécurité
SGS	Système de gestion de la sécurité
SMICG	Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité
SPI	Indicateur de performance de sécurité
SSC	Préoccupation significative de sécurité
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

1.1.1 En mai 2005, une réunion avec l'industrie a mis en évidence la nécessité d'élargir le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) pour qu'il serve de cadre de référence commun à toutes les parties prenantes. Un tel plan permettrait une approche davantage proactive en matière de sécurité de l'aviation et aiderait à coordonner et orienter les politiques et initiatives dans le monde entier visant à réduire les risques d'accident dans l'aviation commerciale. Il a ensuite été décidé que les représentants de l'industrie, du Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG), travailleraient de concert avec l'OACI pour élaborer une approche commune de la sécurité de l'aviation. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été établie par l'ISSG, a constitué la base de l'édition 2007 du GASP. En mars 2006, l'OACI a tenu la Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA/06) sur une stratégie mondiale de sécurité de l'aviation, qui s'est félicitée de l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et a recommandé à l'OACI de mettre au point une approche intégrée des SEI qui soit fondée sur cette dernière. La feuille de route pour la sécurité dans le monde servirait de cadre mondial pour la coordination des politiques et initiatives en matière de sécurité.

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

1.1.3 En 2015, l'OACI a établi le Groupe sur la feuille de route du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASPRG) chargé de prendre les mesures nécessaires pour aider l'Organisation à actualiser le GASP, notamment en ce qui concerne l'élaboration d'une nouvelle feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde qui appuierait la mise en œuvre du GASP. Le GASPRG se composait d'experts en la matière venant des États, des régions et de l'industrie. Toutes les organisations ayant précédemment pris part à l'ISSG y ont également participé. L'édition de 2017-2019 du GASP incluait la présentation d'une nouvelle feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, élaborée par le GASPRG, afin d'aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs présentés dans le GASP. Elle fournissait un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées des États, des régions et de l'industrie.

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

1.1.5 Compte tenu des réactions à l'édition de 2023-2025 du 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 *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), un 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), un document contenant des orientations détaillées pour l'élaboration d'un plan d'action, constitué d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) spécifiques, à inclure dans des plans régionaux et nationaux pour la sécurité de l'aviation (RASP et NASP).

1.1.6 Pour cette première édition, la feuille de route a été mise à jour avec l'aide du GASP-SG, afin que son contenu soit harmonisé avec les objectifs et cibles révisés du GASP. Elle tient compte du contenu de l'édition de 2023-2025 du GASP. La version révisée comprend une actualisation des SEI afin de veiller à ce qu'elles conduisent à des actions qui viennent appuyer chacun des objectifs et chacune des cibles du GASP, ainsi que des catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC).

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 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 SEI spécifiques associées aux objectifs et cibles du GASP, ainsi qu'aux G-HRC. Chaque SEI comprend un ensemble d'actions que les parties prenantes peuvent utiliser pour élaborer et mettre en œuvre des plans d'action spécifiques. 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 associées aux objectifs et cibles du GASP, ainsi qu'aux G-HRC. Chaque SEI s'appuie sur un ensemble d'actions. La feuille de route inclut des SEI spécifiques visant trois différents ensembles de parties prenantes : les États, les régions et l'industrie. La mise sur pied réussie des SEI incluses dans 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), 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 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 fournisseurs de services, tels : les exploitants d'avions ou d'hélicoptères ; les organismes de maintenance agréés ; les organismes chargés de la conception de type ou de la construction d'avions, de moteurs ou d'hélices ; les organismes de formation agréés ; les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS) ; les exploitants d'aérodromes ; ainsi que les organisations non gouvernementales (p. ex. les organisations internationales) et les autres entités qui font partie de l'industrie de l'aviation, le cas échéant.

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

- a) *Défis organisationnels* : Cette partie de la feuille de route (appelée feuille de route ORG, voir appendice A) précise les SEI pour atteindre les objectifs du GASP (et les cibles connexes) liés aux capacités de supervision de la sécurité des États et à la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS), ainsi qu'à la mise en œuvre du SGS de l'industrie, et elle comporte deux composantes distinctes, en conformité avec les objectifs du GASP, pour traiter des responsabilités de gestion de la sécurité :
 - 1) le système national de supervision de la sécurité ;
 - 2) le PNS, notamment le SGS des fournisseurs de services ;
- b) *Risques de sécurité opérationnelle* : Cette partie de la feuille de route (appelée feuille de route OPS, voir appendice B) précise les SEI pour atteindre l'objectif du GASP (et la cible connexe) lié à la réduction continue des risques de sécurité opérationnelle, ainsi que les actions afin de pallier les risques associés aux G-HRC présentées dans le GASP.

Note.— Bien que la feuille de route ne contienne pas de SEI pour remédier à des problèmes émergents, ceux-ci devraient être notés dans le RASP ou le NASP. Voir le GASP pour des orientations supplémentaires sur les problèmes émergents.

2.1.3 Les objectifs et les cibles figurant dans l'édition de 2023-2025 du GASP sont présentés dans l'appendice C, pour plus de commodité.

2.2 FEUILLE DE ROUTE DES DÉFIS ORGANISATIONNELS (ORG)

2.2.1 La feuille de route ORG, illustrée par la figure 2-1, comprend deux composantes afin d'en faciliter l'utilisation et elle se divise en trois flux horizontaux, chacun avec des SEI spécifiques visant les États, les régions et l'industrie. Les SEI forment une suite et elles devraient être menées à bien en ordre chronologique. Au fur et à mesure qu'elles mettent en œuvre les SEI représentées par une case numérotée dans le diagramme, les parties prenantes progressent dans la feuille de route et participent ainsi à l'atteinte des différents objectifs du GASP. Chaque SEI a un numéro qui la relie à une description détaillée de l'initiative correspondante, qui se retrouve sur un modèle de feuille de route (voir la section 2.5).

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

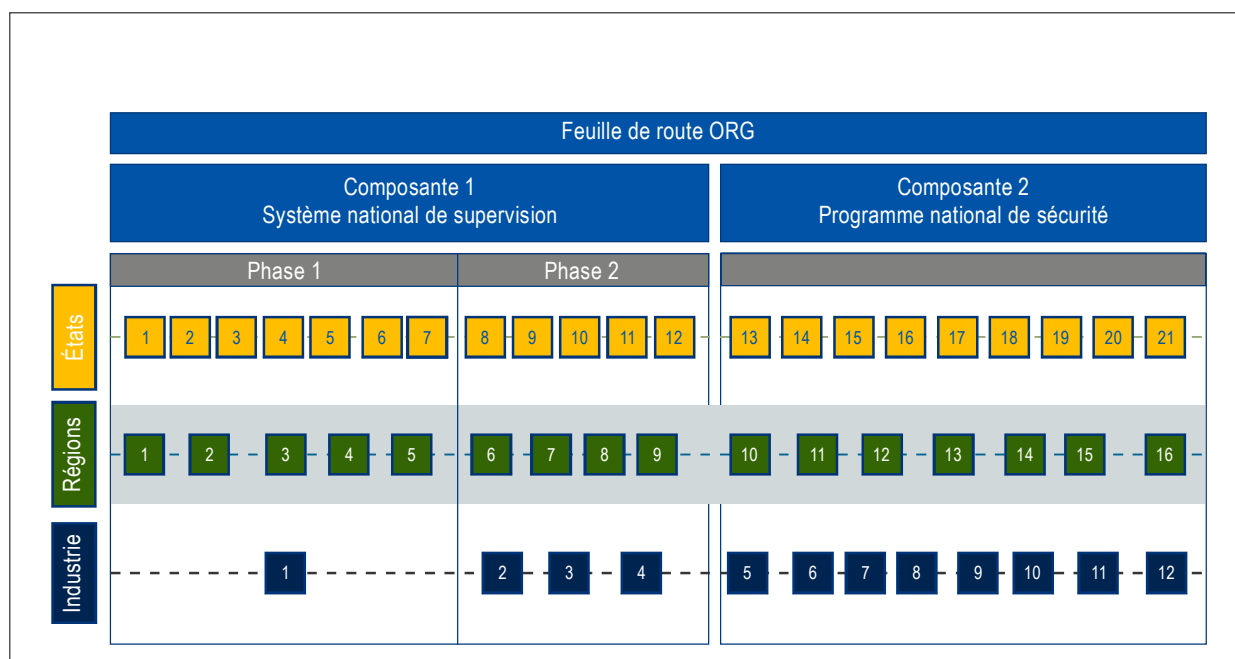


Figure 2-1 Diagramme de la feuille de route ORG

2.2.3 Les États devraient avoir en place les éléments de base des phases 1 et 2 afin d'assurer la supervision effective de la sécurité avant de passer à la deuxième composante de gestion de la sécurité, qui est axée sur la mise en œuvre du PNS et du SGS. Toutefois, certaines étapes de mise en œuvre d'un PNS peuvent être démarrées dans la composante 1, dans le cadre de l'établissement d'un système effectif de supervision de la sécurité (c.-à-d. les fondements d'un PNS). En dépit de la subdivision de la feuille de route en composantes, les SEI devraient ne pas être vues comme des activités autonomes. Dans bien des cas, elles sont interreliées et servent plusieurs objectifs simultanément. En conséquence, les SEI de la feuille de route ORG peuvent être liées à plusieurs objectifs ou cibles du GASP. L'appendice D comprend des tableaux qui présentent les SEI de la feuille de route ORG et les cibles du GASP qu'elles soutiennent.

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 sur les G-HRC identifiées dans le GASP. Elle contient des exemples de SEI spécifiques pour pallier les risques associés 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. 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 procéderont à les transformer en catégories d'événements à risque élevé au niveau national et régional (N-HRC et R-HRC). Contrairement à la feuille de route ORG, la feuille de route OPS ne se divise pas en composantes ou étapes. Les SEI peuvent s'accomplir en parallèle. Toutes les SEI de la feuille de route OPS contribuent directement à l'atteinte de l'objectif 1 du GASP, qui est de parvenir à la réduction continue des risques de sécurité opérationnelle en ciblant les G-HRC. Ainsi, à la différence de la feuille de route ORG, il n'y a pas de lien entre les SEI et les cibles du GASP à consigner dans la feuille de route OPS.

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 tous les États et régions et à l'industrie. Elles devraient être mises en œuvre afin d'atténuer les risques associés aux G-HRC. La feuille de route OPS identifie les SEI pour chaque G-HRC. Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive. Les parties prenantes devraient consulter la dernière version du RASP pour connaître les R-HRC applicables à leur région. Les parties prenantes devraient aussi effectuer des analyses des données et élaborer des rapports pour valider l'efficacité des SEI mises en œuvre. Afin de développer des capacités de collecte et d'analyse des données, le PNS et le SGS devraient être mis en place (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 spécifiques de facteurs contributifs possibles. Ces derniers ne sont pas exhaustifs et peuvent ne pas s'appliquer à toutes les parties prenantes ou à tous les contextes opérationnels. Sur la base des analyses, les parties prenantes peuvent devoir élaborer et mettre en œuvre d'autres SEI afin d'atténuer tout risque supplémentaire. Les parties prenantes devraient évaluer l'efficacité des SEI et éventuellement les affiner suite aux changements pouvant introduire de nouveaux dangers. Les SEI 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.

2.3.3 La feuille de route OPS ne remplace pas les activités de gestion des risques de sécurité qui doivent être menées par les États dans le cadre de leur PNS et par les fournisseurs de services par le biais de leur SGS. Une approche de gestion de la sécurité visant les N-HRC ou les R-HRC peut déboucher sur des stratégies d'atténuation probantes. Une fois le PNS et le SGS mis en œuvre en conformité avec l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, et qu'ils ont atteint un certain degré de maturité en ce qui concerne l'analyse de données sur la sécurité, les parties prenantes peuvent affiner les SEI appropriées à leur contexte d'exploitation en fonction des G-HRC. La feuille de route OPS est appuyée par la composante liée au PNS et au SGS, ce qui permet de mettre en œuvre les processus de gestion des risques de sécurité et d'assurance de sécurité.

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

La réalisation de l'objectif 6 du GASP, lequel se rapporte à la nécessité de s'assurer que l'infrastructure appropriée est disponible pour appuyer la sécurité des activités, devrait être prise en charge par le PIRG en coordination avec le RASG. Cet objectif peut être atteint à l'aide des critères définis par le cadre des blocs constitutifs de base (BBB), tel que décrit dans le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750). Par conséquent, la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde ne contient aucune SEI spécifique en lien avec cet objectif.

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

2.5 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) *Mesures*. Description des tâches requises aux fins de la mise en œuvre d'une SEI.
- d) *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.

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

2.6.1 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 qui figurera dans un RASP ou un NASP. Le manuel est disponible sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/gasp.

2.6.2 Le chapitre 2 du Doc 10131 renferme des orientations sur le processus d'élaboration du NASP pouvant servir à :

- a) établir un processus d'élaboration du plan pour la sécurité de l'aviation, y compris les méthodes permettant de définir les SEI du RASP et du NASP ;
- b) réfléchir sur le lien entre le NASP et le PNS ;
- c) suivre la mise en œuvre du plan et évaluer son efficacité ;
- d) rendre compte des performances de sécurité, notamment les méthodes que les États peuvent employer pour communiquer cette information aux RASG.

2.6.3 Les étapes 6 et 7 du processus d'élaboration du NASP (voir Doc 10131, chapitre 2) décrivent comment effectuer une analyse des écarts pour déterminer les SEI provenant de la feuille de route du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, et produire une liste de SEI classées par ordre de priorité qui constitue le plan d'action pour réaliser les objectifs nationaux ou régionaux de sécurité (et atteindre 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)

PARTIE 1. ÉTATS

COMPOSANTE I – SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

PHASE I – ÉTABLISSEMENT D'UN CADRE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (EC-1 À EC-5)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-1 – Application cohérente des SARP de l'OACI au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> 1A – S'occuper en priorité au niveau national des préoccupations significatives de sécurité (SSC)<input type="checkbox"/> 1B – S'occuper de toutes les questions de protocole (PQ) de la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP<input type="checkbox"/> 1C – Établir une législation et des règlements de base dans le domaine de l'aviation pour que l'autorité compétente ait les moyens d'assurer une supervision réglementaire, ce qui implique de séparer les fonctions de supervision des fonctions des fournisseurs de services (EC-1 et EC-2)<input type="checkbox"/> 1D – Accroître le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC au niveau national (EC-1 à EC-5)<input type="checkbox"/> 1E – Établir un processus de détection des différences par rapport aux SARP de l'OACI (EC-2)
<i>Références</i>	1A et 1D <ul style="list-style-type: none">- Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie A – <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i>- Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i>- Informations sur les audits de sécurité iSTARS (ouverture de session requise sur le portail sécurisé de l'OACI)

	<p>1B, 1C et 1D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, partie A – <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> - Règlement de l'aviation canadien - Réglementation australienne de sécurité de l'aviation - Réglementation européenne de sécurité de l'aviation - Réglementation de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis - Documents d'orientation de l'OACI - IMPLEMENT - Consignes de sécurité nationales iSTARS (ouverture de session requise sur le portail sécurisé de l'OACI) - Réglementation de l'aviation civile latino-américaine - Réglementation-type pour l'aviation civile - Règlements de l'autorité de l'aviation civile néo-zélandaise - USOAP-CMA de l'OACI
--	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-2 – Élaboration d'un cadre de supervision réglementaire complet
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 2A – Établir et maintenir une autorité indépendante de supervision de la sécurité, ce qui implique de séparer les fonctions de supervision des fonctions des fournisseurs de services lorsque ces derniers sont présents au sein de l'autorité (EC-3) <input type="checkbox"/> 2B – Mettre en place un système efficace pour faire connaître les éléments indicatifs techniques et les outils nécessaires au personnel technique et lui fournir les informations cruciales en matière de sécurité afin qu'il remplisse efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (EC-5) <input type="checkbox"/> 2C – Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir un personnel compétent pour la supervision réglementaire (voir SEI-5) (EC-3 et EC-4)

Références	<p>2A</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>2B et 2C</p> <ul style="list-style-type: none"> - Système de formation des inspecteurs de la FAA – Cours (international) sur les normes de vol - Programme de formation des inspecteurs de sécurité gouvernementaux approuvé par l'OACI - Catalogue de cours de formation mondiale en aviation (OACI) - Formation mondiale en aviation (OACI) - iSTARS - Programmes d'inspections sur l'aire de trafic [Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA)/Évaluation de la sécurité des aéronefs communautaires (SACA)]
------------	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-3 – Établissement d'une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 3A – Instaurer une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et les incidents comme requis à l'Annexe 13 (EC-1 et EC-3) <input type="checkbox"/> 3B – Mettre en place un système efficace pour faire connaître les éléments indicatifs techniques et les outils nécessaires au personnel technique et lui fournir les informations cruciales en matière de sécurité afin qu'il remplisse efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (EC-5) <input type="checkbox"/> 3C – Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir un personnel compétent pour les enquêtes sur les accidents et les incidents (voir SEI-5) (EC-3 et EC-4)
<i>Références</i>	<p>3A</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>

	<p>3B</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> - Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> - Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i> - Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> - Doc 9973, <i>Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> - Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> - Doc 10053, <i>Manuel relatif à la protection des informations sur la sécurité, partie I – Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents</i> - Doc 10062, <i>Manuel d'enquête sur les aspects de la sécurité en cabine dans les accidents et incidents</i> - Cir 315, <i>Dangers des lieux d'accidents d'aviation</i> <p>3C</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cir 298, <i>Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation</i>
--	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-4 – Affectation stratégique des ressources pour une supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 4A – Confirmer le mandat exécutif ou législatif pour bénéficier des ressources financières provenant du gouvernement et d'autres sources externes et les développer (EC-1) <input type="checkbox"/> 4B – Établir un processus de planification et d'affectation des ressources adapté à la structure organisationnelle de l'autorité compétente chargée de la supervision efficace de la sécurité (EC-2 et EC-3). Les SEI-1 et SEI-5 pourraient servir à déterminer les besoins en matière de ressources (EC-1 à EC-5)

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 4C – Obtenir une source durable et stable de financement en mobilisant les autorités nationales, les responsables d’agences et d’autres parties prenantes (EC-1 à EC-3). Pour des améliorations de petite envergure et à court terme : <ul style="list-style-type: none"> - Recourir au Fonds pour la sécurité de l’aviation (SAFE) de l’OACI, à la Direction de la coopération technique ou à d’autres moyens pour obtenir une assistance technique et financière, en coordination avec les RASG, les RSOO et le bureau régional de l’OACI - Solliciter l’assistance des États et d’autres parties prenantes plus expérimentés, en coordination avec les RASG, les RSOO et le bureau régional de l’OACI - Se tourner vers d’autres sources de financement (Banque mondiale, Banque africaine de développement, etc.), en coordination avec les RASG, les RSOO et le bureau régional de l’OACI <input type="checkbox"/> 4D – Élaborer un processus pour suivre l’évolution des besoins en matière de ressources et assurer la coordination nécessaire avec les donateurs pour améliorer la supervision de la sécurité comme indiqué dans la composante 1 de la présente feuille de route (EC-1 à EC-3)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Fonds pour la sécurité de l’aviation (SAFE) de l’OACI - Direction de la coopération technique de l’OACI - RASG - RSOO et COSCAP - iPack de l’OACI – Aider les entités de l’aviation civile à mener des évaluations des besoins en formation (TNA)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-5 – Personnel technique qualifié pour une supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 5A – Établir un système efficace pour définir et évaluer les qualifications et la formation du personnel technique existant (EC-4) <input type="checkbox"/> 5B – Évaluer les besoins en personnel technique qualifié et en formation pour les fonctions de supervision (EC-4) <input type="checkbox"/> 5C – Instaurer un mécanisme de compensation pour attirer et retenir le personnel technique qualifié (EC-4) <input type="checkbox"/> 5D – Faire appel aux RSOO, aux RAIO ou à des moyens équivalents pour qu’un personnel technique compétent exerce les fonctions que l’État ne peut exercer seul (EC-4)

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 5E – Adopter des plans en matière de ressources humaines pour recruter et retenir suffisamment de personnel technique qualifié (EC-4) <input type="checkbox"/> 5F – Mettre en œuvre des politiques et des programmes de formation pour le personnel technique et vérifier que le type et la fréquence de la formation achevée avec succès (p. ex. formation initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi) sont suffisants pour l'acquisition/le maintien des qualifications requises et le niveau de compétence correspondant aux tâches assignées et aux responsabilités du personnel technique (EC-4) <input type="checkbox"/> 5G – Mettre en place un processus pour suivre l'évolution des besoins en personnel technique qualifié et établir des procédures pour recruter, former et retenir du personnel en conséquence, en coordination avec la SEI-4B (EC-4)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> - Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> - Programme de formation des inspecteurs de sécurité gouvernementaux approuvé par l'OACI - Formation mondiale en aviation (OACI) - iPack de l'OACI – Aider les entités de l'aviation civile à mener des évaluations des besoins en formation (TNA)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-6 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 6A – 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 un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (EC-1 à EC-5) <input type="checkbox"/> 6B – Utiliser un mécanisme régional de supervision de la sécurité ou faire appel aux services d'un autre État compétent ou d'une autre organisation compétente pour appuyer un État qui ne pense pas pouvoir atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP <input type="checkbox"/> 6C – Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer une législation aéronautique de base (en coordination avec la SEI-1B) (EC-1) <input type="checkbox"/> 6D – Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer des règlements nationaux (EC-2)

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 6E – Par l’intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO, établir un système d’accompagnement/de collaboration incluant la fourniture d’assistance aux États/à l’industrie ainsi que l’échange des meilleures pratiques et de mesures de suivi internes (EC-1 à EC-5, l’accent étant mis sur EC-3) <input type="checkbox"/> 6F – Collaborer avec le RASG et/ou la RSOO, les autres États, l’OACI, les programmes conjoints de l’industrie et/ou des écoles techniques partenaires afin d’attirer, de recruter et de former suffisamment de personnel technique qualifié, et élaborer une stratégie pour le retenir (EC-4) <input type="checkbox"/> 6G – Établir et mettre en œuvre un processus pour élaborer et diffuser des éléments indicatifs techniques et des outils mais également pour fournir des informations cruciales sur la sécurité, en collaboration avec les États, la RSOO, l’OACI et/ou d’autres parties prenantes, étant entendu que ces ressources doivent être adaptées à la réglementation nationale et à l’environnement opérationnel de chaque État (EC-5) <input type="checkbox"/> 6H – Dans le cadre des efforts déployés pour améliorer la supervision de la sécurité, coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour traiter des catégories d’événements à risque élevé au niveau national
<i>Références</i>	<p>6A à 6G</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> - Direction de la coopération technique de l’OACI - RASG - RSOO et COSCAP <p>6H</p> <ul style="list-style-type: none"> - Appendice B – <i>Feuille de route OPS</i> - Bibliothèque GASP – Plans régionaux de sécurité de l’aviation

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-7 – Fournir à l’OACI des informations de première main sur la sécurité en remplissant, en soumettant et en mettant à jour tous les documents et dossiers pertinents
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 7A – Mettre à jour les points du plan de mesures correctives de l’USOAP <input type="checkbox"/> 7B – Remplir et soumettre la liste de vérification de l’auto-évaluation fondée sur les questions de protocole de l’USOAP-CMA <input type="checkbox"/> 7C – Remplir et soumettre le questionnaire sur les activités aéronautiques de l’État

	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> 7D – Remplir et soumettre les listes de vérification de la conformité via le système de notification électronique des différences<input type="checkbox"/> 7E – Le cas échéant, mettre à jour les documents et les dossiers en temps voulu
Références	<ul style="list-style-type: none">- Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i>, sections 2.8, 2.14 et 2.15- iSTARS- Formation assistée par ordinateur de l'USOAP-CMA- Cadre en ligne de l'USOAP-CMA- Ateliers de l'USOAP-CMA- iPack de l'OACI – Préparation aux activités de l'USOAP-CMA

PHASE 2 – MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTÈME DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (EC-6 À EC-8)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-8 – Application cohérente des SARP de l'OACI au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 8A – S'occuper en priorité au niveau national des préoccupations significatives de sécurité (SSC) <input type="checkbox"/> 8B – Accroître le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC au niveau national (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> - Information sur les audits de sécurité iSTARS (ouverture de session requise sur le portail sécurisé de l'OACI)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-9 – Application et respect continus des SARP de l'OACI au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 9A – Établir les processus de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation (EC-6) <input type="checkbox"/> 9B – Mettre en œuvre les processus de supervision et de renforcement réglementaires (EC-7 et EC-8) <input type="checkbox"/> 9C – Établir un système pour résoudre les problèmes de sécurité détectés par le biais des enquêtes sur les accidents et incidents, des activités de surveillance et des comptes rendus sur la sécurité ou par d'autres moyens (EC-8)
<i>Références</i>	<p>9A</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> <p>9B</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> <p>9C</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, supplément C – <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-10 – Affectation stratégique des ressources pour une supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 10A – Utiliser la SEI-1 et la SEI-5 pour recenser les besoins en matière de ressources (EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 10B – Inciter les groupes régionaux comme le RASG à prévoir des ressources supplémentaires
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) de l'OACI - Direction de la coopération technique de l'OACI - RASG - iPack de l'OACI – Aider les entités de l'aviation civile à mener des évaluations des besoins en formation (TNA)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-11 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 11A – 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 un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 11B – Faire appel à une RSOO ou un autre organisme national compétent pour appuyer un État qui ne pense pas pouvoir atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP <input type="checkbox"/> 11C – Fournir une assistance à d'autres États par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO pour la réalisation des activités de suivi (EC-7) <input type="checkbox"/> 11D – Utiliser les éléments indicatifs techniques, les outils et les informations cruciales sur la sécurité élaborés ou obtenus en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, pour que le personnel technique remplisse efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 11E – Dans le cadre des efforts déployés pour améliorer la supervision de la sécurité, continuer à coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour traiter des catégories d'événements à risque élevé au niveau national

<i>Références</i>	<p>11A à 11D</p> <ul style="list-style-type: none"> - RASG - RSOO et COSCAP <p>11E</p> <ul style="list-style-type: none"> - Appendice B – <i>Feuille de route OPS</i> - Bibliothèque GASP – Plans régionaux de sécurité de l’aviation
-------------------	---

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-12 – Fournir en continu à l’OACI des informations de première main sur la sécurité en mettant à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès réalisés
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 12A – Mettre à jour les points du plan de mesures correctives de l’USOAP <input type="checkbox"/> 12B – Mettre à jour et soumettre la liste de vérification de l’auto-évaluation fondée sur les questions de protocole de l’USOAP-CMA <input type="checkbox"/> 12C – Mettre à jour et soumettre le questionnaire sur les activités aéronautiques de l’État (SAAQ) <input type="checkbox"/> 12D – Mettre à jour et soumettre les listes de vérification de la conformité via le système de notification électronique des différences (EFOD)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d’audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i>, sections 2.8, 2.14 et 2.15 - iSTARS - iPack de l’OACI – Préparation aux activités de l’USOAP-CMA

COMPOSANTE 2 – PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-13 – Lancement du PNS au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 13A – S'assurer de la détermination de l'État à améliorer la sécurité <input type="checkbox"/> 13B – Effectuer une analyse des écarts initiale du PNS (liste de vérification) puis l'auto-évaluation détaillée du PNS <input type="checkbox"/> 13C – Créer une équipe de mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 13D – Élaborer un plan de mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 13E – Publier des règlements en matière de SGS des fournisseurs de services et vérifier la mise en œuvre des SGS <input type="checkbox"/> 13F – Recenser et échanger les meilleures pratiques de gestion de la sécurité
<i>Références</i>	<p>13A, 13B et 13D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, chapitre 3 - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité - Cadre en ligne de l'USOAP-CMA de l'OACI - Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise sur le portail sécurisé de l'OACI) - Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité (SMICG), 10 choses à savoir à propos des SGS <p>13A, 13C et 13E</p> <ul style="list-style-type: none"> - SMICG, Rôle des responsables de première ligne dans les SGS - SMICG, Rôle des cadres supérieurs dans les SGS <p>13E</p> <ul style="list-style-type: none"> - SMICG, Outil d'évaluation des SGS - Norme d'excellence de la CANSO pour les systèmes de gestion de la sécurité <p>13F</p> <ul style="list-style-type: none"> - SMICG, Comment contribuer à la mise en œuvre réussie d'un PNS et d'un SGS – Recommandations à l'intention des organismes de réglementation

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-14 – Affectation stratégique des ressources pour commencer à mettre en œuvre le PNS
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 14A – Établir un processus de planification et d'affectation des ressources pour la mise en œuvre du PNS et déterminer dans quels domaines des ressources sont nécessaires <input type="checkbox"/> 14B – Obtenir des ressources auprès des directions des autorités nationales compétentes et des parties prenantes au sein de l'État afin d'appuyer la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 14C – Collaborer avec le bureau régional de l'OACI pour mobiliser les moyens disponibles (p. ex. la Direction de la coopération technique) afin d'obtenir l'assistance nécessaire à la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 14D – Collaborer avec la RSOO, d'autres États et d'autres organisations, au besoin, pour former du personnel technique qualifié qui s'acquittera de ses tâches et responsabilités dans le cadre de la mise en œuvre du PNS
<i>Références</i>	<p>14A et 14B</p> <ul style="list-style-type: none"> – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, chapitre 3 – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> – iPack de l'OACI – Aider les entités de l'aviation civile à mener des évaluations des besoins en formation (TNA) <p>14C</p> <ul style="list-style-type: none"> – Coordonnateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI <p>14D</p> <ul style="list-style-type: none"> – SMICG, Instructions relatives aux compétences des inspecteurs de SGS

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-15 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour commencer à mettre en œuvre le PNS
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 15A – Déterminer dans quels domaines la collaboration/le soutien sont nécessaires dans le cadre du plan de mise en œuvre du PNS (voir SEI-14) <input type="checkbox"/> 15B – Déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation pertinentes, notamment d'autres États ayant mis ou mettant en œuvre un PNS

	<ul style="list-style-type: none"> ❑ 15C – Élaborer un plan d'action pour traiter des éléments manquants ou insuffisants mis en évidence par l'analyse des écarts du PNS (voir SEI-13B) ❑ 15D – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO, établir un système d'accompagnement incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie et l'échange des meilleures pratiques pour appuyer la mise en œuvre du PNS ❑ 15E – Former le personnel concerné au PNS, en collaboration avec la RSOO et/ou d'autres États (p. ex. formation initiale, formation périodique, perfectionnement) (voir SEI-14D) ❑ 15F – Établir et mettre en œuvre un processus pour échanger les éléments indicatifs techniques, les outils et les informations cruciales sur la sécurité se rapportant au PNS (p. ex. circulaires consultatives, instructions au personnel, indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes
<p><i>Références</i></p>	<p>15A à 15C</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, chapitre 3 - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Cadre en ligne de l'USOAP-CMA de l'OACI - Analyse des écarts du PNS iSTARS (ouverture de session requise sur le portail sécurisé de l'OACI) - SMICG, Outil d'évaluation des PNS <p>15D à 15F</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) - Coordonnateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI <p>15F</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-16 – Collaboration avec les parties prenantes clés de l'aviation pour achever la mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 16A – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation (mentionnées dans la SEI-15) afin d'exécuter le plan d'action pour la mise en œuvre <input type="checkbox"/> 16B – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation pour établir et mettre à jour les éléments du PNS <input type="checkbox"/> 16C – Mettre en place un système pour l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec les parties prenantes clés de l'aviation <input type="checkbox"/> 16D – Être un État « champion » et promouvoir les meilleures pratiques dans les autres États
<i>Références</i>	16B - SMICG, Outil d'évaluation des PNS 16D - Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) - Coordonnateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI - Ressources pour la mise en œuvre en matière de sécurité – Initiative Aucun pays laissé de côté - SMICG, Comment contribuer à la mise en œuvre réussie d'un PNS et d'un SGS – Recommandations à l'intention des organismes de réglementation

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-17 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau national (étape 1)
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 17A – Adopter des lois, des règles et des politiques au niveau national pour protéger les données et les informations sur la sécurité ainsi que les sources connexes, conformément à l'appendice 3 de l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> : 1) Veiller à ce que la protection des données et des informations sur la sécurité ainsi que des sources connexes n'interfère pas avec la bonne administration de la justice ni avec le maintien ou l'amélioration de la sécurité

	<p>2) Veiller à ce que les données et les informations sur la sécurité soient protégées, de même que les sources connexes</p> <p>3) Préciser les conditions dans lesquelles les données et les informations sur la sécurité ainsi que les sources connexes peuvent bénéficier d'une protection, y compris les principes d'exception et les garde-fous officiels tels que l'anonymisation des données</p> <p>4) Veiller à ce que les données et les informations sur la sécurité restent disponibles pour maintenir ou améliorer la sécurité de l'aviation</p> <p><input type="checkbox"/> 17B – Établir un système national de notification obligatoire d'événements</p> <p><input type="checkbox"/> 17C – Établir des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour saisir, stocker, compiler et analyser des données et des informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion des performances en matière de sécurité</p> <p><input type="checkbox"/> 17D – Établir et entretenir un processus de détection des dangers à partir des données collectées sur la sécurité</p> <p><input type="checkbox"/> 17E – Établir et utiliser un processus pour évaluer les risques de sécurité liés aux dangers détectés</p> <p><input type="checkbox"/> 17F – Établir un système national de notification volontaire et confidentielle pour alimenter la base de données de sécurité</p>
Références	<p>17A à 17F</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> - Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité <p>17B à 17D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Équipe de taxonomie commune CAST (Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale) / OACI (CICTT) - Classement ADREP (comptes rendus d'accidents/incidents) de l'OACI - SMICG, Établissement d'un classement des dangers communs - SMICG, Exemples tirés du classement des dangers <p>17E</p> <ul style="list-style-type: none"> - SMICG, Principes de la prise de décisions fondée sur les risques

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-18 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau national (étape 2)
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 18A – Fixer les objectifs de sécurité à atteindre par le biais du PNS <input type="checkbox"/> 18B – Élaborer des méthodes d'évaluation des performances de sécurité alignées sur les paramètres de sécurité harmonisés de la région en suivant le processus mis en place pour gérer les risques de sécurité (voir SEI-17E) <input type="checkbox"/> 18C – Établir des indicateurs et des objectifs de performance en matière de sécurité en suivant le processus mis en place pour gérer les risques de sécurité <input type="checkbox"/> 18D – Établir des systèmes obligatoires de compte rendu sur la sécurité pour les fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 18E – Encourager l'établissement de systèmes de notification en matière de sécurité dans le cadre du SGS des fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 18F – Encourager la sensibilisation à la sécurité, le dialogue et l'échange d'informations sur la sécurité au sein des organismes d'aviation de l'État, et encourager l'échange d'informations sur la sécurité avec le secteur de l'aviation au sein de l'État <input type="checkbox"/> 18G – Fournir au RASG des informations sur les risques de sécurité opérationnels, y compris les indicateurs de performance de sécurité du PNS et les questions émergentes
<i>Références</i>	<p>18A à 18F</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> <p>18A à 18D</p> <ul style="list-style-type: none"> - SMICG, Approche systémique d'évaluation des performances de sécurité – Perspectives des organismes de réglementation - SMICG, Directives relatives à l'évaluation des performances de sécurité pour les fournisseurs de services <p>18E et 18F</p> <ul style="list-style-type: none"> - Comptes rendus régionaux sur la sécurité du RASG <p>18G</p> <ul style="list-style-type: none"> - Portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les questions émergentes

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-19 – Acquisition de ressources pour accroître l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 19A – Définir les ressources nécessaires à l'appui de la collecte et du traitement des informations sur la sécurité, l'analyse avancée des données, la modélisation des risques et les capacités de diffusion des informations <input type="checkbox"/> 19B – Attirer, recruter, former et retenir le personnel technique qualifié qui se spécialisera en modélisation des risques <input type="checkbox"/> 19C – S'assurer que le personnel d'inspection de la sécurité de l'aviation civile est dûment formé pour superviser les performances de sécurité des fournisseurs de services ayant mis en œuvre le SGS
<i>Références</i>	19B et 19C – iPack de l'OACI – Aider les entités de l'aviation civile à mener des évaluations des besoins en formation (TNA)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-20 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques de sécurité
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 20A – Déterminer dans quels domaines la collaboration/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 le système de compte rendu sur la sécurité <input type="checkbox"/> 20B – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO (ou d'autres organes régionaux), établir un système d'accompagnement incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie et l'échange des meilleures pratiques pour appuyer l'instauration d'une culture de la sécurité positive et l'utilisation proactive de la modélisation des risques <input type="checkbox"/> 20C – Encourager des partenariats publics-privés similaires au concept d'équipes de sécurité de l'aviation commerciale/générale et y participer afin de voir comment renforcer la sécurité du système et d'agir dans ce sens <input type="checkbox"/> 20D – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation pour instaurer un mécanisme d'échanges périodiques d'informations sur la sécurité, d'analyses, de découvertes/leçons tirées en matière de risques de sécurité, et des meilleures pratiques dans un environnement confidentiel et non punitif

<i>Références</i>	<p>20A</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définition de la culture de la sécurité et du processus d'amélioration (CANSO) - Culture de la sécurité en aviation sur le site de SKYbrary <p>20C</p> <ul style="list-style-type: none"> - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale - Comité directeur conjoint de l'aviation générale - Équipe internationale pour la sécurité des hélicoptères - RASG <p>20D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Système de surveillance de l'information sur la sécurité (SIMS) de l'OACI
-------------------	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-21 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau national
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 21A – Établir des liens et faciliter l'échange de données dans les bases nationales de données sur la sécurité de l'aviation, notamment le système de notification obligatoire d'événements, les systèmes de compte rendu volontaire sur la sécurité, les rapports d'audit de sécurité et les statistiques sur le système de l'aviation (volumes de trafic, informations météorologiques, scores EI, etc.) <input type="checkbox"/> 21B – Renforcer les capacités de modélisation des risques de sécurité pour le suivi des problèmes de sécurité systémiques et la prévention des accidents/incidents <input type="checkbox"/> 21C – Encourager l'échange d'informations avec l'industrie
<i>Références</i>	<p>21A et 21B</p> <ul style="list-style-type: none"> - Notification volontaire d'incidents ATM (EVAIR), EUROCONTROL - Groupe de coordination des autorités européennes sur le suivi des données de vol (EAFDM) - Programme de la FAA sur l'analyse et l'échange d'informations sur la sécurité

	<ul style="list-style-type: none">- Programmes de la FAA sur les notifications volontaires en aviation- Programme d'échange des données de vol (FDX) de l'IATA- Programme de l'IATA sur l'échange de données de sécurité mondiales de l'aviation – Système d'évaluation, d'analyse et d'échange de données sur les tendances de sécurité (STEADES)- iMPLEMENT
--	--

PARTIE 2. RÉGIONS

COMPOSANTE 1 – SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

PHASE 1 – ÉTABLISSEMENT D'UN CADRE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (EC-1 À EC-5)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-1 – Application cohérente des SARP de l'OACI au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 1A – Collaborer avec les États au niveau régional pour aider les États ayant une EI faible et/ou des préoccupations significatives de sécurité (SSC) : <ul style="list-style-type: none"> - Fournir un appui en cas de lacunes détectées dans les initiatives de renforcement de la sécurité de plusieurs États afin d'améliorer le rapport coût-efficacité - 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 (en coordination avec la SEI-3B) - Coordonner l'aide aux États ayant pris des mesures temporaires face à des SSC potentielles <input type="checkbox"/> 1B – Relever le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC dans la région (EC-1 à EC-5) <input type="checkbox"/> 1C – Élaborer des règlements harmonisés, des éléments indicatifs techniques et des outils que les États seront chargés de diffuser, et mettre en place un processus de communication des informations cruciales sur la sécurité dans la région, en conformité avec les SARP de l'OACI (EC-2 et EC-5) <input type="checkbox"/> 1D – Élaborer des critères de formation afin d'harmoniser les compétences du personnel technique nécessaire pour superviser efficacement la sécurité au niveau régional (EC-4) <input type="checkbox"/> 1E – Contribuer au renforcement durable de la sécurité au niveau régional par le biais du RASG, de la RSOO et du bureau régional de l'OACI
<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 aérienne – Formation</i> (PANS-TRG) - Doc 10002, <i>Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité</i>

	<ul style="list-style-type: none"> - Doc 10134, <i>Manuel de l'inspecteur de l'aviation civile – Sécurité en cabine</i> - iMPLEMENT - Ressources pour la mise en œuvre en matière de sécurité – Initiative Aucun pays laissé de côté
--	---

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-2 – Établissement d'un processus indépendant d'enquêtes sur les accidents et incidents, en conformité avec l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 2A – Établir un RAIO, si besoin est (voir SEI-1B) (EC-3) <input type="checkbox"/> 2B – Reconnaître les États « champions » par l'intermédiaire des RASG afin de contribuer à renforcer les capacités d'enquêtes sur les accidents et les incidents des États nécessitant une assistance (EC-3 et EC-4) <input type="checkbox"/> 2C – 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 (voir SEI-1A) (EC-3 et EC-4)
<i>Références</i>	<p>2A</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i> <p>2C</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 10062, <i>Manuel d'enquêtes sur les aspects de la sécurité en cabine dans les accidents et incidents</i> - Cir 298, <i>Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation</i> - Cir 315, <i>Dangers des lieux d'accidents d'aviation</i>

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-3 – Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux de création des capacités de supervision de la sécurité requises
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="522 415 1422 506">☐ 3A – Déterminer quelles ressources sont disponibles pour appuyer les initiatives de renforcement de la sécurité dans les États de la région (tous les EC, notamment EC-1 à EC-5) <li data-bbox="522 537 1422 821">☐ 3B – Utiliser la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et les analyses spécifiques du RASG – et/ou de la RSOO – sur les informations cruciales pertinentes en matière de sécurité afin de détecter les problèmes de sécurité au niveau régional et 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 (tous les EC, notamment EC-1 à EC-5) <li data-bbox="522 852 1422 1041">☐ 3C – Faciliter la fourniture d'assistance financière et technique parmi les entités régionales ayant des ressources (RASG, RSOO, bureau régional de l'OACI, États « champions », banques de développement, communautés économiques régionales et autres programmes d'aide régionaux) et accorder la priorité aux États nécessitant une assistance (conformément à la SEI-4 des États) (tous les EC, notamment EC-1 à EC-5) <li data-bbox="522 1073 1422 1136">☐ 3D – Établir une RSOO ou des moyens équivalents pour les fonctions que l'État ne peut pas assumer seul <li data-bbox="522 1167 1097 1199">☐ 3E – Renforcer la RSOO existante (EC-1 à EC-5)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="522 1234 1382 1297">– 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="522 1329 1382 1392">– Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-4 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="522 386 1421 512">☐ 4A – 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 (EC-1 à EC-5) <li data-bbox="522 541 1421 638">☐ 4B – Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider des États à élaborer une législation aéronautique de base (en coordination avec la SEI-1B pour les États) (EC-1) <li data-bbox="522 667 1421 735">☐ 4C – Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider des États à élaborer des règlements nationaux (EC-2) <li data-bbox="522 764 1421 890">☐ 4D – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO, établir un système d'accompagnement/de collaboration incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie ainsi que l'échange des meilleures pratiques et de mesures de suivi internes (EC-3) <li data-bbox="522 919 1421 1050">☐ 4E – Collaborer avec le RASG et/ou la RSOO, les États, l'OACI, les programmes conjoints de l'industrie et/ou des écoles techniques partenaires afin d'attirer, de recruter et de former suffisamment de personnel technique qualifié, et élaborer une stratégie pour le retenir (EC-4) <li data-bbox="522 1079 1421 1268">☐ 4F – Établir et mettre en œuvre un processus pour élaborer et diffuser des éléments indicatifs techniques et des outils mais également fournir des informations cruciales sur la sécurité, en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, étant entendu que ces ressources doivent être adaptées à la réglementation et à l'environnement opérationnel de chaque État (EC-5) <li data-bbox="522 1297 1421 1394">☐ 4G – Dans le cadre des efforts déployés pour améliorer la supervision de la sécurité, coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour traiter des catégories d'événements à risque élevé au niveau régional
<i>Références</i>	<p data-bbox="522 1436 607 1457">4A à 4F</p> <ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="522 1499 1081 1520">– Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> <li data-bbox="522 1562 1081 1583">– Direction de la coopération technique de l'OACI <li data-bbox="522 1625 716 1646">– IMPLEMENT <li data-bbox="522 1688 646 1709">– RASG <li data-bbox="522 1751 781 1772">– RSOO et COSCAP

	<p>4G</p> <ul style="list-style-type: none"> - Appendice B – <i>Feuille de route OPS</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-5 – Fournir à l’OACI des informations régionales sur la sécurité en demandant aux États de remplir, transmettre et mettre à jour tous les documents et dossiers pertinents
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 5A – Déterminer si les États de la région ont fourni à l’OACI les informations de 5B à 5E <input type="checkbox"/> 5B – Demander aux États de la région de remplir et de soumettre leur plan de mesures correctives USOAP <input type="checkbox"/> 5C – Demander aux États de la région de remplir et de soumettre leur liste de vérification de l’auto-évaluation fondée sur les questions de protocole de l’USOAP-CMA <input type="checkbox"/> 5D – Demander aux États de la région de remplir et de soumettre leur SAAQ <input type="checkbox"/> 5E – Demander aux États de la région de remplir et de soumettre leurs listes de vérification de la conformité via le système EFOD <input type="checkbox"/> 5F – Faire appel aux RASG, aux organisations régionales et à d’autres instances régionales pour recueillir et échanger les informations sur la sécurité afin d’évaluer le niveau d’application des SARP de l’OACI à l’échelle régionale
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d’audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> - iSTARS - Formation assistée par ordinateur de l’USOAP-CMA - Cadre en ligne de l’USOAP-CMA - Ateliers de l’USOAP-CMA

PHASE 2 – MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTÈME DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (EC-6 À EC-8)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-6 – Application et respect continus des SARP de l'OACI au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 6A – Collaborer avec les États de la région pour aider les États ayant une EI faible et/ou des préoccupations significatives de sécurité (SSC) : <ul style="list-style-type: none"> – Fournir un appui en cas de lacunes détectées dans les initiatives de renforcement de la sécurité de plusieurs États afin d'améliorer le rapport coût-efficacité – Adopter les meilleures pratiques pour définir les types d'appui rentables qui permettent d'améliorer durablement la supervision de la sécurité, et ajuster constamment les priorités régionales en matière de ressources (en coordination avec la SEI-7B) <input type="checkbox"/> 6B – Relever le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC dans la région (EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 6C – 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 concernant les exploitants étrangers (EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 6D – Collaborer avec les parties prenantes pour résoudre les problèmes de sécurité détectés par le biais des enquêtes sur les accidents et incidents et des comptes rendus sur la sécurité ou par d'autres moyens (EC-8) <input type="checkbox"/> 6E – Continuer à travailler sur les catégories d'événements à risque élevé au niveau régional
<i>Références</i>	<p>6A à 6C</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> – Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> <p>6D</p> <ul style="list-style-type: none"> – Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> <p>6E</p> <ul style="list-style-type: none"> – Appendice B – <i>Feuille de route OPS</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-7 – Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux de création des capacités de supervision de la sécurité requises
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 7A – Déterminer quelles ressources sont disponibles pour appuyer les initiatives en matière de sécurité dans les États de la région (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 7B – Utiliser la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et les analyses régionales des informations cruciales pertinentes en matière de sécurité pour définir les priorités régionales et 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 (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 7C – Faciliter la fourniture d'assistance financière et technique parmi les entités régionales ayant des ressources (RASG, RSOO, bureau régional de l'OACI, États « champions », banques de développement et autres programmes d'aide régionaux) et accorder la priorité aux États nécessitant une assistance (conformément à la SEI-10) (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 7D – Renforcer la RSOO existante, si besoin est (EC-6 à EC-8)
<i>Références</i>	- Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-8 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 8A – 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 un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 8B – Fournir une assistance aux États par le biais du RASG et/ou de la RSOO pour le suivi des activités (EC-7) <input type="checkbox"/> 8C – Utiliser les informations cruciales sur la sécurité ainsi que les éléments indicatifs techniques et les outils élaborés en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes pour faciliter la supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 8D – Résoudre les problèmes de sécurité détectés par le biais des enquêtes sur les accidents et incidents et des comptes rendus sur la sécurité ou par d'autres moyens (EC-8) <input type="checkbox"/> 8E – Dans le cadre des efforts déployés pour améliorer la supervision de la sécurité, coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour traiter des catégories d'événements à risque élevé au niveau régional
<i>Références</i>	<p>8A à 8C</p> <ul style="list-style-type: none"> - RASG - RSOO et COSCAP <p>8D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> <p>8E</p> <ul style="list-style-type: none"> - Appendice B – <i>Feuille de route OPS</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-9 – Fourniture continue à l'OACI d'informations de première main sur la sécurité en demandant aux États de mettre à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès accomplis
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 9A – Évaluer si les États de la région ont mis à jour leurs informations de première main sur la sécurité à l'intention de l'OACI <input type="checkbox"/> 9B – Demander aux États de la région de remplir et de soumettre leur plan de mesures correctives USOAP <input type="checkbox"/> 9C – Demander aux États de la région de mettre à jour et de soumettre leur liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les questions de protocole de l'USOAP-CMA <input type="checkbox"/> 9D – Demander aux États de la région de mettre à jour et de soumettre leur SAAQ <input type="checkbox"/> 9E – Demander aux États de la région de mettre à jour et de soumettre leurs listes de vérification de conformité via le système EFOD <input type="checkbox"/> 9F – Continuer d'encourager les États de la région à mettre à jour en temps utile les documents et les dossiers, si besoin est

	<ul style="list-style-type: none">□ 9G – Continuer de faire appel aux RASG, aux organisations régionales et à d'autres instances régionales pour recueillir et échanger les informations sur la sécurité afin d'évaluer le niveau d'application des SARP de l'OACI à l'échelle régionale
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none">- Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i>- iIMPLEMENT- iSTARS- iPack de l'OACI – Préparation aux activités de l'USOAP-CMA

COMPOSANTE 2 – PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-10 – Promouvoir la mise en œuvre du PNS au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 10A – Choisir une entité de la région qui guidera et appuiera la mise en œuvre du PNS au niveau régional (RASG, RSOO, bureau régional de l'OACI, etc.) <input type="checkbox"/> 10B – Guider et appuyer la mise en œuvre du PNS par les États : <ul style="list-style-type: none"> - Regrouper les analyses des écarts du PNS et les plans de mise en œuvre des États - Détecter les carences communes - Élaborer des stratégies régionales, notamment en matière de collaboration et de ressources, pour accompagner les États dans leurs efforts de mise en œuvre - Recenser et promouvoir les meilleures pratiques de gestion de la sécurité en coordination avec les États et/ou d'autres régions - Faire le suivi des progrès et actualiser les analyses des écarts et les plans de mise en œuvre - Utiliser la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde pour aligner les priorités du RASG <input type="checkbox"/> 10C – Impliquer les États au niveau régional et aligner les activités sur la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde <input type="checkbox"/> 10D – Continuer à travailler sur les catégories d'événements à risque élevé au niveau régional
<i>Références</i>	<p>10A et 10B</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, chapitre 3 - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité - Cadre en ligne de l'USOAP-CMA de l'OACI - SMICG, Comment contribuer à la mise en œuvre réussie d'un PNS et d'un SGS – Recommandations à l'intention des organismes de réglementation

	<p>10D</p> <p>Appendice B – Feuille de route OPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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-11 – Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l’appui de la coordination cohérente des programmes régionaux de mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 11A – Déterminer quelles ressources sont disponibles pour appuyer la mise en œuvre du PNS par les États de la région <input type="checkbox"/> 11B – Utiliser les informations fournies par les États sur l’état d’avancement 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"/> 11C – Collaborer avec le bureau régional de l’OACI pour faciliter la fourniture de l’assistance technique nécessaire à la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 11D – Surveiller les progrès accomplis dans la mise en œuvre du PNS (via iSTARS) et ajuster constamment les priorités régionales en matière de ressources
<i>Références</i>	<p>11B à 11D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, chapitre 3 - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité <p>11C</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) - Coordonnateur régional de la Direction de la coopération technique de l’OACI <p>11D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise sur le portail sécurisé de l’OACI)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-12 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer la mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 12A – Déterminer dans quels domaines la collaboration/le soutien sont nécessaires dans le cadre de la mise en œuvre des PNS (voir SEI-14) <input type="checkbox"/> 12B – Déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation pertinentes, notamment les États ayant mis ou mettant en œuvre un PNS <input type="checkbox"/> 12C – Élaborer et appliquer une stratégie cohérente et harmonisée pour traiter des éléments communs manquants ou insuffisants mis en évidence par l'analyse des écarts du PNS des États de la région <input type="checkbox"/> 12D – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO, établir et utiliser un système d'accompagnement incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie et l'échange des meilleures pratiques pour appuyer la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 12E – Former le personnel concerné au PNS, en collaboration avec la RSOO et/ou d'autres États (p. ex. formation initiale, formation périodique) <input type="checkbox"/> 12F – Élaborer et mettre en œuvre un processus pour échanger les éléments indicatifs techniques, les outils et les informations cruciales sur la sécurité se rapportant au PNS (p. ex. circulaires consultatives, instructions au personnel, indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes <input type="checkbox"/> 12G – Collaborer avec les États de la région pour s'assurer que tous les éléments de leur PNS sont à jour et efficaces et favorisent une amélioration continue
<i>Références</i>	<p>12A à 12C</p> <ul style="list-style-type: none"> - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Cadre en ligne de l'USOAP-CMA de l'OACI - Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise sur le portail sécurisé de l'OACI) <p>12D à 12G</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordonnateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI

	<p>12F</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité - SMICG, Outil d'évaluation des PNS <p>12G</p> <ul style="list-style-type: none"> - SMICG, Comment contribuer à la mise en œuvre réussie d'un PNS et d'un SGS – Recommandations à l'intention des organismes de réglementation
--	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-13 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 13A – Encourager les États à fournir régulièrement des informations sur l'état d'avancement de leur PNS (via iSTARS) et sur les problèmes de sécurité afin de détecter les dangers et les carences et de gérer les risques de sécurité dans la région <input type="checkbox"/> 13B – Élaborer et adopter des systèmes harmonisés de compte rendu sur la sécurité dans le cadre du SGS des fournisseurs de services de la région (p. ex. des systèmes de notification volontaire) <input type="checkbox"/> 13C – Encourager les États et l'industrie de la région à échanger les informations sur la sécurité et à contribuer aux mécanismes régionaux de notification et de suivi <input type="checkbox"/> 13D – Utiliser les méthodes régionales d'évaluation des performances de sécurité (notamment les paramètres de sécurité harmonisés) pour que le RASG effectue des analyses de sécurité en coordination avec la RSOO ou le RAIO <input type="checkbox"/> 13E – Encourager tous les États à fournir au RASG des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité du PNS, et sur les questions émergentes <input type="checkbox"/> 13F – Encourager tous les États à signaler tout problème de sécurité via le portail sécurisé sur les questions émergentes et les catégories supplémentaires de risques de sécurité opérationnelle <input type="checkbox"/> 13G – Utiliser des paramètres harmonisés pour l'élaboration et le suivi des indicateurs de performance de sécurité au niveau régional (au sein du RASG) <input type="checkbox"/> 13H – Établir un registre régional des risques de sécurité

<i>Références</i>	<p>13A</p> <ul style="list-style-type: none"> - iSTARS <p>13B à 13H</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> - Portail sécurisé sur les questions émergentes et les catégories supplémentaires de risques de sécurité opérationnelle - Comptes rendus régionaux de sécurité du RASG - SMICG, Approche systémique d'évaluation des performances de sécurité – Perspectives des organismes de réglementation - SMICG, Directives relatives à l'évaluation des performances de sécurité pour les fournisseurs de services
-------------------	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-14 – Affectation des ressources régionales pour le développement constant de l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 14A – Collaborer avec les États et les organisations pour tirer parti des compétences et des technologies disponibles dans la région pour améliorer l'analyse de la sécurité et le suivi des stratégies d'analyse et d'atténuation des risques <input type="checkbox"/> 14B – 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"/> 14C – Collaborer avec les bureaux régionaux de l'OACI et les organisations donatrices pour utiliser les moyens disponibles (p. ex. la Direction de la coopération technique) et contribuer au renforcement des capacités de modélisation des risques
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité - iPack de l'OACI – Aider les entités de l'aviation civile à mener des évaluations des besoins en formation (TNA)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-15 – Collaboration régionale avec les parties prenantes clés de l’aviation pour appuyer l’utilisation proactive de la modélisation des risques
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 15A – 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 proactive de la modélisation des risques <input type="checkbox"/> 15B – Promouvoir l’échange d’informations sur la sécurité et des meilleures pratiques à l’appui d’une culture de la sécurité positive pour les États et les parties prenantes <input type="checkbox"/> 15C – Encourager et appuyer des partenariats publics-privés similaires au concept d’équipes de sécurité de l’aviation commerciale/générale afin de voir comment renforcer la sécurité du système et d’agir dans ce sens <input type="checkbox"/> 15D – Encourager et appuyer les efforts des États pour établir des mécanismes d’échanges périodiques d’informations sur la sécurité, d’analyses, de découvertes/leçons tirées en matière de risques de sécurité et des meilleures pratiques à l’appui d’une culture de la sécurité positive
<i>Références</i>	<p>15A et 15B</p> <ul style="list-style-type: none"> - Définition de la culture de la sécurité et du processus d’amélioration (CANSO) - Culture de la sécurité en aviation sur le site de SKYbrary <p>15C</p> <ul style="list-style-type: none"> - Équipe pour la sécurité de l’aviation commerciale - Comité directeur conjoint de l’aviation générale - Équipe internationale pour la sécurité des hélicoptères <p>15D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Système de surveillance de l’information sur la sécurité (SIMS) de l’OACI - RASG

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-16 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau régional
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 16A – Établir des liens et faciliter l'échange de données entre les États et les parties prenantes pour des activités d'analyse et de suivi de haut niveau à l'échelle régionale <input type="checkbox"/> 16B – Définir les conditions requises pour l'échange de données au niveau interrégional et international
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Notification volontaire d'incidents ATM (EVAIR), EUROCONTROL - Groupe de coordination des autorités européennes sur le suivi des données de vol (EAFDM) - Centre européen de coordination des systèmes de notification des accidents et incidents d'aviation (ECCAIRS) - Programme de la FAA sur l'analyse et l'échange d'informations sur la sécurité - Programme d'échange des données de vol (FDX) de l'IATA - Programme de l'IATA sur l'échange de données de sécurité mondiales de l'aviation – Système d'évaluation, d'analyse et d'échange de données sur les tendances de sécurité (STEADES)

PARTIE 3. INDUSTRIE**COMPOSANTE 1 – SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ****PHASE 1 – ÉTABLISSEMENT D'UN CADRE DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (EC-1 À EC-5)**

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-1 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 1A – 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 un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (EC-1 à EC-5) <input type="checkbox"/> 1B – Le cas échéant, contribuer à l'élaboration de règlements nationaux (EC-2) <input type="checkbox"/> 1C – Participer aux activités régionales pour échanger les meilleures pratiques et effectuer un travail d'accompagnement et de suivi (EC-3) <input type="checkbox"/> 1D – Traiter des catégories d'événements à risque élevé au niveau national et régional, le cas échéant, en coordination avec les États et les régions
<i>Références</i>	1A à 1C <ul style="list-style-type: none"> - Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - RASG - RSOO et COSCAP 1D <ul style="list-style-type: none"> - Appendice B – <i>Feuille de route OPS</i> - Bibliothèque GASP – Plans régionaux de sécurité de l'aviation - Bibliothèque GASP – Plans nationaux de sécurité de l'aviation

PHASE 2 – MISE EN ŒUVRE D'UN SYSTÈME DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (EC-6 À EC-8)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-2 – Meilleur respect de la réglementation applicable par l'industrie
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 2A – Collaborer avec l'industrie pour garantir un meilleur respect de la réglementation applicable (EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 2B – Encourager les fournisseurs de services à participer aux programmes d'évaluation pertinents de l'industrie reconnus par l'OACI (EC-8) <input type="checkbox"/> 2C – Encourager la participation active de l'industrie aux RASG afin d'appuyer la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (EC-6 à EC-8)
<i>Références</i>	2B <ul style="list-style-type: none"> - Programme d'excellence de l'ACI pour les aéroports (APEX) en matière de sécurité - Norme d'excellence de la CANSO pour les systèmes de gestion de la sécurité - Norme de base du risque en aviation (BARS) de la FSF - Audit IATA de la sécurité de l'exploitation (IOSA) - Programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol (ISAGO) - Norme internationale du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) pour l'exploitation des avions d'affaires (IS-BAO)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-3 – Affectation des ressources de l'industrie pour une supervision efficace de la sécurité
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 3A – Déterminer quelles ressources sont disponibles pour appuyer les initiatives de renforcement de la sécurité pour les États et les régions (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 3B – Participer aux initiatives de renforcement de la sécurité en collaboration avec les gouvernements/l'industrie, à l'échelle régionale et internationale
<i>Références</i>	- Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-4 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l’aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 4A – 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 un plan d’action pour résoudre les problèmes de sécurité (EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> 4B – Contribuer à résoudre les problèmes de sécurité détectés par le biais des enquêtes sur les accidents et incidents et des comptes rendus sur la sécurité ou par d’autres moyens (EC-8) <input type="checkbox"/> 4C – Continuer à traiter des catégories d’événements à risque élevé au niveau national et régional en collaboration avec les groupes régionaux
<i>Références</i>	4A – RASG – RSOO et COSCAP 4B – Doc 9756, <i>Manuel d’enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation</i> 4C – Appendice B – <i>Feuille de route OPS</i> – Bibliothèque GASP – Plans régionaux de sécurité de l’aviation – Bibliothèque GASP – Plans nationaux de sécurité de l’aviation

COMPOSANTE 2 – PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-5 – Meilleur respect des exigences applicables du SGS par l'industrie
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 5A – Mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) conforme à la réglementation nationale et aux éléments-cadres figurant à l'appendice 2 de l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> <input type="checkbox"/> 5B – Aviser les autorités/entités compétentes de la région (États, RASG, RSOO) en cas de divergences dans l'application des exigences du SGS dans les États de la région <input type="checkbox"/> 5C – Utiliser les éléments indicatifs disponibles (p. ex. ceux des États ou des organisations non gouvernementales) afin de faciliter la mise en œuvre du SGS
<i>Références</i>	5A à 5C – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> , chapitre 4 – Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> 5A – Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> , appendice 2 – Exigences de l'État relatives au SGS national 5C – Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité – SMICG, SGS pour les petites organisations – Norme d'excellence de la CANSO pour les systèmes de gestion de la sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-6 – Ressources pour une mise en œuvre efficace du SGS par les fournisseurs de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 6A – Collaborer avec l'État et les associations de l'industrie pour faire progresser la mise en œuvre du SGS et mettre en évidence les attentes qu'il est impossible de satisfaire efficacement <input type="checkbox"/> 6B – Déterminer dans quels domaines des ressources sont nécessaires dans le cadre du plan de mise en œuvre du SGS élaboré suite à l'analyse des écarts du SGS <input type="checkbox"/> 6C – Établir un processus de planification et d'affectation des ressources pour la mise en œuvre du SGS, notamment des ressources qui pourraient être obtenues auprès des organisations de l'industrie <input type="checkbox"/> 6D – Obtenir du responsable du fournisseur de services qu'il s'engage à fournir les ressources nécessaires à la mise en œuvre du SGS <input type="checkbox"/> 6E – Encourager d'autres fournisseurs de services (p. ex. les exploitants de transport intercompagnies) à mettre en œuvre un SGS au sein de leur exploitation en 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>, chapitre 4 - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité - Programme de formation en gestion de la sécurité (SMTP) de l'OACI - Norme d'excellence de la CANSO pour les systèmes de gestion de la sécurité - Diplôme de l'IATA en gestion de la sécurité pour les compagnies aériennes

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-7 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour achever la mise en œuvre du PNS
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 7A – Contribuer à déterminer quelles parties prenantes clés de l'aviation sont associées à la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 7B – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation à l'appui d'un plan d'action pour la mise en œuvre du PNS

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 7C – Appuyer les efforts du RASG et/ou de la RSOO en vue d'établir un système d'accompagnement incluant la fourniture d'une assistance aux États/à l'industrie et l'échange des meilleures pratiques pour appuyer la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> 7D – Contribuer aux échanges d'éléments indicatifs techniques, d'outils et d'informations cruciales sur la sécurité se rapportant au PNS et au SGS (p. ex. circulaires consultatives, instructions au personnel, indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes <input type="checkbox"/> 7E – Appuyer l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes <input type="checkbox"/> 7F – Continuer à traiter des catégories d'événements à risque élevé au niveau national et régional en collaboration avec les groupes régionaux
<i>Références</i>	<p>7A à 7E</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, chapitre 4 - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Exigences de l'État relatives au SGS national <p>7D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité <p>7F</p> <ul style="list-style-type: none"> - Appendice B – <i>Feuille de route OPS</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-8 – Données et informations sur la 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>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 8A – Respecter les lois, les règles et les politiques nationales relatives à la protection des données et des informations sur la sécurité ainsi que des sources connexes, conformément à l'appendice 3 de l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i> <input type="checkbox"/> 8B – Établir des systèmes de notification obligatoire en matière de sécurité

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 8C – Transmettre au besoin les informations des fournisseurs de services via les systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) ou les réseaux d'échange d'informations sur la sécurité de l'État, y compris le système de notification obligatoire en matière de sécurité <input type="checkbox"/> 8D – Établir des mécanismes internes pour la protection des données et des informations sur la sécurité ainsi que des sources connexes afin de renforcer la sécurité <input type="checkbox"/> 8E – Établir des systèmes de notification volontaire et confidentielle sur les dangers/événements dans le cadre du SGS <input type="checkbox"/> 8F – Établir et maintenir une base de données sur la sécurité pour que le personnel technique puisse faire le suivi des problèmes de sécurité systémiques des fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 8G – Établir et utiliser un processus de gestion des risques de sécurité
Références	<p>8A</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, appendice 3 <p>8B</p> <ul style="list-style-type: none"> - Équipe de taxonomie commune CAST (Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale) / OACI (CICIT) - Classement ADREP (comptes rendus d'accidents/incidents) de l'OACI - SMICG, Établissement d'un classement des dangers communs - SMICG, Exemples tirés du classement des dangers <p>8B à 8G</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, chapitre 4 - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Exigences de l'État relatives au SGS national

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-9 – Données et informations sur la 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>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 9A – Élaborer des méthodes d'évaluation des performances de sécurité alignées sur les paramètres de sécurité harmonisés de l'industrie en suivant le processus mis en place pour gérer les risques de sécurité

	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> 9B – Établir des indicateurs et des objectifs de performance en matière de sécurité ainsi que des paramètres d'alerte connexes en suivant le processus mis en place pour gérer les risques de sécurité <input type="checkbox"/> 9C – Encourager l'utilisation de paramètres harmonisés à l'échelle mondiale pour l'élaboration et le suivi des indicateurs de performance de sécurité, dans le cadre du SGS des fournisseurs de services <input type="checkbox"/> 9D – Encourager l'échange et l'utilisation d'informations provenant de l'industrie pour détecter les carences et les dangers en matière de sécurité et atténuer les risques de sécurité <input type="checkbox"/> 9E – 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
Références	<p>9A à 9D</p> <ul style="list-style-type: none"> - Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, chapitre 4 - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> <p>9A et 9B</p> <ul style="list-style-type: none"> - SMICG, Approche systémique d'évaluation des performances de sécurité – Perspectives des organismes de réglementation - SMICG, Directives relatives à l'évaluation des performances de sécurité pour les fournisseurs de services <p>9B</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indicateurs de performance de sécurité établis par des organisations non gouvernementales : <ul style="list-style-type: none"> - ACI - CANSO - IATA - IBAC - Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) <p>9E</p> <ul style="list-style-type: none"> - iPack de l'OACI – Élaborer un plan national de sécurité de l'aviation NASP

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-10 – Affectation des ressources de l'industrie pour l'amélioration continue du PNS et du SGS
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 10A – Veiller à ce qu'un personnel technique compétent soit affecté, au niveau du fournisseur de services, pour appuyer les exigences relatives à l'infrastructure du PNS <input type="checkbox"/> 10B – Fournir les résultats de l'analyse de sécurité des fournisseurs de services pour appuyer le PNS
<i>Références</i>	10A - iPack de l'OACI – Aider les entités de l'aviation civile à mener des évaluations des besoins en formation (TNA) 10B - Site web sur la mise en œuvre de la gestion de la sécurité

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-11 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 11A – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation afin de tirer parti des meilleures pratiques en matière d'analyse des informations sur la sécurité <input type="checkbox"/> 11B – Fournir les méthodes de détection des risques de sécurité aux parties prenantes pour mettre en place des stratégies de suivi et d'atténuation <input type="checkbox"/> 11C – Collaborer activement avec les États et les organisations investis dans la modélisation des risques
<i>Références</i>	- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale - Comité directeur conjoint de l'aviation générale - Équipe internationale pour la sécurité des hélicoptères - RASG

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	SEI-12 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> 12A – Vérifier qu'un cadre juridique efficace est mis en place pour la protection des données et des informations sur la sécurité ainsi que des sources connexes <input type="checkbox"/> 12B – Créer des capacités de modélisation des risques à l'appui du suivi des problèmes de sécurité systémiques et de la prévention des accidents/incidents <input type="checkbox"/> 12C – Superviser les réseaux d'échange d'informations sur la sécurité à des fins d'amélioration continue
<i>Références</i>	12A - Programme de la FAA sur l'analyse et l'échange d'informations sur la sécurité - Programme d'échange des données de vol (FDX) de l'IATA - Programme de l'IATA sur l'échange de données de sécurité mondiales de l'aviation – Système d'évaluation, d'analyse et d'échange de données sur les tendances de sécurité (STEADES)

Appendice B

FEUILLE DE ROUTE DES RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE (OPS)

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

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

Note 3.— Les plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) contiennent les catégories régionales d'événements à risque élevé (R-HRC) actualisées et les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) propres à chaque région. Les dernières versions des RASP figurent dans le répertoire consacré au GASP à www.icao.int/RASP.

1. IMPACT SANS PERTE DE CONTRÔLE (CFIT)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des risques de CFIT
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<p>1. Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité en matière de CFIT :</p> <ul style="list-style-type: none">a) S'assurer que les aéronefs sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) conformément à l'Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i>b) Encourager l'utilisation du TAWS au-delà des exigences de l'Annexe 6c) Publier un avis de sécurité afin d'accroître le respect des procédures d'alerte du TAWSd) Sensibiliser davantage aux risques d'approchee) Envisager la mise en œuvre d'approches finales en descente continue (CDFA)f) Envisager la mise en œuvre de systèmes d'avertissement d'altitude minimal de sécurité (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) Encourager la saisie dans le TAWS des données de localisation du GPS

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Valider l'efficacité des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI), exposées dans la présente feuille de route, par le biais d'analyse des comptes rendus obligatoires d'événements (MOR), des systèmes de communication volontaire d'événements et des enquêtes sur les accidents/incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier les facteurs contributifs supplémentaires, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a) Vol dans des conditions environnementales défavorables b) Conception et documentation de l'approche [p. ex. procédures d'approche avec guidage vertical (APV) ou performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV)] c) Phraséologie utilisée (normalisée/non normalisée) d) Fatigue et désorientation du pilote 4. Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des CFIT, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> - Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> - Rapport sur la sécurité de l'OACI - RASG - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des CFIT - CFIT IATA - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Trousse ALAR de la Fondation pour la sécurité des vols - SKYbrary - EUROCONTROL

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

	<ul style="list-style-type: none"> - CFIT IATA - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Trousse ALAR de la Fondation pour la sécurité des vols - SKYbrary - EUROCONTROL
--	---

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

<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none">- Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i>- Rapport sur la sécurité de l'OACI- RASG- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des CFIT- CFIT IATA- Rapport sur la sécurité de l'IATA- Trousse ALAR de la Fondation pour la sécurité des vols- SKYbrary- EUROCONTROL
-------------------	--

2. PERTE DE CONTRÔLE EN VOL (LOC-I)

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

Références	<ul style="list-style-type: none"> - Annexe 1 – <i>Licences du personnel</i> - Doc 10011, <i>Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i> - Rapport sur la sécurité de l'OACI - LOC-I OACI - RASG - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des LOC-I - LOC-I IATA - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Fondation pour la sécurité des vols - SKYbrary - EUROCONTROL
------------	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité LOC-I suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) Promouvoir la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement dans tous les programmes de conversion et de formation périodique sur simulateur de vol complet b) Faire en sorte que davantage de temps soit consacré à la formation au rôle de pilote surveillant 2. Valider l'efficacité dans la région des SEI en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a) Distraction b) Conditions météorologiques défavorables c) Baisse de vigilance

	<ul style="list-style-type: none"> d) Procédures d'exploitation normalisée (SOP) inadéquates pour une gestion de vol efficace e) Hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement f) Manque de connaissance ou de compétence en matière de procédures de rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles de l'aéronef g) Commandes de vol inappropriées en réponse à une alerte soudaine d'angle anormal d'inclinaison latérale <p>4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de LOC-I, le cas échéant, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Organiser des séminaires ou des ateliers sur la sécurité b) Faciliter les projets régionaux d'assistance technique <p>5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI</p>
<p><i>Références</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Annexe 1 – <i>Licences du personnel</i> - Doc 10011, <i>Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i> - Rapport sur la sécurité de l'OACI - LOC-I OACI - RASG - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des LOC-I - LOC-I IATA - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Fondation pour la sécurité des vols - SKYbrary - EUROCONTROL

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

<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none">- Annexe 1 – <i>Licences du personnel</i>- Doc 10011, <i>Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i>- Rapport sur la sécurité de l'OACI- LOC-I OACI- RASG- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des LOC-I- LOC-I IATA- Rapport sur la sécurité de l'IATA- Fondation pour la sécurité des vols- SKYbrary- EUROCONTROL
-------------------	--

3. COLLISION EN VOL (MAC)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité MAC suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) Établir des orientations et réglementations afin d'assurer que les aéronefs sont équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS), conformément à l'Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> b) S'assurer du respect des procédures d'avertissement ACAS c) Encourager l'amélioration des systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC), des procédures et des outils afin de renforcer la gestion des conflits d) Encourager l'amélioration des systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote 2. Valider l'efficacité des SEI via l'analyse des systèmes MOR et VOR et les enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a) Conditions du trafic – densité, complexité, mélange de types d'aéronefs et de capacités, etc. b) Performance ATC liée à la charge de travail, aux compétences, au travail d'équipe, aux procédures, à l'engagement, etc., ainsi qu'à l'influence de la gestion de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) c) Formation et culture d'entreprise de l'équipage de conduite et sa charge de travail, ses compétences, son travail d'équipe, ses procédures, son engagement, etc., ainsi que l'influence de la gestion de la sécurité des exploitants d'aéronefs d) Systèmes ATC – traitement des données de vol, communication, avertissement de conflit à court terme (STCA), etc., ainsi que l'interaction avec les opérateurs humains et les systèmes d'aéronef, et la politique d'approvisionnement des ANSP e) Équipement des aéronefs – pilotes automatiques, transpondeurs et ACAS, mais également la performance des aéronefs (p. ex. la vitesse ascensionnelle) et leur taille f) Infrastructure de navigation aérienne – à la fois couverture et qualité

	<p>g) Surveillance – à la fois couverture et qualité</p> <p>h) Traitement des données de plan de vol – efficacité et fiabilité de la communication, l'approbation et la distribution du plan de vol</p> <p>i) Espace aérien – complexité de la conception de l'espace aérien, configuration de la route, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire, etc.</p> <p>j) Vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la gestion des conflits et l'évitement des collisions</p> <p>4. Élaboration et mise en œuvre de SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de MAC, le cas échéant</p> <p>5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI</p>
<p><i>Références</i></p>	<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 aérienne – Formation</i> (PANS-TRG) - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - iSTARS - Rapport sur la sécurité de l'OACI - Équipe de taxonomie commune CAST/OACI - RASG - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des MAC - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Fondation pour la sécurité des vols - SKYbrary - EUROCONTROL

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité MAC suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) Promouvoir des orientations et réglementations afin d'assurer que les aéronefs sont équipés d'un ACAS, conformément à l'Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i> b) Promouvoir le respect des procédures d'avertissement ACAS c) Encourager l'amélioration des systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC), des procédures et des outils afin de renforcer la gestion des conflits d) Encourager l'amélioration des systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote 2. Valider l'efficacité dans la région des SEI en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs régionaux, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a) Conditions du trafic – densité, complexité, mélange de types d'aéronefs et de capacités, etc. b) Performance ATC liée à la charge de travail, aux compétences, au travail d'équipe, aux procédures, à l'engagement, etc., ainsi que l'influence de la gestion de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) c) Formation et culture d'entreprise de l'équipage de conduite, et sa charge de travail, ses compétences, son travail d'équipe, ses procédures, son engagement, etc., ainsi que l'influence de la gestion de la sécurité des exploitants d'aéronefs d) Systèmes ATC – traitement des données de vol, communication, avertissement de conflit à court terme (STCA), etc., ainsi que l'interaction avec les opérateurs humains et les systèmes d'aéronef, et la politique d'approvisionnement des ANSP e) Équipement des aéronefs – pilotes automatiques, transpondeurs et ACAS, mais également la performance des aéronefs (p. ex. la vitesse ascensionnelle) et leur taille f) Infrastructure de navigation aérienne – à la fois couverture et qualité g) Surveillance – à la fois couverture et qualité

	<ul style="list-style-type: none"> h) Traitement des données de plan de vol – efficacité et fiabilité de la communication, l'approbation et la distribution du plan de vol i) Espace aérien – complexité de la conception de l'espace aérien, configuration de la route, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire, etc. j) Vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la gestion des conflits et l'évitement des collisions <p>4. Élaboration et mise en œuvre de SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de MAC, le cas échéant</p> <p>5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI</p>
<p>Références</p>	<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 (PANS-OPS)</i> - Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Formation (PANS-TRG)</i> - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - iSTARS - Rapport sur la sécurité de l'OACI - Équipe de taxonomie commune CAST/OACI - RASG - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des MAC - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Fondation pour la sécurité des vols - SKYbrary - EUROCONTROL

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<p>1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité MAC suivantes :</p> <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 d'un STCA, notamment un STCA approprié aux zones d'aérogare e) Améliorer la fiabilité et la conformité des filets de sûreté afin de fournir des avertissements rapides et fiables, et réduire les alertes nuisibles f) Améliorer les systèmes d'aéronef avertissant les pilotes de toute indisponibilité des transpondeurs et ACAS g) Améliorer les systèmes ATC, les procédures et les outils de renforcement de la gestion des conflits, cela peut inclure la prévisibilité des trajectoires d'aéronefs, afin que les conflits puissent être prédits et résolus plus tôt, à l'aide du système de détection des conflits à moyen terme (MTCD) et de systèmes similaires h) Améliorer les systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote <p>2. Valider l'efficacité des SEI via l'analyse FDM* et les comptes rendus des pilotes et ATC** (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p> <p>3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Conditions du trafic — densité, complexité, mélange de types d'aéronefs et de capacités, etc. b) Performance ATC liée à la charge de travail, aux compétences, au travail d'équipe, aux procédures, à l'engagement, etc., ainsi qu'à l'influence de la gestion de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) <p>* <i>Avis de résolution du système d'alerte de trafic et d'évitement de collisions (TCAS RA), avis de circulation TCAS (TCAS TA)</i></p> <p>** <i>Séparation et violation de l'espace aérien, dépassement de niveau de vol, proximité d'aéronef (AIRPROX), erreur grave de navigation (GNE) et large écart de hauteur (LHD)</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> c) Formation et culture d'entreprise de l'équipage de conduite, et sa charge de travail, ses compétences, son travail d'équipe, ses procédures, son engagement, etc., ainsi que l'influence de la gestion de la sécurité des exploitants d'aéronefs d) Systèmes ATC – traitement des données de vol, communication, avertissement de conflit à court terme (STCA), etc., ainsi que l'interaction avec les opérateurs humains et les systèmes d'aéronef, et la politique d'approvisionnement des ANSP e) Équipement des aéronefs – pilotes automatiques, transpondeurs et ACAS, mais également la performance des aéronefs (p. ex. la vitesse ascensionnelle) et leur taille f) Infrastructure de navigation aérienne – à la fois couverture et qualité g) Surveillance – à la fois couverture et qualité h) Traitement des données de plan de vol – efficacité et fiabilité de la communication, l'approbation et la distribution du plan de vol i) Espace aérien – complexité de la conception de l'espace aérien, configuration de la route, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire, etc. j) Vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la gestion des conflits et l'évitement des collisions <p>4. Élaboration et mise en œuvre de SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de MAC, le cas échéant</p> <p>5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI</p>
<p><i>Références</i></p>	<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 aérienne – Formation</i> (PANS-TRG) - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - iSTARS - Rapport sur la sécurité de l'OACI

	<ul style="list-style-type: none">- Équipe de taxonomie commune CAST/OACI- RASG- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des MAC- Rapport sur la sécurité de l'IATA- Fondation pour la sécurité des vols- SKYbrary- EUROCONTROL
--	--

4. SORTIE DE PISTE (RE)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesure de sécurité RE suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) S'assurer de l'établissement et de la mise en 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) S'assurer de comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et d'aérodromes (p. ex. l'état de la surface des pistes en conformité avec le format de compte rendu mondial de l'OACI figurant dans l'Annexe 14 – <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, de l'OACI ainsi qu'aux PANS-Aérodromes (Doc 9981) 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 2. Valider l'efficacité des SEI via les analyses des systèmes MOR, VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a) SOP inefficaces b) Non-respect des SOP appropriées c) Atterrissage long/interrrompu/à rebond/ferme/excentré/en crabe d) Conception inadéquate des procédures d'approche e) Supervision réglementaire inadéquate

	<ol style="list-style-type: none"> 4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RE, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<p>Références</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Annexe 14 – Aéroports, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aéroports</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 – Aéroports</i> (PANS-Aéroports) - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes de l'OACI - Guide de l'Équipe de sécurité des pistes de l'OACI - Trousse de mise en œuvre sur la sécurité des pistes de l'OACI - RASG - Promotion de la sécurité (EASA) - Plan d'action européen pour la prévention des sorties de piste - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des RE - RSOO - iSTARS - Rapport sur la sécurité de l'OACI - Équipe de taxonomie commune CAST/OACI - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Sécurité des pistes (IATA) - SKYbrary - Trousse ALAR de la Fondation pour la sécurité des vols - Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité RE suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) Promouvoir l'établissement et la mise en œuvre d'un programme national de sécurité des pistes et d'équipes de sécurité des pistes b) Promouvoir l'établissement de politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent de travers et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c) Sensibiliser les équipages aux systèmes embarqués de dépassement de piste et d'alerte d) Encourager les comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et d'aérodromes (p. ex. l'état de la surface des pistes en conformité avec le format de compte rendu mondial de l'OACI dans l'Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i>, le freinage et les distances déclarées révisées) e) Promouvoir la certification des aérodromes conformément à l'Annexe 14, volume I, de l'OACI ainsi qu'aux PANS-Aérodromes (Doc 9981) 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) Encourager l'établissement de procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées 2. Valider l'efficacité dans la région des SEI en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a) SOP inefficaces b) Non-respect des SOP appropriées c) Atterrissage long/interrrompu/à rebond/ferme/excentré/en crabe d) Conception inadéquate des procédures d'approche e) Supervision réglementaire inadéquate 4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RE, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI

Références	<ul style="list-style-type: none">- Annexe 14 – Aéroports, volume I – Conception et exploitation technique des aéroports- Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des avions</i> (PANS-OPS)- Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aéroports</i> (PANS-Aéroports)- Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i>- Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes de l'OACI- Guide de l'Équipe de sécurité des pistes de l'OACI- Trousse de mise en œuvre sur la sécurité des pistes de l'OACI- RASG- Promotion de la sécurité (EASA)- Plan d'action européen pour la prévention des sorties de piste- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des RE- RSOO- iSTARS- Rapport sur la sécurité de l'OACI- Équipe de taxonomie commune CAST/OACI- Rapport sur la sécurité de l'IATA- Sécurité des pistes (IATA)- SKYbrary- Trousse ALAR de la Fondation pour la sécurité des vols- Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste
------------	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité RE suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) Participation active aux programmes de sécurité des pistes et aux équipes de sécurité des pistes b) Politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent de travers et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) c) Équiper les aéronefs de systèmes de dépassement de piste et d'alerte d) Comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et d'aérodromes (p. ex. l'état de la surface des pistes en conformité avec le format de compte rendu mondial de l'OACI dans l'Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i>, le freinage et les distances déclarées révisées) e) Respecter les dispositions concernant les pistes, qui figurent dans l'Annexe 14, volume I, de l'OACI ainsi que dans les PANS-Aérodromes (Doc 9981) f) Envisager un système d'arrêt si les critères RESA ne peuvent pas être respectés g) Procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées 2. Valider l'efficacité des SEI via l'analyse FDM* et des comptes rendus des pilotes** (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a) SOP inefficaces b) Non-respect des SOP appropriées c) Atterrissage long/interrrompu/à rebond/ferme/excentré/en crabe d) Conception inadéquate des procédures d'approche e) Supervision réglementaire inadéquate <p>* <i>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)</i></p> <p>** <i>Freinage, conditions climatiques défavorables, mauvais fonctionnement des aides à la navigation (NAVAID)</i></p>

	<ol style="list-style-type: none"> 4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RE, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
Références	<ul style="list-style-type: none"> - Annexe 14 – Aéroports, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aéroports</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 – Aéroports</i> (PANS-Aéroports) - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes de l'OACI - Guide de l'Équipe de sécurité des pistes de l'OACI - Trousse de mise en œuvre sur la sécurité des pistes de l'OACI - RASG - Promotion de la sécurité (EASA) - Plan d'action européen pour la prévention des sorties de piste - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des RE - RSOO - iSTARS - Rapport sur la sécurité de l'OACI - Équipe de taxonomie commune CAST/OACI - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Sécurité des pistes (IATA) - SKYbrary - Trousse ALAR de la Fondation pour la sécurité des vols - Plan d'action mondial pour la prévention des sorties de piste

5. INCURSION SUR PISTE (RI)

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité RI suivantes : <ol style="list-style-type: none"> a) S'assurer de l'établissement et de la mise en œuvre d'un programme national de sécurité des pistes et de la création d'équipes de sécurité des pistes b) Encourager l'établissement de politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de la situation à l'intention des contrôleurs, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste c) S'assurer de l'utilisation effective des technologies appropriées pour améliorer la conscience de 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) d) Certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i>, de l'OACI ainsi qu'aux PANS-Aérodromes (Doc 9981) e) S'assurer de l'utilisation de phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables [p. ex. <i>Manuel de radiotéléphonie</i> (Doc 9432)] f) S'assurer de l'identification et de la diffusion dans la publication d'information aéronautique (AIP) des points chauds aux aérodromes g) S'assurer que des stratégies appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds identifiés sont élaborées et mises en œuvre 2. Valider l'efficacité des SEI via les analyses MOR, VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a) Vols dans des conditions de faible visibilité b) Conception d'aérodrome complexe ou inadéquate c) Complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples) d) Autorisations conditionnelles

	<ul style="list-style-type: none"> e) Utilisation simultanée de pistes sécantes f) Problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ g) Phraséologie utilisée (p. ex. non normalisée/normalisée, confusion d'indicatifs d'appel) h) Utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATC i) Compétences en anglais malgré l'introduction par l'OACI d'un système de validation des compétences en anglais aéronautique j) Formation et programme d'évaluation inadéquats des conducteurs de l'aire de trafic <p>4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RI, le cas échéant</p> <p>5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI</p>
Références	<ul style="list-style-type: none"> - Annexe 14 – Aéroports, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aéroports</i> - Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des avions</i> (PANS-OPS) - Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aéroports</i> (PANS-Aéroports) - Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i> - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i> - Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes de l'OACI - Guide de l'Équipe de sécurité des pistes de l'OACI - Trousse de mise en œuvre sur la sécurité des pistes de l'OACI - RASG - Promotion de la sécurité (EASA) - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des RI - RSOO

	<ul style="list-style-type: none"> - iSTARS - Rapport sur la sécurité de l'OACI - Équipe de taxonomie commune CAST/OACI - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Sécurité des pistes (IATA) - Fondation pour la sécurité des pistes - SKYbrary - EUROCONTROL - Plan d'action européen pour la prévention des incursions sur piste
--	---

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<p>1. Mettre en œuvre les mesures RI suivantes :</p> <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) Promouvoir l'établissement de politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de situation à l'intention des contrôleurs, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste c) Promouvoir l'utilisation effective des technologies appropriées pour améliorer la conscience de 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 – <i>Aéroports</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aéroports</i>, de l'OACI ainsi qu'aux PANS-Aéroports (Doc 9981) e) Promouvoir l'utilisation de phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables [p. ex. <i>Manuel de radiotéléphonie</i> (Doc 9432)] f) Promouvoir l'identification et la diffusion, dans la publication d'information aéronautique (AIP), des points chauds aux aéroports g) Promouvoir des stratégies appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds

	<ol style="list-style-type: none"> 2. Valider l'efficacité des SEI dans la région en utilisant les données fournies par les États et l'industrie (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) 3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : <ol style="list-style-type: none"> a) Manœuvres dans des conditions de faible visibilité b) Conception d'aérodrome complexe ou inadéquate c) Complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples) d) Autorisations conditionnelles e) Utilisation simultanée de pistes sécantes f) Problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ g) Phraséologie utilisée (p. ex. non normalisée/normalisée, confusion d'indicatifs d'appel) h) Utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATC i) Compétences en anglais malgré l'introduction par l'OACI d'un système de validation des compétences en anglais aéronautique j) Formation et programme d'évaluation inadéquats des conducteurs de l'aire de trafic 4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RI, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI
<p><i>Références</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> - Doc 8168, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS) - Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodromes</i> (PANS-Aérodromes) - Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i> - Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> - Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i> - Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes de l'OACI

	<ul style="list-style-type: none"> - Guide de l'Équipe de sécurité des pistes de l'OACI - Trousse de mise en œuvre sur la sécurité des pistes de l'OACI - RASG - Promotion de la sécurité (EASA) - Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité des RI - RSOQ - iSTARS - Rapport sur la sécurité de l'OACI - Équipe de taxonomie commune CAST/OACI - Rapport sur la sécurité de l'IATA - Sécurité des pistes (IATA) - Fondation pour la sécurité des vols - SKYbrary - EUROCONTROL - Plan d'action européen pour la prévention des incursions sur piste
--	--

<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<p>1. Mettre en œuvre les mesures RI suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Participation active au programme national de sécurité des pistes et aux équipes de sécurité des pistes b) Politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de situation des contrôleurs, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste c) 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

	<ul style="list-style-type: none">d) Respecter les dispositions concernant les pistes figurant dans l'Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i>, de l'OACI ainsi que dans les PANS-Aérodromes (Doc 9981)e) Utiliser des phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables [p. ex. <i>Manuel de radiotéléphonie</i> (Doc 9432)]f) Identification et diffusion, dans la publication d'information aéronautique (AIP), des points chauds aux aérodromesg) Stratégies appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds <p>2. Valider l'efficacité des SEI à travers l'analyse des données ATC*, et des comptes rendus des parties prenantes (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p> <p>3. Identifier des facteurs contributifs supplémentaires, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none">a) Manœuvres dans des conditions de faible visibilitéb) Conception d'aérodrome complexe ou inadéquatec) Complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples)d) Autorisations conditionnellese) Utilisation simultanée sur pistes sécantesf) Problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départg) Phraséologie utilisée (p. ex. non normalisée/normalisée, confusion d'indicatifs d'appel)h) Utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATCi) Compétences en anglais malgré l'introduction par l'OACI d'un système de validation des compétences en anglais aéronautiquej) Formation et programme d'évaluation inadéquats des conducteurs de l'aire de trafic <p>4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RI, le cas échéant</p> <p>5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI</p> <p>* <i>Transcriptions, nombre de conflits détectés par les SMGCS</i></p>
--	--

Références	<ul style="list-style-type: none">- Annexe 14 – Aérodrômes, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodrômes</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 – Aérodrômes</i> (PANS-Aérodrômes)- Doc 9432, <i>Manuel de radiotéléphonie</i>- Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i>- Doc 9870, <i>Manuel sur la prévention des incursions sur piste</i>- Plan d'action mondial pour la sécurité des pistes de l'OACI- Guide de l'Équipe de sécurité des pistes de l'OACI- Trousse de mise en œuvre sur la sécurité des pistes de l'OACI- RASG- Promotion de la sécurité (EASA)- Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale – Renforcements de la sécurité en matière de RI- RSOO- iSTARS- Rapport sur la sécurité de l'OACI- Équipe de taxonomie commune CAST/OACI- Rapport sur la sécurité de l'IATA- Sécurité des pistes (IATA)- Fondation pour la sécurité des vols- SKYbrary- EUROCONTROL- Plan d'action mondial pour la prévention des incursions sur piste
------------	---

Appendice C

OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DU GASP

Note.— Ce tableau est tiré de l'édition 2023-2025 du GASP (voir tableau 4-1).

OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »			
Objectif	Cible		Exemples d'indicateurs
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle	1.1	Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents • Nombre d'accidents par million de départs (taux d'accidents) • Nombre d'accidents mortels • Nombre d'accidents mortels par million de départs (taux d'accidents mortels) • Nombre de morts • Nombre de morts par passagers transportés (taux de mortalité) • Pourcentage d'événements lié aux catégories à risque élevé (HRC)
Objectif 2 : Renforcement des capacités de supervision de la sécurité des États	2.1	Tous les États doivent améliorer leur score de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité (en se concentrant sur les PQ prioritaires) comme suit : d'ici 2024 – score EI de 75 % d'ici 2026 – score EI de 85 % d'ici 2030 – score EI de 95 %	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États atteignant le score EI dans les délais • Nombre d'États ayant pleinement mis en œuvre les PQ prioritaires • Pourcentage de plans d'actions correctives (CAP) requis communiqué par les États (via OLF) • Pourcentage de CAP achevés par État (via OLF)
Objectif 3 : Mise en œuvre effective des programmes nationaux de sécurité (PNS)	3.1	D'ici 2023, tous les États doivent mettre en œuvre les fondements d'un PNS	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant mis en œuvre les PQ substantielles du PNS • Pourcentage de CAP requis liés aux PQ substantielles du PNS communiqué par les États (via OLF) • Pourcentage de CAP requis liés aux PQ substantielles du PNS réalisé par les États (via OLF)

OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »			
<i>Objectif</i>	<i>Cible</i>		<i>Exemples d'indicateurs</i>
	3.2	D'ici 2024, tous les États doivent publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP)	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant publié leur NASP
	3.3	Tous les États s'efforcent de mettre en œuvre un PNS efficace comme suit : a) d'ici 2025 – présent ¹ b) d'ici 2028 – présent et efficace	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant un PNS présent • Nombre d'États ayant un PNS présent et efficace • Nombre d'États nécessitant des fournisseurs de services concernés sous leur autorité afin de mettre en œuvre un SGS
Objectif 4 : Accroître la collaboration au niveau régional	4.1	D'ici 2023, les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP doivent demander de l'aide aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité ou pour faciliter la mise en œuvre du PNS	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États qui demandent de l'aide, en recourant à un mécanisme régional de supervision de la sécurité, à un autre État ou à des fonctions d'organisations de supervision de la sécurité reconnues par l'OACI • Nombre d'États ayant communiqué un projet de NASP à un bureau régional de l'OACI • Nombre d'États enregistrés dans la communauté en ligne NASP
	4.2	D'ici 2023, toutes les régions doivent publier un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) actualisé, conformément à l'édition 2023-2025 du GASP	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de régions ayant publié un RASP actualisé
	4.3	D'ici 2025, tous les États fournissent à leurs groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) respectifs des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du PNS et les problèmes émergents	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États inscrits au portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents • Nombre d'États qui partagent les SPI de leur PNS avec les RASG • Nombre de rapports reçus via le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents, et validés • Nombre d'études/analyses menées par les RASG sur la base des rapports reçus via le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents • Pourcentage d'initiatives de renforcement de la sécurité réalisées par les RASG sur la gestion des risques de sécurité • Nombre de régions disposant d'un mécanisme de collecte et de traitement des données sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents

1. Les termes « présent » et « présent et efficace » sont basés sur les niveaux de maturité établis dans l'évaluation de la mise en œuvre du PNS de l'OACI (SSPIA).

<i>OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »</i>			
<i>Objectif</i>	<i>Cible</i>		<i>Exemples d'indicateurs</i>
Objectif 5 : Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les fournisseurs de services	5.1	Maintenir une tendance à la hausse de la contribution de l'industrie aux États et aux régions dans les réseaux d'échange d'informations sur la sécurité pour aider à l'élaboration des NASP et des RASP	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de fournisseurs de services utilisant des métriques mondialement harmonisées pour leurs SPI • Pourcentage de fournisseurs de services participant aux programmes d'évaluation correspondants de l'industrie reconnus par l'OACI • Nombre d'États et de régions faisant état d'une augmentation et d'une amélioration de la fourniture d'informations sur la sécurité par l'industrie pour aider à l'élaboration des NASP et des RASP • Nombre de RASP élaborés en consultation avec l'industrie • Nombre d'États ayant mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour faciliter la participation à un réseau d'échange d'informations sur la sécurité • Nombre de fournisseurs de services contribuant à un SDCPS ou à un réseau d'échange d'informations sur la sécurité
Objectif 6 : Veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour appuyer la sécurité des opérations	6.1	D'ici 2025, maintenir une tendance à la hausse du nombre d'États dont les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre ou pourcentage de carences en matière de navigation aérienne liées aux infrastructures par État, par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne • Nombre ou pourcentage d'États ayant mis en œuvre des PQ relatives aux infrastructures et liées aux blocs constitutifs de base

Appendice D

SEI DE LA FEUILLE DE ROUTE ET CIBLES DU GASP

Cet appendice met en regard les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) de la feuille de route des défis organisationnels (ORG) et les cibles du GASP correspondantes afin d'aider les parties prenantes à choisir les SEI appropriées pour chaque cible de sécurité nationale ou régionale. Les SEI liées aux défis organisationnels d'un État ou d'une région devraient être incluses dans le plan d'action faisant partie du NASP ou du RASP.

Tableau 1. Feuille de route des défis organisationnels (ORG) – États

<i>États – Composante 1 – Système national de supervision de la sécurité</i>	
<i>Phase 1 – Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (EC-1 à EC-5)</i>	
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Cibles GASP correspondantes</i>
SEI-1 – Application cohérente des SARP de l'OACI au niveau national	2.1
SEI-2 – Élaboration d'un cadre de supervision réglementaire complet	2.1
SEI-3 – Établissement d'une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>	1.1
	2.1
SEI-4 – Affectation stratégique des ressources pour une supervision efficace de la sécurité	2.1
	4.1
SEI-5 – Personnel technique qualifié pour une supervision efficace de la sécurité	1.1
	2.1
	3.2
	4.1
SEI-6 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	1.1
	2.1
	3.2
	4.1

SEI-7 – Fournir à l'OACI des informations de première main sur la sécurité en remplissant, en soumettant et en mettant à jour tous les documents et dossiers pertinents	2.1
<i>Phase 2 – Mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)</i>	
SEI-8 – Application cohérente des SARP de l'OACI au niveau national	2.1
SEI-9 – Application et respect continus des SARP de l'OACI au niveau national	1.1
	2.1
SEI-10 – Affectation stratégique des ressources pour une supervision efficace de la sécurité	2.1
	4.1
SEI-11 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	1.1
	2.1
	3.2
	4.1
SEI-12 – Fournir en continu à l'OACI des informations de première main sur la sécurité en mettant à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès réalisés	2.1

<i>États – Composante 2 – Programme national de sécurité</i>	
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Cibles GASP correspondantes</i>
SEI-13 – Lancement du PNS au niveau national	3.1
	3.2
	3.3
SEI-14 – Affectation stratégique des ressources pour commencer à mettre en œuvre le PNS	3.1
	3.3
	4.1
SEI-15 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour commencer à mettre en œuvre le PNS	3.1
	3.3
	4.1

SEI-16 – Collaboration avec les parties prenantes clés de l'aviation pour achever la mise en œuvre du PNS	3.1
	3.3
	4.1
SEI-17 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau national (étape 1)	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1
SEI-18 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau national (étape 2)	1.1
	3.2
	4.3
	5.1
SEI-19 – Acquisition de ressources pour accroître l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
SEI-20 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques de sécurité	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1
SEI-21 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau national	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1

Tableau 2. Feuille de route des défis organisationnels (ORG) – Régions

<i>Régions – Composante 1 – Système national de supervision de la sécurité</i>	
<i>Phase 1 – Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (EC-1 à EC-5)</i>	
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Cibles GASP correspondantes</i>
SEI-1 – Application cohérente des SARP de l'OACI au niveau régional	2.1
	4.1
SEI-2 – Établissement d'un processus indépendant d'enquêtes sur les accidents et incidents, en conformité avec l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>	1.1
	2.1
	4.1
SEI-3 – Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux de création des capacités de supervision de la sécurité requises	2.1
	4.1
	4.2
SEI-4 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	1.1
	2.1
	4.1
	4.2
SEI-5 – Fournir à l'OACI des informations régionales sur la sécurité en demandant aux États de remplir, transmettre et mettre à jour tous les documents et dossiers pertinents	4.1
	4.2
<i>Phase 2 – Mise en place d'un système de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)</i>	
SEI-6 – Application et respect continus des SARP de l'OACI au niveau régional	1.1
	2.1
	4.1
SEI-7 – Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux de création des capacités de supervision de la sécurité requises	2.1
	4.1
	4.2

SEI-8 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	1.1
	2.1
	3.2
	4.1
	4.2
SEI-9 – Fourniture continue à l'OACI d'informations de première main sur la sécurité en demandant aux États de mettre à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès accomplis	2.1
	4.1
	4.2

<i>Régions – Composante 2 – Programme national de sécurité</i>	
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Cibles GASP correspondantes</i>
SEI-10 – Promouvoir la mise en œuvre du PNS au niveau régional	3.1
	3.2
	3.3
	4.1
	4.2
SEI-11 – Initiatives régionales de renforcement de la sécurité à l'appui de la coordination cohérente des programmes régionaux de mise en œuvre du PNS	3.1
	3.3
	4.1
	4.2
SEI-12 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer la mise en œuvre du PNS	3.1
	3.3
	4.1
	4.2
	4.3

SEI-13 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau régional	1.1
	3.3
	4.1
	4.2
	4.3
	5.1
SEI-14 – Affectation des ressources régionales pour le développement constant de l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques	1.1
	3.3
	4.1
	4.2
	4.3
	5.1
SEI-15 – Collaboration régionale avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer l'utilisation proactive de la modélisation des risques	1.1
	3.3
	4.1
	4.2
	4.3
	5.1
SEI-16 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau régional	1.1
	3.3
	4.2
	4.3
	5.1

Tableau 3. Feuille de route des défis organisationnels (ORG) – Industrie

<i>Industrie – Composante 1 – Système national de supervision de la sécurité</i>	
<i>Phase 1 – Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (EC-1 à EC-5)</i>	
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Cibles GASP correspondantes</i>
SEI-1 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	1.1
	2.1
	3.2
	5.1
<i>Phase 2 – Mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)</i>	
SEI-2 – Meilleur respect de la réglementation applicable par l'industrie	2.1
	4.2
	5.1
SEI-3 – Affectation des ressources de l'industrie pour une supervision efficace de la sécurité	2.1
	4.2
	5.1
SEI-4 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	1.1
	2.1
	3.2
	4.1
	5.1

<i>Industrie – Composante 2 – Programme national de sécurité</i>	
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Cibles GASP correspondantes</i>
SEI-5 – Meilleur respect des exigences applicables du SGS par l'industrie	3.2
	3.3
	4.1
SEI-6 – Ressources pour une mise en œuvre efficace du SGS par les fournisseurs de services	3.2
	3.3
	4.1
SEI-7 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour achever la mise en œuvre du PNS	1.1
	3.3
	4.1
	5.1
SEI-8 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 1)	1.1
	3.2
	3.3
	4.2
	4.3
	5.1
SEI-9 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 2)	1.1
	3.2
	3.3
	4.2
	4.3
	5.1

SEI-10 – Affectation des ressources de l'industrie pour l'amélioration continue du PNS et du SGS	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1
SEI-11 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques	1.1
	3.2
	3.3
	4.3
	5.1
SEI-12 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services	3.3
	5.1

— FIN —

ISBN 978-92-9275-113-5



9 789292 751135