

# MODÈLE DE PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

## SECTION 1. INTRODUCTION

### 1.1 Vue d'ensemble du NASP<sup>1</sup>

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

Le NASP de est harmonisé avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le

### 1.2 Structure du plan

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

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

***[Le paragraphe ci-dessous s'applique uniquement aux États dont la SSPIA ne comporte pas de volets d'analyse de données sur la sécurité arrivés à maturité.]***

Le présent document aborde les risques de sécurité opérationnelle recensés dans le GASP de l'OACI et dans le en l'absence de volets d'analyse de données sur la sécurité arrivés à maturité, comme il est indiqué dans

---

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

l'évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA) de l'OACI de . Les initiatives énumérées dans le présent NASP portent sur les problèmes organisationnels et visent à renforcer les capacités organisationnelles en matière de supervision efficace de la sécurité.

ou

**[Le paragraphe ci-dessous s'applique uniquement aux États dont la SSPIA comporte des volets d'analyse de données sur la sécurité arrivés à maturité.]**

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

#### **1.4 Responsabilité de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP**

Le est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP, en collaboration avec et avec l'industrie aéronautique nationale. Le présent document a été élaboré en consultation avec les exploitants nationaux et d'autres parties prenantes clés de l'aviation et il est harmonisé avec la du GASP et le .

#### **1.5 Problèmes, objectifs et cibles nationaux de sécurité**

Le NASP répond aux problèmes nationaux de sécurité suivants :

- 1)
- 2)
- 3)

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

- 1)
- 2)
- 3)

## 1.6 Contexte opérationnel

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

## SECTION 2. OBJET DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DE

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

D'autres plans nationaux ont servi à l'élaboration du NASP, notamment :

Le NASP a été élaboré en se fondant sur les objectifs et cibles de sécurité et les catégories d'événements à risque élevé (HRC) énoncés dans le GASP ([www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp)) et dans le . Ces sources sont mises en évidence dans le texte, selon le cas. Les SEI énumérées dans le NASP visent à renforcer l'amélioration de la sécurité aux niveaux régional et international plus larges. Le NASP comprend plusieurs mesures visant à résoudre les problèmes de sécurité particuliers et à mettre en œuvre les SEI recommandées pour les États énoncées dans le . a adopté ces SEI et les a incluses dans le plan. Des références croisées sont fournies dans le pour les SEI individuelles au besoin.

## SECTION 3. ORIENTATION STRATÉGIQUE DE EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

***[Le paragraphe ci-dessous s'applique uniquement aux États dont la SSPIA ne comporte pas de volets d'analyse de données sur la sécurité arrivés à maturité.]***

Le NASP présente les SEI qui ont été définies en se fondant sur la feuille de route des défis organisationnels (ORG) et sur la feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS), présentées dans la Feuille de route de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161), ainsi que sur les problèmes spécifiques à l'État recensés par ce plan est élaboré et tenu à jour par , en coordination avec toutes les parties prenantes clés de l'aviation, et il est mis à jour au moins tous les ans.

ou

***[Le paragraphe ci-dessous s'applique uniquement aux États dont la SSPIA comporte des volets d'analyse de données sur la sécurité arrivés à maturité.]***

Le NASP présente les SEI sélectionnées principalement à l'aide des processus du PNS, y compris le processus de détermination des dangers et de gestion du risque de sécurité de et ses SDCPS ainsi que les travaux menés par les fournisseurs de services relatifs à l'élaboration et à la mise en œuvre de leurs systèmes de gestion de la sécurité

(SGS). Ce plan est élaboré et tenu à jour par \_\_\_\_\_, en coordination avec toutes les parties prenantes clés de l'aviation, et il est mis à jour au moins tous les \_\_\_\_\_ ans.

Le NASP inclut les objectifs et cibles nationaux de sécurité ci-après, pour la gestion de la sécurité de l'aviation, ainsi qu'une série d'indicateurs permettant de suivre les progrès réalisés pour les atteindre. Ces objectifs, cibles et indicateurs sont liés aux objectifs, cibles et indicateurs figurant dans le GASP et dans le \_\_\_\_\_, auxquels s'ajoutent des objectifs, cibles et indicateurs nationaux supplémentaires.

<i>Objectif</i>	<i>Cibles</i>	<i>Indicateurs</i>	<i>Lien avec le GASP et le RASP</i>
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			

Objectif	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP et le RASP
6.			

Les SEI indiquées dans le présent document sont mises en œuvre avec les moyens existants de supervision de la sécurité de [redacted] et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des fournisseurs de services. Les SEI découlant de la Feuille de route de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161) ont été reconnues comme propres à atteindre les objectifs nationaux de sécurité énoncés dans le NASP. Certaines des SEI nationales sont liées à des SEI globales mises en œuvre à l'échelle régionale et internationale et contribuent à renforcer la sécurité de l'aviation sur le plan mondial. La liste complète des SEI est présentée dans un appendice au NASP.

Le NASP traite également des problèmes émergents, notamment : concepts des opérations, technologies, politiques publiques, modèles ou idées d'activités pouvant avoir à l'avenir une incidence sur la sécurité, pour lesquels les données sont insuffisantes pour réaliser une analyse type fondée sur les données. En raison du manque de données, des problèmes émergents ne peuvent pas être automatiquement considérés comme des risques de sécurité opérationnelle. Il est important que [redacted] reste vigilant face aux problèmes émergents afin de détecter les dangers et les carences de sécurité, recueillir les données pertinentes et élaborer proactivement des moyens pour atténuer tout risque connexe. Le NASP aborde les problèmes émergents énumérés ci-après, qui ont été recensés par [redacted] en vue d'une analyse plus poussée :

- 1)
- 2)
- 3)

#### SECTION 4. RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

Le NASP comprend des SEI qui concernent les risques nationaux de sécurité opérationnelle, déterminés grâce aux enseignements tirés d'événements et à une approche guidée par les données. Au nombre des mesures susceptibles d'être prévues par ces SEI, on peut citer l'établissement de règles, l'élaboration de politiques, des activités de supervision de la sécurité ciblées, des analyses de données sur la sécurité et la promotion de la sécurité. Des sections distinctes sont consacrées au transport aérien commercial et à l'aviation générale de façon à rendre l'information plus accessible aux parties prenantes.

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

<i>Année</i>	<i>Accidents mortels</i>	<i>Accidents non mortels</i>	<i>Incidents graves</i>
<b>Événements de transport aérien commercial au</b>			
<b>Événements d'aéronefs d'aviation générale au</b>			

<i>Année</i>	<i>Accidents mortels</i>	<i>Accidents non mortels</i>	<i>Incidents graves</i>
<b>Événements touchant des aéronefs de transport commercial immatriculés au</b>			
<b>Événements touchant des aéronefs d'aviation générale immatriculés au</b>			

Les catégories nationales d'événements à risque élevé (N-HRC) dans le contexte de ont été jugées de la plus haute priorité en raison du nombre de décès et de risques de décès qui leur est associé. Ces catégories ont été identifiées sur la base d'analyses réalisées à partir de systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire, de rapports d'enquête sur les accidents et les incidents, d'activités de supervision de la sécurité au cours des dernières années, du PNS, ainsi que sur la base de l'analyse régionale menée par et des risques de sécurité opérationnelle décrits dans le GASP.

Ces N-HRC sont conformes à celles dont la liste figure dans du GASP ainsi que dans le :

- 1)
- 2)
- 3)

Outre les N-HRC énumérées ci-dessus, les risques nationaux de sécurité opérationnelle ci-après ont été cernés :

- 1)
- 2)
- 3)

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

Pour remédier aux risques nationaux de sécurité opérationnelle énumérés ci-dessus, \_\_\_\_\_ a déterminé les facteurs contributifs des N-HRC ci-après et \_\_\_\_\_ mettront en œuvre un ensemble de SEI, dont certaines sont tirées de la feuille de route OPS de l'OACI figurant dans la Feuille de route de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161) :

**N-HRC 1 :**

- 1)
- 2)
- 3)

**N-HRC 2 :**

- 1)
- 2)
- 3)

**N-HRC 3 :**

- 1)
- 2)
- 3)

La liste complète des SEI est présentée dans l'appendice au NASP.

## SECTION 5. DÉFIS ORGANISATIONNELS

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

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



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



Les activités les plus récentes de l'OACI visant à mesurer le taux de mise en œuvre effective des huit EC du système de supervision de la sécurité de \_\_\_\_\_, dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ont permis de compiler les scores ci-après :

<i>Score EI global</i>							
%							
<b>Score EI par EC</b>							
<b>EC-1</b>	<b>EC-2</b>	<b>EC-3</b>	<b>EC-4</b>	<b>EC-5</b>	<b>EC-6</b>	<b>EC-7</b>	<b>EC-8</b>
%	%	%	%	%	%	%	%
<b>Score EI par domaine d'audit<sup>2</sup></b>							
<b>LEG</b>	<b>ORG</b>	<b>PEL</b>	<b>OPS</b>	<b>AIR</b>	<b>AIG</b>	<b>ANS</b>	<b>AGA</b>
%	%	%	%	%	%	%	%

Les \_\_\_\_\_ défis organisationnels ci-après, dans le contexte de \_\_\_\_\_, ont été jugés de la plus haute priorité parce qu'ils ont une incidence sur l'efficacité des contrôles des risques de sécurité. Ils ont été recensés à partir d'une analyse des données USOAP, des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents, des activités de supervision de la sécurité menées au cours des \_\_\_\_\_ dernières années, du PNS et d'une analyse régionale réalisée par \_\_\_\_\_. Ces problèmes sont habituellement de nature systémique et sont liés aux défis que présentent la conduite des fonctions de supervision de la sécurité des États, la mise en œuvre des PNS sur le plan national, et le niveau de mise en œuvre du SGS par les fournisseurs de services nationaux. Ils tiennent compte de la culture organisationnelle, des politiques et des procédures au sein des \_\_\_\_\_ ainsi qu'au sein des fournisseurs de services. Ces défis organisationnels sont alignés sur ceux qui sont énumérés dans \_\_\_\_\_ du GASP ainsi que dans le \_\_\_\_\_ :

- 1)
- 2)
- 3)

Pour relever les défis organisationnels énumérés ci-dessus, \_\_\_\_\_ mettront en œuvre un ensemble de SEI, dont certaines découlent de la feuille de route ORG de l'OACI figurant dans la Feuille de route de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161). La liste complète des SEI est présentée dans l'appendice au NASP.

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

## SECTION 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

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

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

utilisera les indicateurs énumérés dans la section 3 du présent plan pour mesurer la performance de sécurité du système national de l'aviation civile et suivre chaque cible nationale de sécurité. Un rapport de sécurité périodique sera publié pour fournir aux parties prenantes de l'information à jour pertinente sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité ainsi que sur l'état de mise en œuvre des SEI.

Si les objectifs nationaux de sécurité ne sont pas atteints, les causes profondes seront présentées. Si détecte des risques critiques de sécurité opérationnelle, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourra nécessiter une révision imprévue du NASP.

a adopté une approche normalisée pour présenter l'information au niveau régional et faire le compte rendu au Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG). Cette approche permet à la région de recevoir l'information et d'évaluer les risques de sécurité opérationnelle en utilisant des méthodes communes.

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

---

# Appendice au NASP

## SEI DÉTAILLÉES : RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

<b>N-HRC</b> :							
<b>Objectif</b> :							
<b>Cible</b> :							
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Mesures</i>	<i>Délai</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Parties prenantes</i>	<i>Métriques</i>	<i>Priorité</i>	<i>Activité de suivi</i>

## SEI DÉTAILLÉES : DÉFIS ORGANISATIONNELS

Défi organisationnel <sup>1</sup> :							
Objectif :							
Cible :							
<i>Initiative de renforcement de la sécurité</i>	<i>Mesures</i>	<i>Délai</i>	<i>Entité responsable</i>	<i>Parties prenantes</i>	<i>Métriques</i>	<i>Priorité</i>	<i>Activité de suivi</i>

---

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