

# MODÈLE DE PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

## SECTION 1. INTRODUCTION

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

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

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

### 1.2 Structure du plan

Le présent document contient l'orientation régionale en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période de \_\_\_\_\_ ans. Il se divise en six sections. Outre l'introduction, ces sections présentent : l'objet du RASP, l'orientation stratégique de \_\_\_\_\_ en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional, les risques régionaux de sécurité opérationnelle identifiés pour le RASP \_\_\_\_\_, les défis organisationnels mentionnés dans le RASP 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 Responsabilité de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du RASP

Le \_\_\_\_\_ est chargé de l'élaboration, de l'appui à la mise en œuvre et du suivi du RASP, en collaboration avec \_\_\_\_\_ et avec l'industrie aéronautique. Le présent document a été élaboré en consultation avec les États, les exploitants et les autres parties prenantes clés de l'aviation de la région et conformément à \_\_\_\_\_ du GASP.

---

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

#### 1.4 Problèmes, objectifs et cibles régionaux de sécurité

Le RASP répond aux problèmes régionaux de sécurité suivants :

- 1)
- 2)
- 3)

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

- 1)
- 2)
- 3)

#### 1.5 Contexte opérationnel

Le trafic dans la région devrait  mouvements ont été enregistrés dans  pendant la période  de  % au cours des  prochaines années.

États de  ont enregistré moins de  % de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État à la fin de . En , États avaient mis en place la base d'un programme national de sécurité (PNS), et  États avaient mis en œuvre un PNS effectif, conforme à la complexité de leur système aéronautique.

Les risques et les carences en matière de sécurité communs à  comprennent notamment :

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

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

D'autres plans ont été examinés dans le cadre de l'élaboration du RASP, notamment  :

Le RASP a été élaboré en se fondant sur les objectifs et cibles et les catégories mondiales d'événements à risque élevé (G-HRC) énoncés dans le GASP de l'OACI ([www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp)). Ces sources sont mises en exergue dans le texte, selon le cas. Les SEI énumérées dans le RASP visent à appuyer l'amélioration de la sécurité au niveau individuel des États, pour les États de la région, et contribuent à renforcer la sécurité au niveau international plus large. Le RASP comprend plusieurs

mesures pour régler des problèmes précis de sécurité et des SEI recommandées pour les États de la région. Il est prévu que les États de la région adoptent ces SEI et les incluent dans leurs plans nationaux de sécurité de l'aviation respectifs.

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

Le RASP 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 le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI (Doc 10161), ainsi que sur les problèmes spécifiques à la région identifiés 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.

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

<i>Objectif</i>	<i>Cibles</i>	<i>Indicateurs</i>	<i>Lien avec le GASP</i>
1.			
2.			
3.			

<i>Objectif</i>	<i>Cibles</i>	<i>Indicateurs</i>	<i>Lien avec le GASP</i>
4.			
5.			
6.			

Les SEI indiquées dans le présent document sont mises en œuvre selon les dispositions prévues par le Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), les activités menées par \_\_\_\_\_, et avec les moyens existants de supervision de la sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des fournisseurs de services au niveau individuel des États. 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 régionaux de sécurité énoncés dans le RASP. Certaines des SEI régionales sont liées à des SEI globales mises en œuvre à l'échelle internationale et contribuent à renforcer la sécurité de l'aviation aux plans régional et international. La liste complète des SEI est présentée dans un appendice au RASP.

Le RASP traite également des problèmes émergents, à savoir notamment : concepts des opérations, technologies, politiques publiques, modèles ou idées d'activités pouvant avoir à l'avenir une incidence sur la sécurité, sur lesquels les données sont insuffisantes pour réaliser une analyse type fondée sur les données. Du fait du manque de données, les problèmes émergents ne peuvent pas être automatiquement considérés comme des risques de sécurité opérationnelle. Il est important que \_\_\_\_\_ reste vigilante face aux problèmes émergents afin de détecter les risques et les carences en matière de de sécurité potentiels, recueillir les données pertinentes et élaborer proactivement des moyens pour atténuer tous les risques associés. Le RASP aborde les problèmes émergents énumérés ci-après, qui ont été identifiés par \_\_\_\_\_ en vue d'une analyse plus poussée :

- 1)
- 2)
- 3)

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

Le RASP comprend des SEI qui concernent les risques régionaux de sécurité opérationnelle, identifiés grâce aux enseignements tirés d'événements et à une approche guidée par les données. Au nombre des mesures prévues par ces SEI, on peut citer l'élaboration de politiques, des activités de sécurité ciblées, des analyses de données sur la sécurité, des évaluations du risque de 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.

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

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

Les \_\_\_\_\_ catégories régionales d'événements à risque élevé (R-HRC) dans le contexte \_\_\_\_\_ 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'une analyse réalisée à partir de systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire, de rapports d'enquête sur les accidents et les incidents, d'activités de supervision de la sécurité menées par des États de la région au cours des \_\_\_\_\_ dernières années, et de leurs PNS respectifs, ainsi que sur la base de l'analyse régionale menée par \_\_\_\_\_

et des risques de sécurité opérationnelle décrits dans le GASP.

Ces R-HRC sont conformes aux G-HRC dont la liste figure dans \_\_\_\_\_ du GASP :

- 1)
- 2)
- 3)

Outre les R-HRC énumérées ci-dessus, les risques régionaux de sécurité opérationnelle suivants ont été identifiés :

- 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 régionaux de sécurité opérationnelle. La taxonomie de la CICTT peut être consultée sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

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

**R-HRC 1 :**

- 1)
- 2)
- 3)

**R-HRC 2 :**

- 1)
- 2)
- 3)

**R-HRC 3 :**

- 1)
- 2)
- 3)

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

**SECTION 5. DÉFIS ORGANISATIONNELS**

En plus des risques régionaux de sécurité opérationnelle énumérés dans le RASP, le a  
a identifié des défis organisationnels et une série de SEI à inclure dans le plan pour les régler. La priorité leur est accordée en raison de leur importance pour renforcer et améliorer la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional.

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



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

Certaines carences à l'égard d'un EC particulier du système national de supervision de la sécurité sont communes à la majorité des États de la région et considérées comme une préoccupation majeure. Ces carences sont traitées comme un problème de sécurité régionale dans le RASP en raison de leur incidence sur la capacité des États de s'acquitter de leurs responsabilités de supervision de la sécurité, ce qui a des conséquences pour l'ensemble de la région.

Les activités les plus récentes de l'OACI visant à mesurer le taux de mise en œuvre effective des huit EC d'un système national de supervision de la sécurité, dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ont permis de compiler les scores ci-après, présentés sous forme de moyenne pour l'ensemble de

:

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

Les défis organisationnels, dans le contexte , 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 identifiés à partir d'une analyse des données USOAP, des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents, des activités de supervision de la sécurité menées au cours des dernières années par des États de la région, de leurs 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 au plan régional et le niveau de mise en œuvre du SGS par l'industrie dans la région. 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 :

- 1)
- 2)
- 3)

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) ; aérodromes et aides au sol (AGA).



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

## SECTION 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

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

En sus de ce qui précède, le \_\_\_\_\_ examinera le RASP tous les \_\_\_\_\_ ans, ou plus tôt au besoin, pour s'assurer que les risques de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels et les SEI identifiées soient mis à jour et demeurent pertinents.

Le \_\_\_\_\_ examinera régulièrement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans le RASP pour vérifier que les objectifs régionaux de sécurité sont atteints. Au besoin, le \_\_\_\_\_ demandera l'appui de \_\_\_\_\_ pour faire en sorte que les SEI sont mises en œuvre dans les délais afin de remédier aux problèmes régionaux de sécurité. Grâce à un suivi serré des SEI, le \_\_\_\_\_ apportera les ajustements nécessaires au RASP et à ses initiatives et mettra le RASP à jour en conséquence.

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

Si les objectifs et cibles régionaux de sécurité ne sont pas atteints, les causes en seront examinées et communiquées aux parties prenantes. Si le \_\_\_\_\_ détecte des risques critiques de sécurité opérationnelle, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourra nécessiter une révision anticipée du RASP.

Le \_\_\_\_\_ a adopté une approche normalisée pour faciliter la communication de l'information par les États et les autres parties prenantes au niveau régional et pour améliorer la fourniture de l'information au 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 RASP et ses initiatives, ou toute autre demande d'information, à l'adresse suivante :

## Appendice au RASP

### SEI DÉTAILLÉES : RISQUES RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

<b>R-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**

<b>Défi organisationnel</b> 1:							
<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>

---

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