



Organisation de l'aviation civile internationale

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI

**ATELIER DE L'OACI SUR LA MISE EN ŒUVRE D'UN
PLAN NATIONAL POUR LA SECURITE DE L'AVIATION**

**Fascicule 2 :
Modèle de Plan national pour la sécurité de l'aviation**

PLAN NATIONAL POUR LA SECURITE DE L'AVIATION [ETAT]

1. INTRODUCTION

1.1 Vue d'ensemble du Plan national pour la sécurité de l'aviation (NASP)¹

[L'Etat] est déterminé à améliorer la sécurité de l'aviation et à fournir les ressources nécessaires aux activités d'appui. Le plan national pour la sécurité de l'aviation (NASP) a pour objectif de réduire continuellement les décès et le risque de décès grâce à l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie nationale de sécurité de l'aviation. Un système aéronautique sûr contribue au développement économique de [Etat] et de ses industries. Le NASP favorise la mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité [de l'Etat], une approche de gestion de la sécurité fondée sur les risques ainsi qu'une approche coordonnée de la collaboration entre [l'Etat] et d'autres Etats, régions et industries. Toutes les parties prenantes sont encouragées à soutenir et mettre en œuvre le NASP en tant que stratégie d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation.

Le NASP de [l'Etat] est aligné sur le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* de l'OACI (GASP, Doc 10004) et le [nom du Plan régional pour la sécurité de l'aviation (RASP)].

[Signature]

[Nom]

[Fonction (par exemple, *Directeur général de l'Aviation civile ou Ministre des transports*)

¹ La Section 1.1. peut également être présentée comme un avant-propos autonome.

1.2 structure du NASP

Le présent NASP présente la stratégie d'amélioration de la sécurité de l'aviation pour une période devant couvrir [nombre] d'années. Il est composé de six sections. Outre l'introduction, les sections portent sur l'objet du NASP, l'approche stratégique de [l'Etat] pour la gestion de la sécurité de l'aviation, les risques opérationnels liés à la sécurité nationale identifiés pour le NASP durant [l'intervalle de dates, (par exemple, 2020-2022)], d'autres questions liées à la sécurité pris en compte dans le NASP et une description de la manière dont sera suivie la mise en œuvre d'initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) citées dans le NASP.

1.3 Relation entre le NASP et le Programme national de sécurité (SSP)

[Le paragraphe ci-dessous ne s'applique qu'aux Etats n'ayant pas pleinement mis en œuvre un SSP]

Le présent NASP prend en compte les risques opérationnels liés à la sécurité identifiés dans le GASP de l'OACI et le [nom du RASP] en l'absence de SSP de [l'Etat]. [L'Etat] s'est engagé à mettre pleinement en œuvre un SSP d'ici à [date] dans la mesure où ses responsabilités de gestion de la sécurité comprennent à la fois la supervision de la sécurité et la gestion de la sécurité, mises collectivement en œuvre dans le cadre d'un SSP. Les initiatives citées dans le présent NASP prennent en compte les défis organisationnels et visent à améliorer les capacités organisationnelles en matière de supervision effective de la sécurité.

ou

[Le paragraphe ci-dessous ne s'applique qu'aux Etats n'ayant pas pleinement mis en œuvre un SSP]

Par un SSP efficace, [l'Etat] identifie et atténue les risques opérationnels liés à la sécurité nationale. Le SSP procure au NASP des informations sur la sécurité. Le SSP permet à [l'Etat] de gérer ses activités aéronautiques de manière cohérente et proactive, de mesurer la performance de la sécurité de son système d'aviation civile, de suivre la mise en œuvre des SEI du NASP et de prendre en compte tous les dangers ou insuffisances identifiés. Le NASP est l'un des documents essentiels produits dans le cadre de la documentation du SSP [d'un Etat]. Il est le moyen par lequel [un Etat] définit et conduit la mise en œuvre des SEI induites par le processus du SSP et dégagées du GASP de l'OACI et du [nom du RASP]. Il permet aussi [à l'Etat] de déterminer les initiatives devant renforcer le SSP ou autrement nécessaires pour atteindre ses objectifs en matière de sécurité. Les renseignements sur la sécurité recueillis dans le cadre du SSP contribuent également à d'autres plans nationaux tels que le plan de navigation aérienne. D'autres informations sur le SSP [de l'Etat] sont consultables sur [lien du site Web, s'il en existe].

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

La [nom de l'entité responsable (par exemple, la CAA)] est responsable de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP, en collaboration avec [citez le nom des entités] et avec le secteur national de l'aviation. Le NASP a été élaboré en consultation avec les exploitants nationaux et d'autres parties prenantes et dans la ligne de [l'édition en cours] du GASP et du [nom du RASP].

1.5 Questions, objectifs et cibles liés à la sécurité nationale

Le NASP prend en compte les questions suivantes liées à la sécurité nationale :

1) [citez les risques et autres questions liées à la sécurité] ;

2) [par exemple, *Evénements de perte de contrôle en vol, collisions d'oiseaux, manque de capacité d'enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs au niveau national*] ;

3) [...].

Pour prendre en compte les questions citées ci-dessus au niveau national, le NASP contient périodiquement les objectifs et cibles suivants :

1) [citez les objectifs et les cibles] ;

2) [par exemple, *Objectif n° 1 : Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité et Cible 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents*] ;

3) [...].

1.6 Contexte opérationnel

Il y a [nombre] aérodromes certifiés au/en [Etat], notamment [nombre] aérodromes internationaux. L'espace aérien de [l'Etat] est catégorisé dans la Classe [citez toutes les classes d'espace aérien]. Il y a eu [nombre] mouvements au/en [Etat] au cours de la période allant de [l'année] à [l'année]. A l'heure actuelle, [nombre] certificats d'exploitant aérien (AOC) ont été délivrés par [l'Etat] et [nombre] de ces certificats ont été délivrés à des exploitants exerçant des activités internationales de transport aérien commercial. [L'Etat] compte aussi [nombre] exploitants exerçant des services aériens nationaux, essentiellement sur des appareils turbopropulseurs ainsi que [nombre] exploitants d'hélicoptères. On compte [nombre] héliports dans [l'Etat]. Les défis les plus couramment rencontrés dans [l'Etat] sont les suivants : [citez les défis comme, par exemple, *la topographie, les conditions météorologiques, les infrastructures et les problèmes sociopolitiques*].

2. OBJET DU PLAN NATIONAL POUR LA SECURITE DE L'AVIATION [DE L'ETAT]

Le NASP est le document cadre de la planification contenant l'orientation stratégique de [l'Etat] en matière de gestion de la sécurité de l'aviation pour une période de [nombre] années (de l'année] à [l'année]). Ce plan énumère les questions liées à la sécurité nationale, établit les objectifs et les cibles pour la sécurité de l'aviation nationale et présente une série d'initiatives visant à améliorer la sécurité (SEI) en prenant en compte les insuffisances de la sécurité et à atteindre les objectifs et les cibles en matière de sécurité au plan national.

Le [nom du plan cadre de l'aviation civile) quand il en existe un (en incluant le lien du site Web, le cas échéant)] prend en compte tous les aspects du transport aérien au niveau de l'Etat avec, pour objectif, d'offrir une planification et une stratégie de mise en œuvre claires et globales pour le développement à venir de l'intégralité du secteur de l'aviation civile. Le NASP contient des informations approfondies, spécifiques aux aspects de la sécurité de l'aviation qui sont référencées dans le [nom du plan cadre de l'aviation civile quand il en existe un].

Le NASP a été élaboré en utilisant les objectifs et les cibles internationales en matière de sécurité et les HRC du GASP (www.icao.int/gasp) et du [nom du RASP]. Ils sont mentionnés dans le texte, s'il y a lieu. Les SEI énumérées dans le NASP vont dans le sens de l'amélioration de la sécurité à des niveaux régionaux et internationaux plus larges et incluent plusieurs mesures visant à prendre en compte spécifiquement les risques pour la sécurité et les SEI recommandées pour chaque Etat, établis dans le [nom du RASP (en incluant le lien du site Web, s'il y a lieu)]. [L'Etat] a adopté ces SEI et les a incluses dans ce plan. Des renvois sont faits au [nom du RASP] pour chaque SEI, le cas échéant.

3. APPROCHE STRATEGIQUE [PAR L'ETAT] DE LA GESTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION

[Le paragraphe ci-dessous ne s'applique qu'aux Etats n'ayant pas pleinement mis en œuvre un SSP]

Le NASP présente les SEI qui ont été élaborées sur la base des défis organisationnels (ORG) et des risques opérationnels en matière de sécurité (OPS), tels que présentés dans la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI ainsi que les problèmes spécifiques aux Etats, identifiés par [citez les méthodes comme, par exemple, la *légalisation, une directive, etc.*]. Ce plan est élaboré et maintenu par [nom de l'entité responsable, par exemple, la CAA], en coordination avec toutes les parties prenantes et actualisé au moins tous les [nombre] ans.

ou

[Le paragraphe ci-dessous ne s'applique qu'aux Etats n'ayant pas pleinement mis en œuvre un SSP]

Le NASP présente les SEI découlant du SSP, notamment le processus de gestion des risques de sécurité [de l'Etat] ainsi que les systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité et le travail effectué par les fournisseurs de services dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs systèmes de gestion de la sécurité (SMS). Ce plan est élaboré et maintenu par [nom de l'entité responsable, par exemple, la CAA], en coordination avec toutes les parties prenantes et actualisé au moins tous les [nombre] ans.

Le NASP inclut les objectifs et cibles nationaux en matière de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'aviation ainsi qu'une série d'indicateurs de suivi des progrès enregistrés dans leur réalisation. Ils sont liés aux objectifs, aux cibles et aux indicateurs énumérés dans le GASP et le [nom du RASP] et comprennent des objectifs, des cibles et des indicateurs supplémentaires en matière de sécurité (s'ils sont applicables à l'Etat).

Objectif	Cible	Indicateurs	Rapport avec le GASP et le RASP
[citez les objectifs]	[citez les cibles]	(citez les Indicateurs)	(décrivez le rapport)
1. 1. Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité:	1.1 Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents 1. n	1.1.1 Nombre d'accidents survenus dans l'Etat pour 10 000 départs. 1.1.2 Nombre d'accidents survenus dans à des aéronefs de plus de 5700 kg associés à des opérations commerciales prévues 1.2. n	Cet objectif est directement associé à l'Objectif 1 et à la Cible 1.1 du GASP et associé à l'Objectif 1 et à la Cible 1.1 du RASP.
2. Renforcer les capacités de l'Etat en matière de supervision de la sécurité	2.1 Atteindre, d'ici à 2026, une note de mise en œuvre effective de 85 %.	2.1.1 Note effective de l'EI de l'Etat. 2.1.2 Pourcentage de PQ prioritaires mis en	Cet objectif est directement associé à l'Objectif 2 et à la Cible 2.1 du GASP et associé à l'Objectif 2 et à la Cible

	2. n	œuvre au plan national. 2.1.3 Pourcentage de plan d'actions correctives (CAP) finalisés au plan national. 2.2. n	2.1 du RASP.
3.	3.1 3. n		
4.	4.1 4. n		
5.	5.1 5. n		
6.	6.1 6. n		

Les SEI de ce plan sont mises en œuvre dans le cadre des capacités de supervision de la sécurité [de l'Etat] et des SMS des fournisseurs de services. Les SEI découlant de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI ont été identifiées en vue d'atteindre les objectifs et les cibles de sécurité au plan national qui ont été présentés dans le NASP. Certaines des SEI nationales sont associées à des SEI primordiales aux niveaux régional et international et aident à renforcer la sécurité dans le monde. La liste complète des SEI est présentée dans l'appendice au NASP.

Le NASP prend également en compte des questions émergentes. Ces questions émergentes sont les concepts des opérations, les technologies, les politiques publiques, les modèles commerciaux ou les idées pouvant impacter sur la sécurité dans l'avenir et pour lesquelles il n'existe que des données insuffisantes pour finaliser les analyses typiquement axées sur les données. Il est important que [l'Etat] reste vigilant sur les questions émergentes pour identifier les risques potentiels pour la sécurité, recueillir des données pertinentes et élaborer proactivement des voies et moyens de les atténuer. Le NASP prend en compte les questions émergentes suivantes, identifiées par [décrivez le processus, par exemple, *une analyse effectuée par les fournisseurs de services*] pour approfondir l'analyse :

- 1) [citez les questions émergentes]
- 2) [par exemple, *les petits drones opérant à proximité d'aérodromes*]
- 3) [...]

4. RISQUES OPERATIONNELS LIES A LA SECURITE NATIONALE

Le NASP comprend des SEI prenant en compte les risques opérationnels liés à la sécurité nationale, dérivés des leçons retenues d'événements opérationnels et d'une approche fondée sur les données. Ces SEI peuvent inclure des mesures telles que : la prise de décision, le développement de politiques, les activités de supervision de la sécurité ciblées, l'analyse des données sur la sécurité et la promotion de la sécurité. Des sections distinctes portent sur la prise en compte du transport aérien commerciale et de l'aviation en général afin de rendre les informations plus accessibles pour les parties prenantes (et, le cas échéant, pour l'Etat).

[L'Etat] publie un Rapport annuel sur la sécurité, consultable sur le site Web [de l'Etat] [insérez le lien du site Web s'il en existe]. Le résumé des accidents et des incidents graves survenus dans [l'Etat] et ceux d'aéronefs enregistrés dans [l'Etat] impliqués dans le transport aérien commercial et des aéronefs impliqués dans l'aviation en général est indiqué dans le tableau ci-dessous.

Année	Accidents mortels	Accidents non-mortels	Incidents graves
Cas de transport aérien commercial [dans l'Etat]			
[moyenne, d'une année à l'autre]			
[année en cours]			
Cas d'aéronefs de l'aviation générale [dans l'Etat]			
[moyenne, d'une année à l'autre]			
[année en cours]			

Année	Accidents mortels	Accidents non-mortels	Incidents graves
Cas impliquant des aéronefs de transport aérien commercial enregistrés dans [l'Etat]			
[moyenne, d'une année à l'autre]			
[année en cours]			
Cas impliquant des aéronefs de l'aviation en général enregistrés dans [l'Etat]			
[moyenne, d'une année à l'autre]			
[année en cours]			

Le [nombre] suivant de catégories de risques élevés (HRC) au plan national de cas dans le contexte (de l'Etat) a été considéré de la plus haute priorité en raison du nombre de décès et du risque de décès associés à de tels événements. Elles ont été identifiées sur la base d'analyses des systèmes de déclarations obligatoires et volontaires, de rapports d'enquêtes sur des accidents et des incidents, d'activités de supervision de la sécurité au cours des [nombre] dernières années, du SSP (s'il y a lieu dans l'Etat) ainsi que sur la base d'une analyse régionale effectuée par [citez le nom des entités, par exemple, *Le RASG, le la RSOO, le PIRG et/ou la RAIO*] et sur les risques opérationnels pour la sécurité décrits dans le GASP. Ces HRC sont conformes à ceux cités dans [l'édition en cours] du GASP ainsi que dans le [nom du RASP].

- 1) [citez les HRC]
- 2) [par exemple, *la perte de contrôle en vol (LOC-I)*]
- 3) [...]

Outre les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités ci-dessus, les catégories supplémentaires suivantes de risques opérationnels pour la sécurité ont été identifiées :

- 1) [citez les catégories supplémentaires de risques opérationnels en matière de sécurité]
- 2) [par exemple, *les collisions d'oiseaux*]
- 3) [...]

Les catégories de cas aéronautiques émanant de l'Equipe conjointe de taxonomie CAST/OACI (CICTT) ont été utilisées pour évaluer les catégories de risques dans le processus de détermination des risques opérationnels pour la sécurité nationale. La Taxonomie du CICTT est consultable sur le site Web de l'OACI sur <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

Afin de prendre en compte les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités ci-dessus, [l'Etat] a identifiés les facteurs contributifs suivants donnant lieu à des HRC et mettra en œuvre une série de SEI dont certaines dérivées de la feuille de route OPS de l'OACI contenue dans le GASP:

HRC 1 : [nom de la catégorie d'occurrence, par exemple, *Perte de contrôle en vol (LOC-I)*]

- 1) [citez les facteurs contributifs]
- 2) [par exemple, *Inadéquation des procédures opérationnelles standard pour une gestion efficace des vols*]
- 3) [...]

HRC 2 : [nom de la catégorie d'occurrence]

- 1) [citez les facteurs contributifs]
- 2) [...]
- 3) [...]

HRC n : [nom de la catégorie d'occurrence]

- 1) [citez les facteurs contributifs]

2) [...]

3) [...]

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

5. AUTRES PROBLEMES LIES A LA SECURITE

Outre les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités dans le NASP, [l'Etat] a identifié d'autres problèmes et initiatives liés à la sécurité sélectionnés pour le NASP. Une priorité leur est accordée dans le NASP dans la mesure où ils sont destinés à améliorer et à renforcer les capacités de supervision de la sécurité [de l'Etat] et la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national.

Les huit éléments cruciaux (CE) d'un système de supervision de la sécurité sont définis par l'OACI. [L'Etat] s'est engagé à mettre efficacement en œuvre des huit CE, dans le cadre de ses responsabilités générales de supervision de la sécurité qui insistent sur son engagement en matière de sécurité concernant les activités aéronautiques. Les huit CE sont présentés dans la figure ci-dessous.

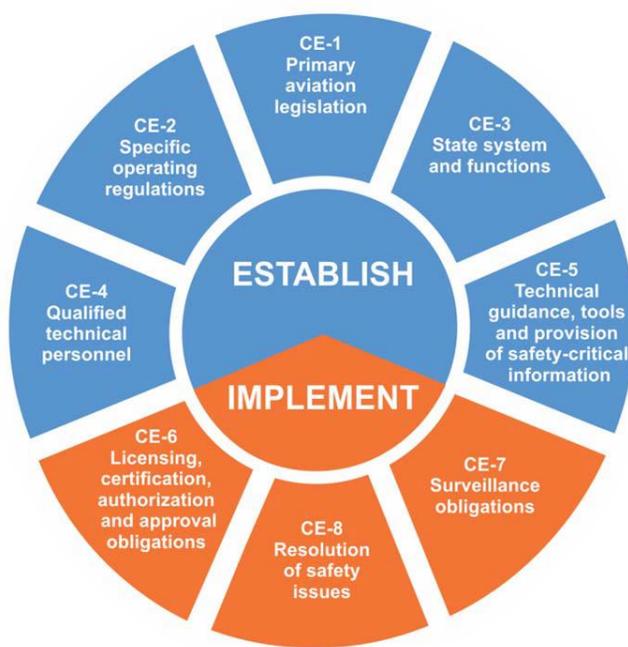


Figure 1. Eléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité

Les dernières activités de l'OACI, visant à mesurer la mise en œuvre effective des huit CE du système de supervision de la sécurité [de l'Etat], dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ont produit les notations suivantes:

Note générale de l'EI							
[X] %							
Note de l'EI par CE							
CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
Note de l'EI par domaine d'audit ²							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %

L'indice général de sécurité (SOI) d'un Etat est un indicateur de l'OACI de ses capacités de supervision de la sécurité. Tous les Etats audités par l'OACI ont un SOI. Il s'agit d'un nombre supérieur à zéro selon lequel « 1 » représente un niveau auquel les capacités de supervision de la sécurité d'un Etat devrait indiquer les capacités minimales attendues en considérant le nombre de départs comme une indication de la taille du système aéronautique de cet Etat. Les calculs effectués par l'OACI du SOI [de l'Etat] ont donné les notations suivantes :

Notation globale du SOI	Notation dans le domaine des opérations	Notation dans le domaine de la navigation aérienne	Notation dans le domaine des fonctions d'appui

Le [nombre] suivant d'autres questions liées à la sécurité dans le contexte [de l'Etat] a été considéré de la plus haute priorité parce qu'il s'agissait de problèmes systémiques ayant un impact sur l'efficacité des contrôles des risques liés à la sécurité. Elles ont été identifiées sur la base d'analyses des données de l'ISOAP, des rapports d'enquêtes sur les accidents et les incidents, des activités de supervision de la sécurité au cours des [nombre] dernières années, du SSP (s'il y a lieu dans l'Etat) ainsi que sur la base de l'analyse régionale effectués par [citez le nom des entités, par exemple, le RASG, la RSOO, le PIRG et/ou la RAIQ]. Ces questions sont de nature purement organisationnelle et concernent les défis associés à la conduite des fonctions de supervision de la sécurité des Etats, à la mise en œuvre du SSP au niveau national et au niveau de mise en œuvre du SMS par les fournisseurs de services nationaux. Elles prennent en considération la culture organisationnelle, les politiques et les procédures au sein des [citez le nom des entités de l'Etat] et celles des fournisseurs de services. Ces questions liées à la sécurité sont conformes à celles citées dans [l'édition en cours] du GASP ainsi que dans le [nom du RASP].

² Huit domaines d'audit de l'USOAP : Législation aéronautique de base et règlements d'exploitations spécifiques de l'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) et aérodromes et aides au sol (AGA).

1) [citez les questions liées à la sécurité et expliquez brièvement pourquoi elles sont considérées prioritaires]

2) [par exemple, *Le manque de capacités d'enquêtes sur les accidents et les incidents d'aéronefs au niveau national*]. *C'était le domaine dans lequel l'Etat s'est vu attribuer la plus faible notation EI lors du plus récent audit USOAP de l'OACI et donc un problème à résoudre en haute priorité.*]

3) [...]

Pour prendre en compte les questions citées ci-dessus, [l'Etat] mettra en œuvre une série de SEI, dont certaines découlent de la feuille de route OTG de l'OACI, contenue dans le GASP. La liste complète des SEI est présentée dans l'appendice au NASP.

6. SUIVI DE LA MISE EN OEUVRE

[L'Etat] suivra en continuité la mise en œuvre des SEI citées dans le NASP et mesurera la performance de la sécurité du système nationale de l'aviation civile pour s'assurer de l'atteinte des résultats attendus en se servant des mécanismes présentés dans l'appendice au présent plan.

Outre ce qui précède, [l'Etat] reverra le NASP tous les [nombre] ans ou avant, si nécessaire, pour assurer l'actualisation et la pertinence des risques opérationnels en matière de sécurité, les questions liées à la sécurité et les SEI sélectionnées. Le [nom de l'entité responsable (par exemple, la CAA)] reverra périodiquement la performance en matière de sécurité des initiatives citées dans le NASP pour s'assurer de l'atteinte des objectifs et des cibles en matière de sécurité nationale. En cas de nécessité, [l'Etat] s'efforcera de soutenir les [citez le nom des entités (par exemple, le RASG, le secteur)] pour s'assurer de la mise en œuvre opportune des SEI devant prendre en charge les insuffisances en matière de sécurité et atténuer les risques. En assurant un étroit suivi des SEI, [l'Etat] procédera à des ajustements du NASP et de ses initiatives, si nécessaire, et actualisera le NASP en conséquence.

[L'Etat] se servira des indicateurs cités à la Section 3 du présent plan pour mesurer la performance de la sécurité du système de l'aviation civile et suivre chaque cible de la sécurité nationale. Un rapport périodique sur la sécurité [par exemple, annuel, tous les trois ans, etc.] sera publié pour fournir aux parties prenantes des informations actualisées pertinentes sur les progrès enregistrés dans la réalisation des objectifs et des cibles nationaux en matière de sécurité ainsi que sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des SEI.

Dans le cas où les objectifs et les cibles nationaux en matière de sécurité ne seraient pas atteints, les causes profondes en seront présentées. Si [l'Etat] identifie des risques cruciaux pour la sécurité, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible afin de procéder à une révision non prévue éventuelle du NASP.

[L'Etat] a adopté une approche uniformisée de fourniture d'informations au niveau régional dans ses rapports aux RASG [décrivez les méthodologies utilisées par la région]. Cela permet à la région de recevoir des informations et d'évaluer les risques de sécurité en utilisant des méthodologies communes.

Les questions concernant le NASP et ses initiatives et les autres demandes d'informations peuvent être adressés à :

[Nom de l'entité responsable]

[Adresse postale]

[Numéro de téléphone]

[Numéro de fax]

[E-mail]

[Site Web]



APPENDICE AU NASP

DETAILS DES SEI RISQUES OPERATIONNELS LIES A LA SECURITE NATIONALE

HRC x : [nom du HRC, par exemple ; <i>Perte de contrôle en vol (LOC-I)</i>]					
Objectif x : [nom, par exemple, <i>Objectif 1 : Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité</i>] Cible x.x : [description, par exemple, <i>Cible 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national de perte de contrôle en vol (LOC-I)</i>]					
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs
Nom de la SEI et Nombre de SEI du GASP ainsi que nombre de SEI du RASP, le cas échéant]	(décrivez la ou les actions)	[insérez le calendrier d'exécution]	[nom]	[citez les parties prenantes]	[citez les mesures/indicateurs]
SEI-n [décrivez] (GASP, SEI-x) (RASP, SEI-x)					
par exemple, GASP OPS SEI sur LOC-I (Etat) — atténue les facteurs contributifs des accidents et des incidents LOC-I	Nécessite une formation simulée de prévention et de récupération dans la conversion de tous les types de simulateurs de vol et des programmes de formation récurrents	Q1 2020 à Q4 2022	CAA	<ul style="list-style-type: none"> Exploitants Organisations de formation approuvées (ATO) Fournisseurs de produits et de services de stimulateurs de vols Associations de pilotes Inspecteurs de CAA 	<ul style="list-style-type: none"> Programmes de formation actualisés en prévention et récupération simulées Nombre/pourcentage de pilotes finalisant une formation en, prévention et en récupération simulées Taux de cas simulés dans les rapports volontaires Événements d'activation « 3 shaker » dans les données Taux de cas de LOC-I

DETAILS DES SEI : 5. AUTRES PROBLEMES LIES A LA SECURITE

Question x³ : [nom du problème, par exemple ; <i>Manque de capacités d'enquêtes sur les accidents et les incidents d'aéronefs au n</i>					
Objectif x : [nom, par exemple, <i>Objectif 2 : Renforcer les capacités de l'Etat en matière de supervision de</i> Cible x.x : [description, par exemple, <i>Cible 2.1 : Atteindre, d'ici à 2026, une note de mise en œuvre effect</i>					
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs
[nom de la SEI et nombre de SEI du GASP ainsi que nombre de SEI du RASP, le cas échéant]	(décrivez la ou les actions)	[insérez le calendrier d'exécution]	[nom]	[citez les parties prenantes]	[citez les mesures/indicateurs]
SEI-n [décrivez] (GASP, SEI-x) (RASP, SEI-x)					
par exemple, GASP ORG SEI-3 (Etat) — <i>Etablissement d'une autorité indépendante d'enquête sur les accidents et les incidents, conforme à l'Annexe 13 — Enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs</i>	<i>Etablir un système efficace devant attirer, recruter, former et retenir du personnel technique qualifié et suffisant pour soutenir les enquêtes sur les accidents et les incidents</i>	Q1 2020 à Q4 2022	<i>Conseil d'enquêtes sur les accidents (AIB)</i>	<ul style="list-style-type: none"> • AIB • CAA • Constructeurs d'aéronefs • RAIO 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Système de recrutement actualisé par un nouveau package de recrutement</i> • <i>Nombre de sessions de formation sur les enquêtes des accidents et les incidents</i> • <i>Nombre/pourcentage de personnel ayant suivi une formation sur les enquêtes des accidents et les incidents</i> • <i>Nombre/pourcentage d'enquêteurs retenus plus d'un mois après leur recrutement</i>

— FIN —

³Un problème peut être associé à plusieurs objectifs et/ou cibles.