



OACI

# Doc 10131

## Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Deuxième édition, 2022



Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE





| OACI

# Doc 10131

## Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Deuxième édition, 2022

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 ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE  
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec), Canada H3C 5H7

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](http://www.icao.int)).

*Deuxième édition, 2022*

**Doc 10131, Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation**

Commande n° : 10131  
ISBN 978-92-9275-011-4 (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

Conformément à l'objectif stratégique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en matière de sécurité, l'édition 2023-2025 du *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. 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.

Comme l'indique le GASP, chaque région et chaque État devraient élaborer un RASP ou un NASP, selon le cas, qui énonce l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation pour une période déterminée. Chaque plan devrait être élaboré en fonction des objectifs, des cibles et des catégories mondiales d'événements à risque élevé (G-HRC) définis dans le GASP. Le RASP et le NASP soulignent l'engagement de la région ou de l'État à l'égard de la sécurité de l'aviation.

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161) (qui sera publiée prochainement) constitue un plan d'action pour aider la communauté aéronautique à élaborer des RASP et des NASP, conformément aux objectifs du GASP, grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées. 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 G-HRC.

La deuxième édition du présent manuel est harmonisée avec l'édition 2023-2025 du GASP. Le manuel se penche sur les différents aspects qu'une région ou un État devraient prendre en compte lorsqu'ils élaborent un plan pour la sécurité de l'aviation ou le modifient, ou mettent en œuvre un RASP ou un NASP conforme au GASP. La version révisée du présent document inclut le texte de la circulaire *Listes de vérification des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Cir 358), qui est maintenant dépassée.

Le présent manuel devrait être consulté conjointement avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161) et le *Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10162) (qui sera publié prochainement).

Le contenu du présent manuel a été élaboré à partir de contributions d'experts venant d'autorités de l'aviation civile, du secteur 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>
<b>Glossaire</b> .....	<b>IX</b>
<b>Abréviations et sigles</b> .....	<b>XI</b>
<b>Chapitre 1. Introduction</b> .....	<b>1-1</b>
1.1 Contexte .....	1-1
1.2 Objet.....	1-1
1.3 Application.....	1-2
<b>Chapitre 2. Processus d'élaboration</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 Élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation .....	2-1
2.2 Former l'équipe d'élaboration du NASP (étape 1).....	2-1
2.3 Effectuer une auto-évaluation (étape 2) .....	2-2
2.4 Déterminer les dangers et les carences de sécurité (étape 3) .....	2-4
2.5 Recenser les problèmes nationaux de sécurité et les classer par ordre de priorité (étape 4) .....	2-5
2.6 Définir des objectifs, des cibles et des indicateurs (étape 5).....	2-6
2.7 Effectuer une analyse des écarts pour déterminer les SEI (étape 6) .....	2-7
2.8 Recenser les SEI et les classer par ordre de priorité (étape 7) .....	2-8
2.9 Mesurer la performance de sécurité (étape 8).....	2-10
2.10 Relation entre le NASP et le PNS .....	2-11
<b>Chapitre 3. Élaboration du plan régional de sécurité de l'aviation</b> .....	<b>3-1</b>
3.1 Considérations générales.....	3-1
3.2 Contenu du RASP .....	3-1
3.3 Sections du RASP.....	3-2
3.4 Modèle de RASP.....	3-6
3.5 Liste de vérification du RASP .....	3-6
<b>Appendice A au chapitre 3. Modèle de plan régional de sécurité de l'aviation</b> .....	<b>3-App A-1</b>
<b>Appendice B au chapitre 3. Liste de vérification du plan régional de sécurité de l'aviation</b> .....	<b>3-App B-1</b>
<b>Chapitre 4. Élaboration du plan national de sécurité de l'aviation</b> .....	<b>4-1</b>
4.1 Considérations générales.....	4-1
4.2 Contenu du NASP .....	4-1
4.3 Sections du NASP.....	4-1
4.4 Modèle de NASP.....	4-6
4.5 Liste de vérification du NASP .....	4-6

---

	<i>Page</i>
<b>Appendice A au chapitre 4. Modèle de plan national de sécurité de l'aviation.....</b>	<b>4-App A-1</b>
<b>Appendice B au chapitre 4. Liste de vérification du plan national de sécurité de l'aviation .....</b>	<b>4-App B-1</b>
<b>Chapitre 5. Compte rendu sur les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation .....</b>	<b>5-1</b>
5.1 Mesure de la performance de sécurité relative au plan.....	5-1
5.2 Compte rendu de l'État au RASG.....	5-1
5.3 Compte rendu de l'État et du RASG à l'OACI .....	5-2
5.4 Utilisation des tableaux de bord pour la surveillance.....	5-2
5.5 Portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les questions émergentes .....	5-2
5.6 Transparence .....	5-3

---

## GLOSSAIRE

**Analyse des écarts.** Une évaluation qui compare la situation actuelle par rapport à la situation souhaitée et qui recense les mesures spécifiques à prendre pour atteindre un objectif recherché.

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

**Audit de sécurité.** Audit de l'USOAP CMA qu'un État demande et paye (sur la base du recouvrement des coûts). L'État détermine la portée et la date de l'audit de sécurité. Voir aussi la définition d'*Audit*.

**Cible de performance de sécurité.** Cible planifiée ou visée par l'État ou par un prestataire de services pour un indicateur de performance, qui doit être atteint sur une période donnée et qui cadre avec les objectifs de sécurité.

**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).

**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 la 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.

**Facteurs contributifs.** Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

**Incident.** Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

*Note.— Les types d'incidents qui intéressent particulièrement l'Organisation de l'aviation civile internationale pour les études de prévention des accidents sont énumérés dans le supplément C de l'Annexe 13.*

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

**Masse maximale.** Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

**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.

**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.

**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 maîtrisés 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

AAC	Autorité de l'aviation civile
ADREP	Compte rendu d'accident/incident
AIB	Commission d'enquête sur les accidents
ATO	Organisme de formation agréé
CAP	Plan d'actions correctives
CAST	Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale
CICTT	Équipe de taxonomie commune CAST/OACI
CMA	Méthode de surveillance continue
EI	Mise en œuvre effective
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASeP	Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde
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 mondiale d'événements à risque élevé
HRC	Catégorie à risque élevé
iSTARS	Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
LOC-I	Perte de contrôle en vol
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
N-HRC	Catégorie nationale d'événements à risque élevé
OLF	Cadre en ligne
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 régionale d'événements à risque élevé
RSOO	Organisation régionale de supervision de 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
SMI	Mise en œuvre de la gestion de la sécurité
SSC	Préoccupation significative de sécurité
SSPIA	Évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité



# Chapitre 1

## INTRODUCTION

### 1.1 CONTEXTE

1.1.1 La sécurité est la toute première priorité de l'aviation et la résolution A41-6 de l'Assemblée, *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, reconnaît l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'objectif stratégique de sécurité de l'OACI. Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004, [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp)) énonce la stratégie de l'OACI en matière de sécurité à l'appui de la priorisation et de l'amélioration constante de la sécurité de l'aviation. Le plan vise à réduire continuellement le nombre et le risque de décès, en orientant l'élaboration d'une stratégie harmonisée et la mise en œuvre de plans régionaux et nationaux pour la sécurité de l'aviation. Le GASP favorise la coordination et la collaboration entre les initiatives internationales, régionales et nationales.

1.1.2 Chaque région et chaque État sont encouragés à élaborer un plan régional (RASP) ou national (NASP) pour la sécurité de l'aviation, selon le cas, qui fixe l'orientation stratégique en matière de gestion de la sécurité de l'aviation pour une période de temps donnée. Chaque plan devrait être élaboré en fonction des objectifs, des cibles et des catégories mondiales d'événements à risque élevé (G-HRC) figurant dans le GASP. Il devrait comprendre un plan d'action qui décrit la façon dont la région ou l'État mettra en œuvre un ensemble d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) et en fera le suivi en vue de réaliser les objectifs régionaux ou nationaux et les cibles correspondantes.

1.1.3 Le RASP et le NASP permettent à la région et à l'État de définir leur stratégie d'amélioration de la sécurité selon un échéancier précis, au moyen d'une série de SEI. Les renseignements de sécurité (par exemple, les données sur les dangers, les évaluations des risques de sécurité et les résultats d'un audit) sont nécessaires pour élaborer un plan fondé sur les données, établir des objectifs et des cibles axés sur les questions de sécurité nationale, ainsi que pour élaborer les SEI connexes et en évaluer l'efficacité.

### 1.2 OBJET

1.2.1 Le présent manuel est un complément à l'édition 2023-2025 du GASP. Il aborde différents aspects qu'une région ou un État devraient prendre en compte pour élaborer ou modifier leur plan de sécurité de l'aviation, ou pour mettre en œuvre des plans régionaux ou nationaux de sécurité de l'aviation conformes au GASP. Dans le contexte du GASP, « région » s'entend d'un groupe d'États et/ou d'organismes œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique donnée.

1.2.2 Le présent manuel renferme des orientations 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 des plans et évaluer leur efficacité ;

- d) rendre compte des performances de sécurité, notamment les méthodes que les États peuvent employer pour communiquer cette information aux groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG).

1.2.3 L'OACI a actualisé l'ensemble des éléments indicatifs et outils liés au GASP qui portent sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un NASP, les mêmes processus s'appliquant à un RASP au niveau régional. Les éléments indicatifs et les outils aident les États à progresser dans le processus d'élaboration du NASP. Le GASP présente l'ensemble des éléments indicatifs et 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](http://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 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, le cas échéant. Si des préoccupations significatives de sécurité existent, les États devraient s'attacher à les résoudre en priorité, et se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI en vue de réaliser les objectifs du GASP.

---

## Chapitre 2

### PROCESSUS D'ÉLABORATION

#### 2.1 ÉLABORATION DES PLANS RÉGIONAUX ET NATIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

2.1.1 Le processus d'élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation comporte huit étapes, comme il est illustré à la figure 2-1 ci-après. Ces étapes, qui sont décrites en détail dans le présent chapitre, aident l'entité responsable à élaborer un plan qui :

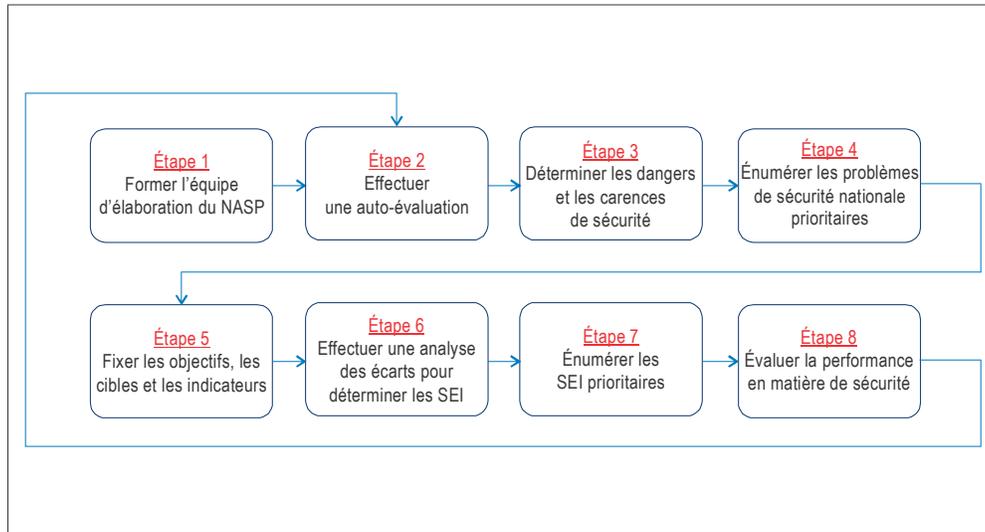
- a) détermine les dangers et les carences de sécurité ;
- b) contient une liste des problèmes de sécurité prioritaires, établie en fonction des dangers et des carences de sécurité déterminés (qui se présentent sous la forme de risques de sécurité opérationnelle et de défis organisationnels) ;
- c) fixe des objectifs et des cibles en matière de sécurité (c'est-à-dire l'orientation stratégique en matière de la gestion de la sécurité de l'aviation) ;
- d) présente les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) particulières (c'est-à-dire le plan d'action) ;
- e) définit la manière dont l'entité responsable mesurera la performance en matière de sécurité aux fins du suivi de la mise en œuvre du plan et de son efficacité.

2.1.2 Le présent chapitre décrit les étapes de l'élaboration d'un NASP. Les régions devraient suivre les mêmes étapes et la même logique dans l'élaboration d'un RASP.

*Note.— Le NASP devrait idéalement être relié à d'autres plans nationaux, dont certains peuvent ou non être exclusivement axés sur l'aviation civile (par exemple, la navigation aérienne, le développement économique, l'environnement ou la sûreté). Ce lien assure l'intégration du NASP aux autres domaines de l'aviation, et donne une visibilité nationale, plus large, aux initiatives entreprises dans le domaine de l'aviation.*

#### 2.2 FORMER L'ÉQUIPE D'ÉLABORATION DU NASP (ÉTAPE 1)

2.2.1 Le processus d'élaboration du NASP commence par la désignation de l'entité responsable [par exemple, l'Autorité de l'aviation civile (AAC)] qui dirigera l'élaboration du NASP. Une fois que l'entité responsable a été désignée par l'État, celle-ci devrait former l'équipe d'élaboration du NASP. Cette dernière est chargée de mener à bien les étapes 2 à 8 présentées à la figure 2-1.



**Figure 2-1. Processus d'élaboration du NASP**

2.2.2 Le processus d'élaboration du NASP nécessite la participation active des parties prenantes afin de permettre une meilleure compréhension du contexte opérationnel, la détermination des dangers et des carences de sécurité et l'élaboration de stratégies d'atténuation possibles (c'est-à-dire des SEI) du point de vue de chaque acteur. L'entité responsable devrait donc déterminer qui sont les parties prenantes dès le début du processus d'élaboration. Outre les parties prenantes directement intéressées (par exemple, l'AAC, les fournisseurs de services), il faut prendre en compte toute entité (par exemple, les coordonnateurs nationaux de surveillance continue et les points de contact responsables d'autres plans et programmes nationaux en lien avec l'aviation, comme le plan national de la navigation aérienne ou le programme national de sûreté de l'aviation) susceptible de participer au financement ou à la mise en œuvre, ou qui peut influencer sur des changements ou qui peut être grandement affectée par ces changements, afin d'assurer une visibilité et de faciliter l'harmonisation entre les parties.

2.2.3 Lorsqu'elle aura déterminé qui sont les parties prenantes, l'entité responsable devrait examiner la liste des participants de l'équipe d'élaboration du NASP pour s'assurer que tous les intérêts sont représentés. La mise en œuvre fructueuse du NASP sera fonction de la participation active des parties prenantes concernées dans son élaboration.

2.2.4 L'établissement de la liste des membres qui composeront l'équipe d'élaboration du NASP est le résultat visé de la présente étape.

### 2.3 EFFECTUER UNE AUTO-ÉVALUATION (ÉTAPE 2)

2.3.1 Une fois que l'équipe d'élaboration du NASP a été formée, celle-ci devrait procéder d'abord à une évaluation de la situation actuelle dans l'État pour comprendre son contexte opérationnel. Ce type d'activité est appelé une auto-évaluation.

2.3.2 Pour élaborer le NASP, l'équipe d'élaboration devrait comprendre le contexte opérationnel dans lequel le NASP sera mis en œuvre. Chaque État a un ensemble de facteurs qui peuvent jouer un rôle dans sa gestion de la sécurité de l'aviation. Un aspect clé du processus d'élaboration du NASP consiste à relever les forces et les éléments habilitants d'un État susceptibles de favoriser le changement, et à en tirer parti. L'auto-évaluation permet à l'équipe d'élaboration de comprendre le contexte opérationnel de l'État et devrait comprendre : l'analyse des capacités établies, la taille et le niveau de complexité du système ainsi que les ressources disponibles, sur la base de plusieurs sources

d'information, telles que celles figurant aux § 2.3.6 et 2.3.7. Le chapitre 4, § 4.3.1, alinéa g), présente des renseignements supplémentaires sur le contexte opérationnel d'un État.

2.3.3 Comme l'indique la figure 2-1, l'auto-évaluation devrait être effectuée à intervalles réguliers, et sur la base des résultats de l'évaluation de la performance en matière de sécurité et des tendances qui se dessinent. D'autres facteurs, comme un changement important dans le contexte opérationnel d'un État ou dans d'autres plans et programmes nationaux en lien avec l'aviation, peuvent aussi inciter à envisager la réalisation d'une nouvelle auto-évaluation et des mises à jour correspondantes du NASP.

2.3.4 L'équipe d'élaboration devrait évaluer les autres aspects clés suivants :

- a) la mise en œuvre effective (EI) des huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité ;
- b) la mise en œuvre et la tenue à jour d'un PNS ainsi que son amélioration continue.

2.3.5 Ces aspects permettent à l'équipe d'élaboration de comprendre les capacités de supervision de la sécurité de l'État et son contexte opérationnel. À l'échelle régionale, ces aspects devraient être évalués dans les États qui constituent la région.

2.3.6 L'OACI a fourni plusieurs outils qui peuvent aider l'équipe d'élaboration à déterminer les difficultés propres à la supervision de la sécurité et à la mise en œuvre de PNS. Les outils du Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) sont disponibles en ligne au [www.icao.int/safety/iStars](http://www.icao.int/safety/iStars), et comprennent notamment les applications suivantes :

- a) *Protocol Question (PQ) Tester* (testeur de PQ) ;
- b) *Safety Audit Information* (renseignements d'audit de sécurité) ;
- c) *State Safety Briefing* (fiche sur la sécurité par État) ;
- d) *SSP Gap Analysis* (analyse des écarts pour le PNS) ;
- e) *SSP Foundation* (base du PNS).

2.3.7 En outre, le cadre en ligne (OLF) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) est une suite d'applications et de systèmes de bases de données centralisées intégrés au web, qui permet de collecter à partir de différentes sources des informations et de la documentation relatives à la sécurité, et qui surveille les activités de supervision de la sécurité réalisées par l'OACI et les États et en fait rapport. Des renseignements supplémentaires sur l'OLF sont disponibles sur le site web de l'OACI au [www.icao.int/usoap](http://www.icao.int/usoap). Un site web permet aux États d'accéder à l'OLF pour :

- a) remplir ou mettre à jour le questionnaire sur les activités aéronautiques nationales ;
- b) parachever ou mettre à jour les listes de vérification de la conformité à travers le système de notification électronique des différences ;
- c) parachever ou mettre à jour l'auto-évaluation de l'USOAP-CMA ;
- d) parachever ou mettre à jour le plan d'actions correctives (CAP) de l'État ;
- e) répondre aux demandes d'informations obligatoires ;
- f) avoir accès à toutes les informations liées à la sécurité générées par les activités de l'USOAP-CMA.

2.3.8 Dans le cas d'un État qui travaille à la mise en œuvre d'un PNS, l'équipe d'élaboration devrait employer l'auto-évaluation de l'outil d'évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA) de l'USOAP-CMA qui se trouve dans le cadre en ligne (OLF). Dans le cas d'un État qui a déjà mis en œuvre un PNS, l'équipe d'élaboration peut suivre le processus établi de détermination des dangers et de gestion des risques de sécurité. Le *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859) contient des orientations sur le processus de détermination des dangers et de gestion des risques de sécurité par un État. Le site web de l'OACI consacré à la mise en œuvre de la gestion de la sécurité (SMI) présente également des orientations et des outils y afférents au [www.icao.int/SMI](http://www.icao.int/SMI).

2.3.9 En ce qui concerne le RASP, des États peuvent être appelés à inclure une série de SEI régionales dans leur NASP respectif et à les mettre en œuvre. Toutefois, l'équipe d'élaboration gagnera à comprendre le contexte opérationnel de l'État, ce qui lui permettra ensuite de détecter les dangers et les carences de sécurité et de prioriser les questions de sécurité nationale (aux étapes 3 et 4). Il s'agit là d'une étape importante du processus d'élaboration du NASP pour s'assurer que ce dernier sera bien adapté et qu'il répondra adéquatement aux besoins particuliers de l'État. L'équipe d'élaboration peut se reporter au GASP et au RASP applicable pour obtenir de l'information, mais elle devrait s'assurer que toutes les questions de sécurité mondiale ou régionale, ou toute SEI mise en œuvre pour les résoudre, sont pertinentes pour le système d'aviation national avant de les inclure dans le projet de NASP.

2.3.10 Le document qui contient l'auto-évaluation constitue le résultat de la présente étape.

## 2.4 DÉTERMINER LES DANGERS ET LES CARENCES DE SÉCURITÉ (ÉTAPE 3)

2.4.1 Sur la base des résultats de l'auto-évaluation, l'équipe d'élaboration peut détecter les dangers et les carences de sécurité à aborder dans le NASP, et déterminer les parties prenantes qui devraient participer à cet effort. Dans le contexte du processus d'élaboration du NASP, les dangers et les carences de sécurité englobent les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels (par exemple, l'absence de supervision efficace de la sécurité, ou les difficultés à mettre en place un PNS).

2.4.2 Outre l'auto-évaluation de l'État, l'équipe d'élaboration devrait consulter la dernière édition du GASP et du RASP. Ces documents aident à déterminer les risques de sécurité opérationnelle et leurs facteurs contributifs, de même que les défis organisationnels. Elle peut également faire appel au RASG pour l'aider à déterminer les dangers et les carences de sécurité. Comme il a été mentionné à l'étape 2, l'équipe d'élaboration ne devrait pas s'en remettre uniquement à la consultation du GASP, du RASP ou du RASG afin d'éviter cette étape ; elle gagnera à déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels de l'État. Ces autres sources comportent des renseignements supplémentaires.

2.4.3 L'équipe d'élaboration devrait faire des analyses fondées sur les données (ou utiliser des analyses existantes, ou d'autres renseignements) pour déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les facteurs contributifs des catégories nationales d'événements à risque élevé (N-HRC) ainsi que de toute carence systémique de sécurité (c'est-à-dire les défis organisationnels).

2.4.4 L'équipe d'élaboration peut déterminer les dangers et les carences de sécurité en se fondant sur des analyses réalisées à partir :

- a) de systèmes de compte rendu obligatoire ;

- b) de systèmes de compte rendu volontaire, tout en veillant à ce que l'État assure la protection des données de sécurité saisies dans lesdits systèmes et celle des renseignements de sécurité provenant de ces systèmes et celle des sources connexes<sup>1</sup> ;
- c) de rapports d'enquête sur les accidents et incidents, qui peuvent aider à cerner les facteurs ayant contribué à un accident ou à un incident, ainsi que les leçons tirées des analyses d'événements ;
- d) d'activités de supervision de la sécurité pour une période déterminée ;
- e) du PNS (le cas échéant) ;
- f) de données de l'USOAP ;
- g) d'analyses par région effectuées par des entités telles que le RASG, l'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO), le Groupe régional de planification et de mise en œuvre (PIRG), et/ou l'organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), ainsi que de toute catégorie régionale d'événements à risque élevé (R-HRC) ou de tout défi organisationnel qui en découlent ;
- h) de G-HRC et de défis organisationnels décrits dans le GASP.

2.4.5 Sur la base des résultats de l'auto-évaluation, ainsi que des dangers et des carences de sécurité détectés, l'équipe d'élaboration peut recenser d'autres parties prenantes ayant des capacités de soutien, des ressources supplémentaires et d'autres forces ou atouts pouvant aider à résoudre les problèmes de sécurité et à réaliser des SEI. La cartographie des parties prenantes devrait inclure toutes celles qui peuvent contribuer à la réussite du NASP. Par conséquent, il est possible que d'autres parties prenantes soient invitées à cette étape-ci à faire partie de l'équipe d'élaboration du NASP, étant donné qu'elles pourraient être appelées à participer à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi des SEI du NASP.

2.4.6 L'équipe d'élaboration devrait dresser une liste des dangers et des carences de sécurité détectés. La liste devrait comporter une description des risques de sécurité opérationnelle au niveau national, y compris les G-HRC et les R-HRC (qui peuvent être reprises du GASP et du RASP). L'équipe d'élaboration devrait aussi inclure dans la liste les défis organisationnels auxquels l'État est confronté. La liste des dangers et des carences de sécurité constituera ultimement le point de référence pour les problèmes de sécurité nationale que devra aborder le NASP.

2.4.7 La liste des dangers et des carences de sécurité constitue le résultat de la présente étape.

## **2.5 RECENSER LES PROBLÈMES NATIONAUX DE SÉCURITÉ ET LES CLASSER PAR ORDRE DE PRIORITÉ (ÉTAPE 4)**

2.5.1 Après avoir recensé les dangers et les carences en matière de sécurité, l'équipe d'élaboration peut passer à l'étape suivante, qui consiste à définir les problèmes nationaux de sécurité qui devraient être abordés en priorité dans le NASP. Le recensement des dangers et des carences en matière de sécurité aide l'équipe d'élaboration à cerner les problèmes nationaux de sécurité, qui seront par la suite présentés sous forme d'objectifs et de cibles nationaux de sécurité. Pendant cette étape du processus, l'équipe d'élaboration devrait examiner la liste des dangers et des carences en matière de sécurité qui devraient être traités dans le NASP et déterminer ceux qui devraient l'être en priorité. Elle devrait utiliser une méthode quantitative, fondée sur les données, pour dresser la liste de problèmes nationaux de sécurité classés par ordre de priorité. Si cette méthode n'est pas réalisable, l'équipe d'élaboration peut tirer parti des connaissances et des

---

1. Les renseignements de sécurité provenant de systèmes de compte rendu volontaire sont utilisés dans l'unique but d'assurer ou d'améliorer la sécurité et sont admissibles à la protection prévue par l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*.

compétences des membres de l'équipe d'élaboration du NASP. La plus haute priorité devrait être accordée aux problèmes susceptibles d'avoir la plus forte incidence sur la sécurité, comme les N-HRC.

2.5.2 Concernant les risques de sécurité opérationnelle, l'équipe d'élaboration peut catégoriser certains types d'événements, comme les N-HRC, dans le contexte opérationnel national, et les considérer comme des priorités absolues en raison du nombre de victimes et du risque de décès liés à de tels événements.

2.5.3 Outre les N-HRC, l'équipe d'élaboration peut catégoriser certains défis organisationnels comme des problèmes nationaux de sécurité et les examiner en priorité en raison de leur incidence sur l'efficacité des contrôles des risques de sécurité.

2.5.4 En guise de résultat de l'étape 4, l'équipe d'élaboration devrait dresser une liste des problèmes nationaux de sécurité classés par ordre de priorité et devant être abordés dans le NASP. Cette liste constitue le produit de l'étape.

*Note.— Avant d'achever l'exercice de recensement, l'équipe d'élaboration devrait vérifier si la liste des problèmes nationaux de sécurité classés par ordre de priorité dans le NASP est en lien avec d'autres plans nationaux ou régionaux d'aviation civile (par exemple, le Plan national de navigation aérienne).*

## 2.6 DÉFINIR DES OBJECTIFS, DES CIBLES ET DES INDICATEURS (ÉTAPE 5)

2.6.1 L'équipe d'élaboration peut utiliser la liste des problèmes nationaux de sécurité classés par ordre de priorité pour définir les objectifs et les cibles nationaux de sécurité. Les problèmes nationaux de sécurité considérés comme prioritaires à l'étape 4 peuvent être formulés sous forme d'affirmations qui définissent des objectifs et des cibles dans le NASP.

2.6.2 Les objectifs nationaux de sécurité constituent les résultats vers lesquels doivent tendre les initiatives nationales en matière de sécurité de l'aviation. Ils indiquent les résultats escomptés devant découler de la stratégie nationale de sécurité (qui devra être décrite dans le NASP). L'équipe d'élaboration devrait présenter les objectifs nationaux de sécurité sous forme de résultats de haut niveau visés par le pays (par exemple, renforcer les capacités de supervision de la sécurité nationale).

2.6.3 Chacun des objectifs nationaux de sécurité devrait contenir des cibles précises. Les cibles sont des résultats précis recherchés à partir de mesures concrètes prises par l'État (et le secteur, le cas échéant) en vue d'atteindre les objectifs nationaux de sécurité à un moment donné. L'équipe d'élaboration devrait présenter les cibles nationales de sécurité de manière à indiquer à qui s'adressent ces mesures (par exemple, l'Autorité de l'aviation civile).

2.6.4 Chaque cible devrait aussi comporter une liste d'indicateurs que l'État utilisera pour évaluer les progrès qu'il a accomplis pour atteindre l'objectif correspondant. Les objectifs peuvent contenir plusieurs cibles et chacune des cibles devrait être liée à une série d'indicateurs. Les indicateurs sont un indice de mesure utilisé pour déterminer si le NASP produit les résultats escomptés. Les indicateurs fournissent des éléments tangibles indiquant si les résultats attendus ont été obtenus, et mesurent les progrès réalisés dans les activités par rapport aux cibles nationales de sécurité. L'équipe d'élaboration devrait présenter les indicateurs sous forme de données quantitatives (par exemple, un nombre ou un pourcentage). Certains indicateurs peuvent se rapporter à des incidents découlant d'une carence dans la gestion de la sécurité de l'aviation (par exemple, le nombre d'accidents). D'autres peuvent se rapporter aux activités menées par l'État ou par d'autres parties prenantes, censées améliorer la gestion de la sécurité de l'aviation (par exemple, le pourcentage de plans d'actions correctives exécutés). Certains indicateurs peuvent aussi s'appliquer à plusieurs objectifs ou cibles. En fin de compte, l'État devrait utiliser une série d'indicateurs pour évaluer la réalisation des objectifs nationaux de sécurité (et les cibles connexes) présentés dans le NASP (voir l'étape 8 du § 2.9).

2.6.5 La liste des objectifs, des cibles et des indicateurs nationaux de sécurité constitue le résultat de la présente étape. L'équipe d'élaboration devrait tenir compte de toute incidence possible des objectifs, des cibles et des indicateurs de sécurité sur d'autres plans et programmes de l'aviation civile nationale, en vue de limiter toute incohérence éventuelle.

## **2.7 EFFECTUER UNE ANALYSE DES ÉCARTS POUR DÉTERMINER LES SEI (ÉTAPE 6)**

2.7.1 Après avoir défini les objectifs et les cibles nationaux de sécurité, l'équipe d'élaboration doit déterminer les SEI qui serviront à réaliser ceux-ci. L'étape suivante du processus consiste à effectuer une analyse des écarts, qui aide l'équipe d'élaboration à déterminer les étapes précises pour réaliser chaque objectif national de sécurité et les cibles qui lui sont associées. L'équipe d'élaboration devrait non seulement se focaliser sur les carences à remédier, mais aussi repérer les forces qui existent dans le pays et qui peuvent contribuer à combler les écarts, notamment les cadres économiques en place, l'accès à la formation, etc. Pour élaborer les SEI pour le NASP, l'équipe d'élaboration devrait effectuer l'analyse des écarts en se reportant à la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161), communément appelée « la feuille de route ». La compilation des SEI constitue le plan d'action sur lequel repose la stratégie de sécurité présentée dans le NASP.

2.7.2 La feuille de route contient une série de SEI indiquant de manière détaillée les mesures précises à prendre pour déterminer les dangers et les carences en matière de sécurité. À l'aide de la feuille de route, l'équipe d'élaboration devrait sélectionner les SEI et les mesures connexes précises à mettre en œuvre, puis les classer par ordre de priorité.

2.7.3 Pour recenser les SEI qui répondent aux défis organisationnels, l'équipe d'élaboration devrait se reporter à la partie Feuille de route des défis organisationnels (ORG) de la feuille de route. En s'aidant de données tirées de plusieurs sources (par exemple, de l'USOAP, des activités de surveillance menées par l'État et des programmes d'évaluation du secteur) ou des connaissances des experts en la matière, l'équipe d'élaboration peut déterminer le point de départ idéal dans la feuille de route ORG (par exemple, la phase 1).

2.7.4 Une fois l'analyse des écarts achevée, l'équipe d'élaboration devrait sélectionner les SEI nécessaires pour remédier aux dangers et aux carences cernés en matière de sécurité, qui vont aider l'État à atteindre les objectifs nationaux en matière de sécurité (et les cibles connexes) présentés dans le NASP. Par l'examen des dangers et des carences en matière de sécurité décelés ou des résultats de l'analyse des écarts par rapport aux SEI sélectionnées, l'équipe d'élaboration peut établir une liste de SEI potentielles. Dans le but de déterminer si l'État a déjà finalisé cette SEI, l'équipe d'élaboration peut tenir compte des derniers résultats de l'USOAP ou des données de l'État lorsqu'une évaluation interne a été menée. S'il est établi que l'État n'a pas finalisé la SEI et que celle-ci est nécessaire, cela constituerait une « carence ». La SEI serait alors une des SEI à incorporer dans le NASP. Les mesures associées au titre de la SEI (présentées dans la feuille de route) seraient les mesures nécessaires pour réaliser cette SEI. La figure 2-2 donne des exemples de liens entre les dangers et les carences en matière de sécurité décelés, la liste des problèmes nationaux de sécurité recensés et classés par ordre de priorité, les objectifs et les cibles nationaux de sécurité et la détermination des SEI (étapes 3 à 6 du processus d'élaboration du NASP).

2.7.5 De plus, l'équipe d'élaboration devrait mener un examen similaire au sujet des SEI présentées dans la partie Feuille de route sur les risques de sécurité opérationnelle (OPS) de la feuille de route, et déterminer celles qui n'ont pas été mises en œuvre afin d'atténuer les risques de sécurité en ce qui concerne les N-HRC. Une série de SEI devrait être mise en œuvre pour s'attaquer aux facteurs contributifs qui causent les N-HRC. Certaines de ces SEI peuvent provenir de la feuille de route OPS, tandis que d'autres peuvent être recensées au moyen de sources telles que les enquêtes sur les accidents et les incidents ou les évaluations de risques de sécurité.

2.7.6 La liste des SEI potentielles constitue le résultat de la présente étape.

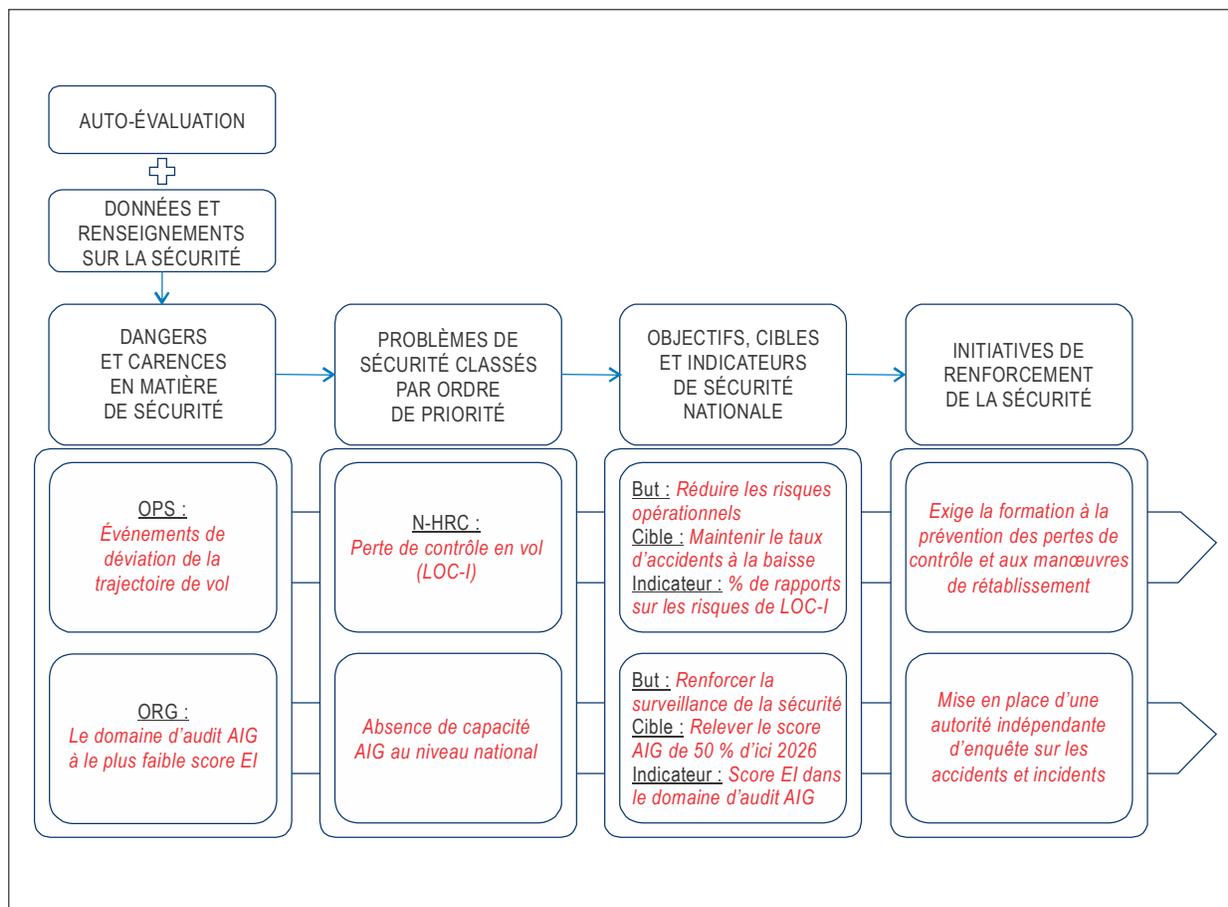


Figure 2-2. Exemple de liens entre les étapes 3 à 6 du processus d'élaboration du NASP

## 2.8 RECENSER LES SEI ET LES CLASSER PAR ORDRE DE PRIORITÉ (ÉTAPE 7)

2.8.1 Grâce à l'analyse des écarts, l'équipe d'élaboration détermine les SEI qui n'ont pas été mises en œuvre. Une liste de SEI potentielles peut être établie grâce à l'examen des carences par rapport aux SEI associées. Cependant, il ne serait pas pratique de vouloir mettre en œuvre un NASP qui englobe toutes les SEI de la feuille de route. L'équipe d'élaboration devrait sélectionner les SEI qui sont pertinentes pour cet État et son contexte opérationnel, en les classant par ordre de priorité. L'utilisation d'outils de gestion de la performance, comme l'approche SMART<sup>2</sup> de définition d'objectifs et de cibles spécifiques, mesurables, précis, fiables et opportuns, peut contribuer à cadrer les mesures que l'État et les autres parties prenantes peuvent prendre dans le contexte de la mise en œuvre des SEI. L'approche SMART peut aider les parties prenantes à rester concentrées et motivées en fixant une direction claire et en contribuant à définir des cibles réalisables pour promouvoir la mise en œuvre. Les SEI devraient contribuer à un ensemble SMART d'objectifs, de cibles et d'indicateurs.

*Note.— Des informations sur l'utilisation de l'approche SMART figurent dans le Doc 9859.*

2. Élaborée par George T. Doran en 1981.

2.8.2 Lorsqu'elle examine les carences décelées, l'équipe d'élaboration devrait évaluer l'incidence pour la sécurité et la capacité (ou la facilité de mise en œuvre) de l'État à opérer le changement nécessaire pour chaque carence.

#### *Incidences sur la sécurité*

2.8.3 L'équipe d'élaboration devrait déterminer dans quelle mesure la sécurité sera renforcée par l'élimination de chacune des carences recensées et donner la priorité aux SEI qui ont la plus grande incidence sur la sécurité. Idéalement, une démarche quantitative qui fait appel à différentes méthodologies devrait être suivie. Cependant, une telle approche ne convient pas nécessairement à toutes les SEI, car beaucoup d'entre elles se rapportent au fondement essentiel de la sécurité de l'aviation. S'appuyant sur les connaissances des experts en la matière qui sont membres de l'équipe d'élaboration, cette dernière peut recenser des mesures potentielles de manière à avoir la plus grande incidence sur la sécurité.

#### *Facilité de mise en œuvre*

2.8.4 Certes, l'équipe d'élaboration devrait envisager l'incidence sur la sécurité comme principale méthode de classement des SEI possibles par ordre de priorité, mais elle devrait également évaluer la capacité des parties prenantes à opérer les changements nécessaires et à s'adapter à une nouvelle situation. L'évaluation de la capacité au changement devrait comprendre les éléments suivants :

- a) l'existence d'une volonté politique de changer ;
- b) la disponibilité des ressources nécessaires pour réaliser le changement.

2.8.5 En se basant sur la liste de SEI, l'équipe d'élaboration devrait indiquer l'initiative qui devrait être mise en œuvre en premier. La liste devrait contenir un ensemble gérable de mesures représentant les étapes nécessaires à la réalisation des objectifs nationaux de sécurité (et à l'atteinte des cibles connexes). Les examens de tentatives infructueuses lors des initiatives précédentes visant à renforcer la sécurité ont démontré que les plans stratégiques devraient être élaborés de manière à définir les activités successives qui sont réalisables. L'équipe d'élaboration ne devrait pas sélectionner de SEI qui nécessiteraient des transformations importantes du système d'aviation dans un délai court. Elle devrait déterminer une approche progressive pour réussir la mise en œuvre (en suivant l'ensemble des étapes présentées dans la figure 2-1).

2.8.6 À l'issue de l'étape 7, l'équipe d'élaboration devrait produire une liste de SEI classées par ordre de priorité. Celle-ci constitue le plan d'action pour réaliser les objectifs nationaux de sécurité (et atteindre les cibles connexes). Lorsqu'une liste de SEI potentielles classées par ordre de priorité a été établie, l'équipe d'élaboration peut entamer la rédaction du NASP. Ce dernier est le document principal de présentation de la stratégie nationale de sécurité et de mise en œuvre des SEI dans le pays.

2.8.7 Il n'est pas nécessaire que le NASP contienne une description de toutes les mesures détaillées au soutien de chaque SEI ; certaines SEI peuvent être présentées dans un document distinct contenant un plan détaillé de mise en œuvre (par exemple, pour l'établissement d'un service indépendant d'enquête sur les accidents et incidents ou la mise en œuvre d'un PNS). Le NASP devrait présenter un résumé des SEI et indiquer les mesures associées, l'organisme désigné pour diriger la mise en œuvre, le calendrier général, les parties prenantes impliquées, les critères pour mesurer la mise en œuvre, le rang de priorité attribué à chaque SEI et les moyens de suivre la mise en œuvre et l'efficacité. Un lien ou une référence vers le plan détaillé de mise en œuvre peut être inclus dans le NASP.

2.8.8 La liste des SEI classées par ordre de priorité constitue le résultat de la présente étape.

## 2.9 MESURER LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ (ÉTAPE 8)

2.9.1 La dernière étape, qui vise à mesurer la performance de sécurité, se divise en deux tâches distinctes :

- a) définir le processus de suivi de la mise en œuvre du NASP et de son efficacité ;
- b) mesurer à proprement parler la performance de sécurité.

2.9.2 L'équipe d'élaboration devrait tout d'abord déterminer la manière dont l'État mesurera la performance de sécurité pour surveiller la mise en œuvre du NASP et son efficacité. À ce stade, l'équipe d'élaboration devrait déterminer certains aspects, comme les processus visant à :

- a) surveiller la mise en œuvre des SEI figurant dans le NASP ;
- b) suivre la performance de chaque cible nationale de sécurité (y compris l'utilisation des indicateurs présentés dans le NASP) ;
- c) fournir aux parties prenantes les renseignements pertinents actualisés sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité, ainsi que l'état d'avancement de la mise en œuvre des SEI.

2.9.3 L'équipe d'élaboration devrait aussi déterminer les processus de correction et d'ajustement du NASP et de ses SEI, de prise en compte de situations particulières (par exemple, les mesures à prendre si les objectifs nationaux de sécurité ne sont pas atteints) et de compte rendu aux parties prenantes sur ces points. Elle devrait ajouter une description de tous ces processus dans une rubrique réservée à la surveillance de la mise en œuvre du NASP (des orientations détaillées figurent au § 4.3.6 du chapitre 4). Cette description est le résultat visé de la présente étape.

2.9.4 Lorsque le processus de suivi de la mise en œuvre est achevé, l'équipe d'élaboration dispose du contenu nécessaire pour rédiger le NASP, qui couvre l'ensemble des points décrits à la section 2.1. Elle peut décider d'utiliser le modèle de NASP présenté en appendice A au chapitre 4, ou élaborer le sien.

2.9.5 Le travail de l'équipe d'élaboration ne prend pas fin une fois que le NASP a été finalisé et remis aux organisations ou aux personnes chargées de piloter sa mise en œuvre. Commence alors la deuxième tâche de cette étape : l'équipe d'élaboration devrait mesurer la performance de sécurité pour surveiller la mise en œuvre du NASP et évaluer son efficacité réelle à renforcer la sécurité nationale. L'équipe d'élaboration devrait régulièrement surveiller la mise en œuvre des SEI pour veiller à ce que les mesures soient appliquées, qu'elles soient efficaces, et que tout obstacle à la mise en œuvre soit écarté.

2.9.6 Lorsque la mise en œuvre des SEI est achevée, ou avant cela si d'autres facteurs l'exigent (par exemple, des changements dans le contexte opérationnel de l'État, découlant d'événements perturbateurs ou de nouvelles tendances), l'équipe d'élaboration (ou toute autre entité désignée) devrait répéter les étapes de la figure 2-1 pour s'assurer que les dangers et autres carences en matière de sécurité, les problèmes de sécurité, ainsi que les objectifs et les cibles demeurent pertinents dans le contexte opérationnel de l'État ; et pour déterminer d'autres SEI que l'État pourrait devoir mettre en œuvre. Cet exercice contribue à actualiser régulièrement le NASP en vue de corriger tout nouveau danger ou carence en matière de sécurité et de garantir son amélioration continue.

*Note.— L'équipe d'élaboration peut rester en place pendant toute la durée de vie du NASP et sa composition peut évoluer en fonction de ses besoins. L'État devrait définir un processus de tenue à jour pour veiller à la coordination et à la surveillance continues des modifications apportées aux SEI du NASP, y compris en identifiant les personnes responsables dans les différentes organisations concernées.*

2.9.7 Des orientations détaillées sur l'élaboration du RASP et du NASP sont présentées aux chapitres 3 et 4 respectivement.

## 2.10 RELATION ENTRE LE NASP ET LE PNS

2.10.1 Un PNS est un ensemble intégré de règlements et d'activités visant à renforcer la sécurité. Il comprend une série de processus et d'activités qui, ensemble, donnent à l'État les moyens de mettre en œuvre la sécurité et d'assurer une surveillance bien ciblée de la sécurité. Le PNS sert de moyen par lequel l'État définit ses responsabilités en matière de gestion de la sécurité nationale. Il aide celui-ci à agir de manière proactive pour recueillir et analyser des données, mener des évaluations de risques de sécurité afin de déterminer les dangers et les carences en matière de sécurité, et déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux. Le PNS constitue le socle sur lequel un État bâtit une approche proactive à la sécurité de l'aviation nationale. Grâce à un PNS dont la mise en œuvre et la tenue à jour ont atteint une certaine maturité, et qui est doté d'aspects éprouvés en matière d'analyse de données sur la sécurité (SDA), l'État peut obtenir les renseignements nécessaires en matière de sécurité.

2.10.2 Pour définir la relation entre le NASP et le PNS, et pour guider le processus d'élaboration du NASP, l'État doit tenir compte des progrès dans la mise en œuvre et la tenue à jour du PNS, et améliorer constamment celui-ci en se fondant sur l'auto-évaluation de l'outil d'évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA) de l'USOAP-CMA qui se trouve dans le cadre en ligne (OLF), en privilégiant les aspects suivants :

- a) en l'absence d'aspect SDA éprouvé dans l'évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA) (comme indiqué dans l'auto-évaluation SSPIA), l'État devrait développer son NASP en se fondant sur le scénario 1 (voir § 2.10.4) ; ou
- b) en disposant d'aspects SDA éprouvés dans l'évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA) effectuée (comme indiqué dans l'auto-évaluation SSPIA), l'État devrait développer son NASP en se fondant sur le scénario 2 (voir § 2.10.5).

2.10.3 Pour définir la relation entre le NASP et le PNS, les aspects SDA éprouvés doivent comporter :

- a) des systèmes obligatoires et volontaires de communication, mis en place et utilisés par des personnes et des organisations dans le même État ;
- b) un processus d'identification des dangers et de gestion des risques de sécurité ;
- c) des dispositions de protection des données de sécurité, des renseignements sur la sécurité et des sources connexes ;
- d) des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour récupérer, conserver, regrouper et analyser les données de sécurité et les renseignements sur la sécurité — il s'agit notamment de mécanismes visant à classer par ordre de priorité et à évaluer l'efficacité des mesures d'atténuation des risques de sécurité, et à orienter le contenu du NASP.

*Note.— Indépendamment de l'avancement de la mise en œuvre et de la tenue à jour du PNS, ou du niveau de maturité des aspects SDA du SSPIA, l'État devrait élaborer un NASP et le mettre en œuvre.*

### 2.10.4 Scénario 1 — État ne disposant pas d'aspects SDA éprouvés

En l'absence d'aspects SDA éprouvés du SSPIA, l'État risquerait de ne pas avoir les capacités de collecte et d'analyse des données, et de gestion des risques de sécurité nécessaires pour repérer les dangers et les carences en matière de sécurité, et déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux. Si les aspects SDA du SSPIA pour le PNS ne sont pas éprouvés, cela peut réduire la capacité de l'État à utiliser le PNS comme source de renseignements sur la sécurité en vue de repérer les dangers et les carences en matière de sécurité et de déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux à intégrer au NASP. L'État dépendrait fortement d'autres sources de données pour obtenir ces informations (notamment le GASP et le RASP). En outre, étant donné que l'État doit mettre en œuvre un PNS pour respecter ses obligations en matière de gestion de la sécurité, il devrait se

focaliser sur les éléments à inclure dans son NASP en lien avec la mise en œuvre et la tenue à jour du PNS. En l'absence d'aspects SDA du SSPIA éprouvés, les éléments suivants sont pertinents :

- a) *Le NASP s'inspire essentiellement du GASP et du RASP.* Ces deux documents aident l'État à repérer les dangers et les carences en matière de sécurité et à déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux.
- b) *Le NASP se concentre essentiellement sur la gestion des défis organisationnels.* Pour un État qui n'a pas encore atteint la maturité dans la mise en œuvre et la tenue à jour du PNS, surtout dans les aspects SDA du SSPIA, le NASP devrait inclure des SEI pour aborder les défis organisationnels et renforcer les capacités organisationnelles (par exemple, améliorer la détermination des dangers et la gestion des risques nationaux de sécurité). Lorsque ces défis organisationnels auront été pris en compte, l'État pourra plus facilement atténuer les risques de sécurité opérationnelle.
- c) *L'un des objectifs nationaux de sécurité du NASP devrait être d'exécuter le PNS et de le tenir à jour.* Le NASP doit inclure des SEI qui forment le plan d'action nécessaire pour renforcer l'efficacité du PNS.

#### 2.10.5 Scénario 2 — État disposant d'aspects SDA éprouvés

S'il dispose d'aspects SDA du SSPIA éprouvés, l'État est en mesure de repérer les dangers et les carences en matière de sécurité et de déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux. Si les aspects SDA du SSPIA pour le PNS sont éprouvés, l'État peut utiliser son processus de repérage des dangers et de gestion des risques de sécurité comme source de renseignements sur la sécurité pour repérer les dangers et les carences en matière de sécurité et déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels à intégrer au NASP. Pour un État disposant d'aspects SDA du SSPIA éprouvés, les éléments suivants sont pertinents :

- a) *Le NASP s'inspire essentiellement du PNS.* Le PNS aide l'État à repérer les dangers et les carences en matière de sécurité et à déterminer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels (tout en tenant compte de certains aspects du GASP et du RASP). Au moyen du PNS, l'État peut exécuter ses activités de manière cohérente et proactive, tout en évaluant sa performance en matière de sécurité, en surveillant la mise en œuvre des SEI et en traitant tout danger ou carence de sécurité constaté.
  - b) *Le NASP est l'un des documents clés produits dans le cadre de la documentation du PNS.* Il constitue le moyen au travers duquel l'État détermine et dirige l'exécution des SEI pour aborder les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels nationaux définis à l'aide des processus du PNS ou tirés du GASP ou du RASP. Il facilite aussi le recensement des activités de renforcement du PNS ou la réalisation des objectifs de sécurité par l'État.
  - c) *Le NASP complète le PNS.* Au moyen des SEI, l'État peut établir des priorités entre les améliorations à apporter au processus et aux activités du PNS, et aborder les problèmes nationaux de sécurité repérés par le PNS (par exemple, les défis organisationnels). Les renseignements sur la sécurité recueillis au moyen du PNS peuvent aussi servir à d'autres plans nationaux, notamment le plan de navigation aérienne.
-

## Chapitre 3

# ÉLABORATION DU PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

### 3.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

3.1.1 Le présent chapitre fournit des orientations aux entités régionales, notamment les RASG et les RSOO, pour les aider à déterminer les éléments à inclure dans un RASP. On trouvera dans l'appendice A au présent chapitre un modèle de RASP, qui ne devrait être considéré que comme un exemple. Le RASP devrait être élaboré sur la base de l'auto-évaluation de la région et répondre aux risques de sécurité opérationnelle et aux défis organisationnels qui lui sont spécifiques.

3.1.2 Dans le cadre du GASP et du RASP, le terme « région » désigne un groupe d'États et/ou d'entités travaillant de concert à renforcer la sécurité de l'aviation dans une zone géographique. Le RASG est l'entité régionale chargée d'élaborer le RASP, d'en appuyer la mise en œuvre et d'en assurer la surveillance, conformément au GASP. Le processus d'élaboration du RASP devrait comprendre des consultations avec les États, le secteur et d'autres parties prenantes clés de l'aviation. Le NASP de chaque État de la région devrait être aligné et coordonné avec le RASP et avec d'autres démarches visant à renforcer la sécurité de l'aviation. Des copies des RASP actuels sont mises à disposition dans la bibliothèque du GASP au [www.icao.int/RASP](http://www.icao.int/RASP).

### 3.2 CONTENU DU RASP

3.2.1 Le RASP devrait comprendre à tout le moins les sections suivantes :

- a) une introduction ;
- b) l'objet du RASP, notamment des liens vers les NASP des États qui constituent la région et avec le GASP ;
- c) l'orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation civile au niveau régional pendant une période déterminée, notamment les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité ;
- d) une description des risques régionaux de sécurité opérationnelle et des SEI pour y remédier ;
- e) une description des SEI mises en œuvre pour relever les défis organisationnels ;
- f) une description de la manière dont la région mesurera la performance de sécurité aux fins du suivi de la mise en œuvre du RASP et de son efficacité.

### 3.3 SECTIONS DU RASP

#### **Introduction**

3.3.1 L'introduction (ou avant-propos) du RASP devrait comprendre :

- a) une vue d'ensemble du plan, notamment de sa structure (chapitres, sections et leur contenu) ;
- b) l'engagement de la région envers la sécurité de l'aviation et l'affectation de ressources aux activités (de niveau régional) visant à renforcer la sécurité de l'aviation ;
- c) les entités chargées de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du RASP ;
- d) les problèmes régionaux de sécurité ;
- e) les objectifs et cibles régionaux de sécurité ;
- f) le contexte opérationnel de la région (pouvant être présenté sous forme de tableau), notamment, sans s'y limiter :
  - 1) le volume de trafic de la région, ainsi que les prévisions de croissance ou de déclin ;
  - 2) la maturité des systèmes d'aviation des États de la région (par exemple, les différents niveaux de mise en œuvre d'un système efficace de supervision de la sécurité) ;
  - 3) les dangers et carences en matière de sécurité communs, qui peuvent être regroupés par catégories, par exemple environnementaux, techniques, organisationnels et humains.

*Note.— Le contexte opérationnel de la région peut évoluer tout au long d'une édition donnée d'un RASP (par exemple, par suite d'une diminution du volume de trafic attribuable à un événement perturbateur, d'un changement dans la composition des utilisateurs du système attribuable aux nouveaux acteurs du système d'aviation, ou au développement d'un nouveau secteur d'activité nationale, comme dans le cas d'un nouvel équipementier). Des changements survenus dans le contexte opérationnel peuvent influencer sur la détermination des dangers et des carences de sécurité, et sont un indicateur de la nécessité d'effectuer une nouvelle auto-évaluation et de modifier en conséquence le RASP (voir le chapitre 2, figure 2-1).*

#### **Objet du RASP**

3.3.2 L'objet du RASP devrait contenir les éléments suivants :

- a) une description de l'orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation ;
- b) la durée du RASP [voir le sous-alinéa 1 de l'alinéa a) du § 3.3.3] ;
- c) le rapport entre le RASP, les NASP de chacun des États de la région et l'édition la plus récente du GASP ;
- d) des initiatives de niveau régional devant appuyer l'amélioration de la sécurité de l'aviation au niveau de chacun des États et au niveau international plus large ;

- e) d'autres plans pris en compte lors de l'élaboration du plan [par exemple, le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), le Plan régional de navigation aérienne et le *Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde* (GASeP, Doc 10118), selon le cas].

### **Orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation**

3.3.3 La section concernant l'orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional devrait comprendre les éléments suivants :

- a) la manière dont le RASP est élaboré et entériné, notamment, le cas échéant, la collaboration avec les parties prenantes (par exemple, États, secteur, organisations internationales, etc.) :
  - 1) décrire la gouvernance du RASP, y compris la fréquence de son examen et de sa mise à jour (par exemple, examen annuel et mise à jour au moins tous les trois ans) — l'harmonisation avec le cycle de révision du GASP devrait être prise en compte ;
  - 2) expliquer la nécessité d'une démarche collaborative pour identifier les problèmes de sécurité régionale et mettre en œuvre les SEI afin de les résoudre ;
  - 3) décrire le processus utilisé pour déterminer les risques régionaux de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels ;
- b) les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité (qui peuvent être présentés sous forme de tableau) :
  - 1) expliquer le lien entre les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité et le GASP (par exemple par des renvois aux objectifs, cibles et indicateurs du GASP) ;
  - 2) énumérer les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité spécifiques s'ajoutant à ceux du GASP, le cas échéant ;
- c) la manière dont les SEI contribuent à atteindre les objectifs régionaux de sécurité :
  - 1) expliquer le lien entre les objectifs et cibles régionaux de sécurité et les SEI que la région mettra en œuvre pour améliorer la sécurité ;
  - 2) expliquer le lien entre les objectifs et cibles régionaux de sécurité et les SEI individuelles des États (de la région) ou les initiatives globales prises sur le plan international ;
- d) les questions émergentes qui pourraient exiger une analyse plus poussée.

### **Risques régionaux de sécurité opérationnelle**

3.3.4 La section concernant les risques régionaux de sécurité opérationnelle devrait comprendre les éléments suivants :

- a) un résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans la région pendant une période déterminée touchant des aéronefs immatriculés dans des États de la région, en particulier les aéronefs d'une masse maximale de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers [des statistiques et des données sur les accidents et les incidents graves peuvent être obtenues à partir des bases de données des États sur les accidents et les incidents ou au moyen de l'application du

système de comptes rendus d'accident/incident de l'OACI (ADREP) disponible sur iSTARS, à l'adresse [www.icao.int/safety/iStars](http://www.icao.int/safety/iStars) ;

- b) les catégories régionales d'événements à risque élevé (R-HRC), notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée (par exemple, en raison d'une méthode fondée sur les données) — le RASP devrait inclure toutes les HRC figurant dans le GASP (G-HRC) ;
- c) les autres risques régionaux de sécurité opérationnelle identifiés, notamment la raison pour laquelle la priorité leur est accordée. Cette identification peut :
  - 1) émaner d'États de la région (par exemple, grâce à leur SDCPS) ;
  - 2) découler d'une analyse régionale (effectuée par exemple par le RASG, les RSOO, les PIRG et/ou les RAIO) ;
  - 3) être fondée sur d'autres sources de renseignements — les risques régionaux de sécurité opérationnelle doivent englober différents secteurs de l'aviation (aéroports, transport aérien commercial, aviation générale, vols d'hélicoptères) ;
- d) les principaux facteurs ayant contribué à l'identification des R-HRC dans la région ;
- e) une description d'un ensemble de SEI visant à atténuer les risques associés aux R-HRC et à tous autres risques régionaux de sécurité opérationnelle que la région souhaite atténuer au moyen du RASP :
  - 1) énumérer les SEI que la région prévoit ou est en train de mettre en œuvre pour répondre à toutes les R-HRC identifiées et aux autres risques de sécurité opérationnelle (la liste peut être présentée dans un appendice) ;
  - 2) déterminer les SEI provenant de la feuille de route du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde [principalement de la feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS)], selon le cas ;
- f) la taxonomie utilisée pour déterminer les risques régionaux de sécurité opérationnelle — il est recommandé d'utiliser les catégories d'événements en aviation de l'Équipe de taxonomie commune Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/OACI (CICTT).

*Note.— Des renseignements supplémentaires sur les G-HRC figurent dans le chapitre 3 du GASP (Doc 10004). Des renseignements sur la taxonomie de la CICTT sont fournis sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.*

### **Défis organisationnels**

3.3.5 La section du RASP concernant les défis organisationnels devrait inclure les éléments suivants :

- a) une description sommaire des moyens effectifs de supervision de la sécurité des États de la région. À cette fin, on peut présenter les résultats des activités les plus récentes menées par les États dans le cadre de l'USOAP CMA de l'OACI. Des renseignements concernant l'USOAP CMA peuvent être obtenus dans le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA à l'adresse [www.icao.int/usoap](http://www.icao.int/usoap) ;
- b) une liste et une description des défis organisationnels retenus dans le RASP, notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ;

- c) la manière dont ces problèmes ont été identifiés, notamment, sans s'y limiter, au moyen d'une approche guidée par les données. Cette identification peut :
  - 1) émaner d'États de la région (par exemple de leurs SDCPS) ;
  - 2) découler d'une analyse régionale (effectuée par exemple par le RASG, les RSOO, les PIRG et/ou les RAIO) ;
  - 3) être fondée sur les défis organisationnels décrits dans le GASP ; et/ou
  - 4) reposer sur une vue d'ensemble des données sur la supervision dans la région fournies par l'USOAP et par les États ;
- d) une description d'un ensemble de SEI visant à résoudre les défis organisationnels constatés :
  - 1) énumérer les SEI que la région prévoit ou est en train de mettre en œuvre pour relever tous les défis organisationnels identifiés (cette liste peut être présentée dans un appendice) ;
  - 2) repérer les SEI provenant de la feuille de route du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde [principalement de la feuille de route des défis organisationnels (ORG)], le cas échéant.

### ***Suivi de la mise en œuvre***

3.3.6 La section concernant le suivi et la mesure de la mise en œuvre du RASP et de son efficacité devrait inclure les éléments suivants :

- a) moyens utilisés par la région pour suivre la mise en œuvre des SEI énumérées dans le RASP et pour mesurer la performance de sécurité du système régional de l'aviation civile et s'assurer que les résultats escomptés sont atteints ;
- b) méthode utilisée pour apporter des correctifs et des ajustements au RASP et aux SEI et pour en rendre compte ;
- c) méthode utilisée pour suivre la performance de chaque objectif régional de sécurité — les indicateurs de mesure de la performance de sécurité devraient, en principe, concorder avec ceux du GASP ou y être liés ;
- d) méthode utilisée pour fournir aux parties prenantes de l'information pertinente à jour sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs régionaux de sécurité et sur l'état de mise en œuvre des SEI (par exemple, un tableau de bord) ;
- e) un texte explicatif concernant les situations suivantes :
  - 1) si les objectifs régionaux de sécurité ne sont pas atteints, en expliquer les causes profondes ;
  - 2) si la région détecte des risques de sécurité opérationnelle critiques, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du plan ;
- f) explication du fait que les États ont adopté une approche normalisée, selon les indications du RASG ou d'une autre entité régionale compétente, pour fournir l'information au niveau régional (par exemple, les

États doivent faire rapport au RASG). Cette approche permet à la région de recevoir l'information et d'évaluer les risques de sécurité opérationnelle au moyen de méthodes communes ;

- g) liens à contacter pour obtenir de l'information supplémentaire.

### 3.4 MODÈLE DE RASP

L'appendice A au présent chapitre contient un modèle de Plan régional de sécurité de l'aviation qui vise à promouvoir l'harmonisation internationale des RASP. L'emploi de ce modèle n'est pas obligatoire et ne vise pas à remplacer les dispositions de l'OACI existantes. Il s'agit d'un exemple qui vise à favoriser l'élaboration uniforme des plans régionaux et reprend le contenu minimum proposé dans le présent manuel, tout en demeurant suffisamment souple pour tenir compte des exigences spécifiques des régions. Les régions qui adoptent ce modèle doivent travailler en collaboration avec les États qui les constituent, les entités régionales et les bureaux régionaux de l'OACI, pour veiller à ce que le plan régional concorde avec les plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) des États de la région et avec l'édition la plus récente du GASP. Les régions peuvent également collaborer avec les RASG d'autres régions, selon le cas.

### 3.5 LISTE DE VÉRIFICATION DU RASP

L'appendice B au présent chapitre présente une liste de vérification d'un RASP. L'emploi de cette liste de vérification n'est pas obligatoire et ne vise pas à remplacer les dispositions de l'OACI existantes. La liste de vérification est un outil qui favorise une élaboration uniforme d'un RASP et reprend le contenu minimum proposé dans le présent manuel, en conformité avec le modèle de RASP présenté dans l'appendice A au présent chapitre. La liste de vérification permet de s'assurer qu'un RASP est complet, qu'il soit fondé sur le modèle du RASP ou pas, et de repérer tout contenu manquant. Conformément au contenu minimum d'un RASP, la liste de vérification comprend les éléments suivants :

- a) le renvoi à la section du chapitre 3 du présent manuel dans laquelle le contenu minimum est décrit ;
  - b) l'aspect à analyser ou la question appelant une réponse pour évaluer le caractère complet du contenu du RASP relativement à cette section ;
  - c) une colonne permettant à l'utilisateur de vérifier si le contenu spécifié se trouve ou non dans le RASP en cours d'analyse ;
  - d) une colonne dans laquelle l'utilisateur peut indiquer où se trouve le contenu spécifique dans le RASP en cours d'analyse, s'il ne se trouve pas dans la même section que celle qui est indiquée dans le modèle de RASP (par exemple, un sujet en particulier peut être traité dans la section décrivant l'objet du RASP plutôt que dans l'introduction).
-

## Appendice A au chapitre 3

# MODÈLE DE PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

### SECTION 1. INTRODUCTION

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

[La région] 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 [la région], 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 [la région], 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 [noms des entités] 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 [la région] 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 [nombre] ans. Il se divise en six sections. Outre l'introduction, ces sections présentent : l'objet du RASP, l'orientation stratégique de [la région] en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional, les risques régionaux de sécurité opérationnelle identifiés pour le RASP [période — *Par exemple, 2023-2025*], 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 [nom de l'entité responsable — *Par exemple, le Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG)*] est chargé de l'élaboration, de l'appui à la mise en œuvre et du suivi du RASP, en collaboration avec [nom des entités — *Par exemple, le Bureau régional de l'OACI*] 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 [l'édition la plus récente] 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) [liste des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels — Par exemple, pertes de contrôle en vol (LOC-I), impacts d'oiseaux, manque de moyens d'enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs au niveau régional]
- 2) [...]
- 3) [...]

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

- 1) [liste des objectifs et cibles — Par exemple, objectif 1 : Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle, et cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux régional d'accidents]
- 2) [...]
- 3) [...]

#### 1.5 Contexte opérationnel

[Nombre] mouvements ont été enregistrés dans [la région] pendant la période [année-année]. Le trafic dans la région devrait [augmenter/décroître] de [taux] % au cours des [nombre] prochaines années.

[Nombre] États de [la région] ont enregistré moins de [taux] % de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État à la fin de [année]. En [année], [nombre] États avaient mis en place la base d'un programme national de sécurité (PNS), et [nombre] 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 [la région] comprennent notamment : [énumérer les risques et les carences en matière de sécurité — Par exemple, topographie, météorologie, infrastructure et problèmes socio-politiques].

## SECTION 2. OBJET DU PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DE [LA RÉGION]

Le Plan régional de sécurité de l'aviation est le principal document de planification contenant l'orientation stratégique de [la région] pour gérer la sécurité de l'aviation pour une période de [nombre] ans (de [année] à [année]). 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 [nom des plans, lieu d'établissement] :

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 [LA RÉGION] 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 [indiquer les méthodes — *Par exemple, évaluation du risque de sécurité, activités du RASG, etc.*]. Ce plan est élaboré et tenu à jour par [nom de l'entité responsable — *Par exemple, le RASG*], en coordination avec toutes les parties prenantes clés de l'aviation, et il est mis à jour au moins tous les [nombre] 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>
[liste des objectifs]	[liste des cibles]	[liste des indicateurs]	[description du lien]
1. <i>Par exemple, atteindre une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle</i>	1.1 <i>Maintenir une tendance à la baisse du taux régional d'accidents.</i>  1. <i>n</i>	1.1.1 <i>Nombre d'accidents par millions de départs enregistrés dans la région.</i>  1.1.2 <i>Nombre d'accidents enregistrés dans la région touchant des aéronefs de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers.</i>  1.2. <i>n</i>	<i>Cet objectif est directement lié à l'objectif 1 et à la cible 1.1 du GASP.</i>
2.	2.1  2. <i>n</i>		
3.	3.1  3. <i>n</i>		

Objectif	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP
4. Par exemple, accroître la collaboration au niveau régional	4.1 D'ici 2023, les États qui ne prévoient pas d'atteindre les objectifs du RASP demanderont de l'assistance pour renforcer leurs moyens de supervision de la sécurité.  4. n	4.1.1 Nombre d'États champions offrant de l'assistance.  4.1.2 Nombre d'États ayant reçu de l'assistance.  4.1.3 Nombre de missions de renforcement des capacités en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents menées à bien dans la région.  4.2. n	Cet objectif est directement lié à l'objectif 4 et à la cible 4.1 du GASP.
5.	5.1  5. n		
6.	6.1  6. n		

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 [noms des entités], 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 [la région] 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 [processus — Par exemple, une analyse du RASG] en vue d'une analyse plus poussée :

- 1) [liste des problèmes émergents — Par exemple, petits drones exploités aux environs des aéroports]
- 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 [nom de l'entité responsable. *Par exemple, le RASG*] publie un rapport annuel sur la sécurité, disponible sur le site web du [nom de l'entité responsable] à l'adresse [insérer le lien vers le site web, le cas échéant]. Le résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans [la région] et de ceux qui ont touché des aéronefs immatriculés dans des États de [la région] 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 [la région]</b>			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			
<b>Événements d'aéronefs d'aviation générale dans [la région]</b>			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			

<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 [la région]</b>			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			
<b>Événements touchant des aéronefs d'aviation générale immatriculés dans [la région]</b>			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			

Les [nombre] catégories régionales d'événements à risque élevé (R-HRC) dans le contexte [régional] 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 [nombre] dernières années, et de leurs PNS respectifs, ainsi que sur la base de l'analyse régionale menée par

[noms des entités — Par exemple, RASG, RSOO, PIRG et/ou RAI0] et des risques de sécurité opérationnelle décrits dans le GASP.

Ces R-HRC sont conformes aux G-HRC dont la liste figure dans [l'édition actuelle] du GASP :

- 1) [liste des HRC et brève explication de la raison pour laquelle on leur a donné la priorité — Par exemple, LOC-I. Les exploitants ont vécu des incidents impliquant des écarts par rapport à la trajectoire de vol prévue, et en ont fait un compte rendu aux États de la région par leur SDCPS]
- 2) [...]
- 3) [...]

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

- 1) [liste des autres risques régionaux de sécurité opérationnelle et brève explication de la raison pour laquelle on leur a donné la priorité — Par exemple, impacts d'oiseaux : des incidents liés aux impacts d'oiseaux aux aérodromes de la région ont été signalés par les exploitants aux États par l'entremise de leur SDCPS]
- 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 [nom de l'entité responsable — Par exemple, le RASG] a identifié les facteurs contributifs des HRC ci-après et le [nom de l'entité responsable] 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 : [nom de la catégorie d'événement — Par exemple, LOC-I]**

- 1) [liste des facteurs contributifs — Par exemple, procédures inadéquates pour une gestion efficace des vols]
- 2) [...]
- 3) [...]

**R-HRC 2 : [nom de la catégorie d'événement]**

- 1) [liste des facteurs contributifs]
- 2) [...]
- 3) [...]

**R-HRC [n] : [nom de la catégorie d'événement]**

- 1) [liste des facteurs contributifs]
- 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 [nom de l'entité responsable] 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. [La région] 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 [la région] 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 [la région] :

<i>Score EI global de [la région]</i>							
[X] %							
<b>Score EI par EC pour [la région]</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>
[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
<b>Score EI par domaine d'audit<sup>2</sup> pour [la région]</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>
[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %

Les [nombre] défis organisationnels, dans le contexte [régional], 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 [nombre] dernières années par des États de la région, de leurs PNS et d'une analyse régionale réalisée par [noms des entités — *Par exemple, RASG, RSOO, PIRG et/ou RAIQ*]. 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 [noms des entités] ainsi qu'au sein des fournisseurs de services. Ces défis organisationnels sont alignés sur ceux qui sont énumérés dans [l'édition la plus récente] du GASP :

- 1) [liste des défis organisationnels et brève explication de la raison pour laquelle on leur a donné la priorité — *Par exemple, manque de moyens d'enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs au niveau régional. Ce domaine est celui pour lequel les États de la région ont reçu le score EI le plus faible au cours des derniers audits USOAP de l'OACI et, en conséquence, la plus haute priorité lui a été accordée.*]
- 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 [nom des entités] 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 [nom de l'entité responsable — *Par exemple, le RASG*] 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 [nom de l'entité responsable] examinera le RASP tous les [nombre] 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 [nom de l'entité responsable] 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 [nom de l'entité responsable] demandera l'appui de [noms des entités] 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 [nom de l'entité responsable] apportera les ajustements nécessaires au RASP et à ses initiatives et mettra le RASP à jour en conséquence.

De plus, le [nom de l'entité responsable] 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 [*annuel, triennal, etc.*] 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 [nom de l'entité responsable] 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 [nom de l'entité responsable] 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 [*décrire les méthodes utilisées par la région*]. 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 :

[Nom de l'entité responsable]

[Adresse postale]

[Numéro de téléphone]

[Télécopie]

[Courriel]

[Site web]

---

## Appendice au RASP

### SEI DÉTAILLÉES : RISQUES RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

R-HRC x : [nom de la R-HR — Par exemple, LOC-I]							
Objectif x : [nom — Par exemple, objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle]							
Cible x.x : [description — Par exemple, cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux régional d'accidents]							
Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délai	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques	Priorité	Activité de suivi
[nom de la SEI et numéro de la SEI de l'OACI, le cas échéant]	[description des mesures]	[indiquer le délai d'achèvement]	[nom]	[liste des parties prenantes]	[liste des métriques]	[Faible/moyenne/élevée]	[liste des mécanismes de suivi de la mise en œuvre des SEI]
<i>Par exemple, SEI OPS sur la LOC-I de l'OACI (région) — Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I</i>	<i>Organiser des séminaires ou des ateliers sur la sécurité</i>	<i>1<sup>er</sup> trimestre 2023 au 4<sup>e</sup> trimestre 2025</i>	<i>RASG</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AAC</li> <li>• Exploitants</li> <li>• Organismes de formation agréés</li> <li>• Commissions d'enquêtes sur les accidents (AIB)</li> <li>• Fabricants</li> <li>• Organisations régionales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'ateliers organisés</li> <li>• Participation aux ateliers</li> <li>• Changement des exigences de formation des États de la région</li> </ul>	<i>Élevée</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclure dans l'enquête/le tableau de bord de la région</li> <li>• Question d'auto-évaluation CMA</li> </ul>

## SEI DÉTAILLÉES : DÉFIS ORGANISATIONNELS

<b>Défi organisationnel x<sup>1</sup></b> : [désignation du défi — <i>Par exemple, manque de moyens d'enquête sur les accidents et les incidents au niveau régional</i> ]							
<b>Objectif x</b> : [nom — <i>Par exemple, objectif 4 : Accroître la collaboration au niveau régional</i> ]							
<b>Cible x.x</b> : [description — <i>Par exemple, cible 4.1 : D'ici 2023, les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs du RASP doivent demander de l'assistance pour renforcer leurs moyens de supervision de la sécurité</i> ]							
<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>
[nom de la SEI et numéro de la SEI de l'OACI, le cas échéant]	[description des mesures]	[indiquer le délai d'achèvement]	[nom]	[liste des parties prenantes]	[liste des métriques]	[Faible/moyenne/élevée]	[liste des mécanismes de suivi de la mise en œuvre des SEI]
<i>Par exemple, SEI-3 ORG de l'OACI (région) — Établissement d'une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>	<i>Identifier les États champions par l'intermédiaire du RASG, afin d'aider à mettre en place des capacités d'enquêtes sur les accidents et incidents dans les États qui nécessitent une assistance</i>	<i>1<sup>er</sup> trimestre 2023 au 4<sup>e</sup> trimestre 2025</i>	<i>RASG</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>AIB</i></li> <li>• <i>AAC</i></li> <li>• <i>Constructeurs d'aéronefs</i></li> <li>• <i>RAIO</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Nombre d'États champions qui offrent de l'assistance</i></li> <li>• <i>Nombre d'États ayant reçu de l'assistance</i></li> <li>• <i>Nombre de missions de renforcement des capacités en matière d'enquêtes sur les accidents et les incidents menées à bien dans la région</i></li> </ul>	<i>Élevée</i>	<i>Résultats USOAP/CMA après les prochains audits réalisés dans la région</i>

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



## Appendice B au chapitre 3

### LISTE DE VÉRIFICATION DU PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

<i>Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.<sup>1</sup>)</i>	<i>Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)</i>
<b>3.3.1 Introduction du RASP</b>			
3.3.1 a)	La section présente-t-elle une vue d'ensemble du plan, notamment de sa structure (chapitres, sections et leur contenu) ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 b)	Mentionne-t-elle l'engagement de la région envers la sécurité de l'aviation et l'affectation de ressources aux activités (de niveau régional) visant à renforcer la sécurité de l'aviation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 c)	Décrit-elle les entités chargées de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 d)	Décrit-elle les problèmes régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 e)	Décrit-elle les objectifs et cibles régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.1 f)	Décrit-elle le contexte opérationnel de la région ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
<b>3.3.2 Objet du RASP</b>			
3.3.2 a)	La section comprend-elle une description de l'orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.2 b)	Établit-elle la durée du RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

1. Sans objet (S.o.)

Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)	Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)	Réponse (Oui/Non ou S.o. <sup>1</sup> )	Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)
3.3.2 c)	Mentionne-t-elle le rapport entre le RASP, le NASP de chacun des États de la région et l'édition la plus récente du GASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.2 d)	Inclut-elle des initiatives de niveau régional devant appuyer l'amélioration de la sécurité de l'aviation au niveau de chacun des États et au niveau international plus large ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.2 e)	Identifie-t-elle d'autres plans pris en compte lors de l'élaboration du RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
<b>3.3.3 Orientation stratégique de la région en matière de gestion de la sécurité de l'aviation</b>			
3.3.3 a)	La section décrit-elle la manière dont le plan est élaboré et entériné, notamment, le cas échéant, la collaboration avec les parties prenantes ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 a) 1)	Décrit-elle la gouvernance du RASP, y compris la fréquence de son examen et de sa mise à jour ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 a) 2)	Explique-t-elle la nécessité d'une démarche collaborative pour recenser les problèmes régionaux de sécurité et mettre en œuvre les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) afin de les résoudre ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 a) 3)	Décrit-elle le processus utilisé pour déterminer les risques régionaux de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 b)	Énumère-t-elle les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 b) 1)	Explique-t-elle le lien entre les objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité et le GASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 b) 2)	Dresse-t-elle la liste des objectifs, cibles et indicateurs régionaux de sécurité spécifiques s'ajoutant à ceux du GASP, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
3.3.3 c)	Décrit-elle la manière dont les SEI contribuent à atteindre les objectifs régionaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 c) 1)	Explique-t-elle le lien entre les objectifs et cibles régionaux de sécurité et les SEI que la région mettra en œuvre pour améliorer la sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)	Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)	Réponse (Oui/Non ou S.o. <sup>1</sup> )	Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)
3.3.3 c) 2)	Explique-t-elle le lien entre les objectifs et cibles régionaux de sécurité et les SEI individuelles des États (de la région) ou les initiatives globales prises au plan international ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.3 d)	Énumère-t-elle les questions émergentes qui pourraient exiger une analyse plus poussée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
<b>3.3.4 Risques régionaux de sécurité opérationnelle</b>			
3.3.4 a)	La section présente-t-elle un résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans la région pendant une période déterminée touchant des aéronefs immatriculés dans des États de la région, en particulier les aéronefs d'une masse maximale de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.4 b)	Énumère-t-elle et décrit-elle les catégories régionales d'événements à risque élevé (R-HRC), notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.4 c)	Explique-t-elle la manière dont les autres risques régionaux de sécurité opérationnelle sont repérés, et la raison pour laquelle la priorité leur est accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.4 d)	Énumère-t-elle les principaux facteurs ayant contribué au recensement des R-HRC dans la région ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.4 e)	Comprend-elle une description d'un ensemble de SEI visant à atténuer les risques associés aux R-HRC et tout autre risque régional de sécurité opérationnelle que la région souhaite atténuer au moyen du RASP?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.4 e) 1)	Énumère-t-elle les SEI que la région prévoit mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour répondre à toutes les R-HRC régionales et aux autres risques régionaux de sécurité opérationnelle recensés ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.4 e) 2)	Recense-t-elle les SEI provenant de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, selon le cas ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
3.3.4 f)	Décrit-elle la taxonomie utilisée pour déterminer les risques régionaux de sécurité opérationnelle ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)	Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)	Réponse (Oui/Non ou S.o. <sup>1</sup> )	Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)
<b>3.3.5 Défis organisationnels</b>			
3.3.5 a)	La section décrit-elle sommairement les moyens effectifs de supervision de la sécurité des États de la région ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 b)	Comprend-elle une liste et une description des défis organisationnels retenus dans le RASP, notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 c)	Explique-t-elle la manière dont ces problèmes ont été constatés, notamment, sans s'y limiter, au moyen d'une approche guidée par les données ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 d)	Comprend-elle une description d'un ensemble de SEI visant à résoudre les défis organisationnels recensés ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 d) 1)	Énumère-t-elle les SEI que la région prévoit mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour résoudre tous les défis organisationnels recensés ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.5 d) 2)	Recense-t-elle les SEI provenant de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
<b>3.3.6 Suivi de la mise en œuvre</b>			
3.3.6 a)	La section décrit-elle les moyens utilisés par la région pour suivre la mise en œuvre des SEI énumérées dans le RASP et pour mesurer la performance de sécurité du système régional de l'aviation civile et s'assurer que les résultats escomptés sont atteints ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 b)	Explique-t-elle la méthode utilisée pour apporter des correctifs et des ajustements au RASP et aux SEI et pour en rendre compte ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 c)	Explique-t-elle la méthode utilisée pour suivre la performance de chaque objectif régional de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 d)	Décrit-elle la méthode utilisée pour fournir aux parties prenantes de l'information pertinente à jour sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs et cibles régionaux de sécurité et sur l'état de mise en œuvre des SEI ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

<i>Doc 10131, chapitre 3, 3.3, sections du RASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.<sup>1</sup>)</i>	<i>Référence dans le RASP (si elle est différente du modèle)</i>
3.3.6 e) 1)	Comprend-elle un texte explicatif concernant les situations suivantes : « si les objectifs et cibles régionaux de sécurité ne sont pas atteints, en expliquer les causes profondes » ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 e) 2)	Comprend-elle un texte explicatif concernant les situations suivantes : « si la région détecte des risques de sécurité opérationnelle critiques, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du RASP » ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 f)	Explique-t-elle que les États ont adopté une approche normalisée, selon les indications du RASG ou d'une autre entité régionale compétente, pour fournir l'information au niveau régional ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
3.3.6 g)	Mentionne-t-elle les liens à contacter pour présenter des demandes ou obtenir de l'information supplémentaire ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	



## Chapitre 4

# ÉLABORATION DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

### 4.1 CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

Le présent chapitre fournit des orientations à un État pour l'aider à déterminer les éléments à inclure dans son NASP. On trouvera dans l'appendice A au présent chapitre un modèle de NASP, qui ne devrait être considéré que comme un exemple. Le NASP devrait être élaboré sur la base de l'auto-évaluation propre à chaque État et répondre aux risques de sécurité opérationnelle et aux défis organisationnels qui lui sont spécifiques. Lorsqu'il élabore son NASP, l'État devrait le lier à son PNS, si celui-ci est mis en œuvre.

*Note.— Des orientations sur le lien entre le NASP et le PNS figurent au chapitre 2.*

### 4.2 CONTENU DU NASP

Le NASP devrait comprendre à tout le moins les sections suivantes :

- a) une introduction ;
- b) l'objectif du NASP, notamment des liens avec le RASP et le GASP ;
- c) l'orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national, pour une période déterminée, notamment les objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité ;
- d) une description des risques nationaux de sécurité opérationnelle et des SEI pour y remédier ;
- e) une description des SEI mises en œuvre pour relever les défis organisationnels ;
- f) une description de la manière dont l'État mesurera la performance de sécurité aux fins du suivi de la mise en œuvre du NASP et de son efficacité.

### 4.3 SECTIONS DU NASP

#### ***Introduction du NASP***

4.3.1 L'introduction (ou l'avant-propos) du NASP devrait comprendre :

- a) une vue d'ensemble du plan, notamment de sa structure (chapitres, sections et leur contenu) ;

- b) l'engagement de l'État à l'égard de la sécurité de l'aviation et de l'affectation de ressources aux activités (de niveau national) visant à renforcer la sécurité de l'aviation au moyen de la publication d'une déclaration signée par un haut représentant d'un organisme gouvernemental ou d'un ministère dans le domaine de l'aviation. Si une déclaration existe déjà dans un autre document (par exemple, la politique nationale de sécurité), elle devrait être mentionnée dans la présente section du NASP ;
- c) la manière dont le NASP est lié au PNS, le cas échéant (voir la section 2.10) ;
- d) les entités chargées de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP ;
- e) les problèmes nationaux de sécurité (si une description existe déjà dans un autre document, elle devrait être mentionnée dans la présente section du NASP) ;
- f) les objectifs et cibles nationaux de sécurité ;
- g) le contexte opérationnel de l'État (pouvant être présenté sous forme de tableau), notamment, sans s'y limiter :
  - 1) le volume de trafic de l'État, ainsi que les prévisions de croissance ou de déclin ;
  - 2) la maturité de différents secteurs, comme les aéroports, le transport aérien commercial, l'aviation générale, l'exploitation des hélicoptères ;
  - 3) les dangers et carences de sécurité communs, qui peuvent être regroupés par catégories, par exemple, environnementaux, techniques, organisationnels et humains.

*Note.— Le contexte opérationnel d'un État peut évoluer tout au long d'une édition donnée d'un NASP (par exemple, par suite d'une diminution du volume de trafic attribuable à un événement perturbateur, d'un changement dans la composition des utilisateurs du système attribuable aux nouveaux acteurs du système d'aviation, ou au développement d'un nouveau secteur d'activité nationale, comme dans le cas d'un nouvel équipementier). Des changements survenus dans le contexte opérationnel peuvent influencer sur la détermination des dangers et des carences de sécurité, et sont un indicateur de la nécessité d'effectuer une nouvelle auto-évaluation et de modifier en conséquence le NASP (voir le chapitre 2, figure 2-1).*

### **Objet du NASP**

4.3.2 L'objet du NASP devrait comprendre les aspects suivants :

- a) une description de l'orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation ;
- b) la durée du NASP [voir le sous-alinéa 1 de l'alinéa a) du § 4.3.3] ;
- c) le rapport entre le NASP, le RASP et l'édition la plus récente du GASP ;
- d) d'autres plans nationaux pris en compte dans l'élaboration du plan (par exemple, la navigation aérienne, le développement économique, l'environnement ou la sûreté), selon le cas.

**Orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation**

4.3.3 La section concernant l'orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national devrait comprendre les éléments suivants :

- a) la manière dont le NASP est élaboré et entériné, notamment, le cas échéant, la collaboration avec les parties prenantes de l'interne et de l'externe (par exemple, secteur, organisations internationales, autres organismes gouvernementaux, etc.) ;
  - 1) décrire la gouvernance du NASP (peut déjà être couverte dans la documentation du PNS), y compris la fréquence de son examen et de sa mise à jour (par exemple, examen annuel et mise à jour au moins tous les trois ans) — l'harmonisation avec le cycle de révision du GASP et du RASP devrait être prise en compte ;
  - 2) expliquer la nécessité d'une démarche collaborative pour déterminer les problèmes de sécurité nationale et mettre en œuvre les SEI visant à y répondre ;
  - 3) décrire le processus utilisé pour déterminer les risques nationaux de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels — si ce processus fait partie du PNS, il faudrait le mentionner dans la section en question ;
- b) les objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité (qui peuvent être présentés sous forme de tableau) ;
  - 1) expliquer le lien entre les objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité et le GASP et le RASP (par exemple par des renvois aux deux documents) ;
  - 2) énumérer les objectifs, les cibles et les indicateurs nationaux de sécurité spécifiques s'ajoutant à ceux du GASP, le cas échéant ;
- c) la manière dont les SEI contribuent à atteindre les objectifs nationaux de sécurité ;
  - 1) expliquer le lien entre les objectifs et cibles nationaux de sécurité et les SEI que l'État mettra en œuvre pour améliorer la sécurité ;
  - 2) expliquer le lien entre les objectifs et cibles nationaux de sécurité et les SEI globales au niveau régional ou international ;
- d) les questions émergentes qui pourraient exiger une analyse plus poussée.

**Risques nationaux de sécurité opérationnelle**

4.3.4 La section concernant les risques nationaux de sécurité opérationnelle devrait comprendre les éléments suivants :

- a) un résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans l'État pendant une période déterminée et ceux touchant des aéronefs immatriculés dans l'État, en particulier les aéronefs d'une masse maximale de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers (des statistiques et des données sur les accidents et les incidents graves peuvent être obtenues à partir de la base de données de l'État sur les accidents et les incidents ou au moyen de l'application du système ADREP de l'OACI par l'intermédiaire d'iSTARS, à l'adresse [www.icao.int/safety/iStars](http://www.icao.int/safety/iStars)) ;

- b) les catégories nationales d'événements à risque élevé (N-HRC), notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée (par exemple en raison d'une méthode fondée sur les données) — le NASP devrait inclure toutes les HRC figurant dans le RASP (R-HRC) et le GASP (G-HRC) ;
- c) d'autres risques nationaux de sécurité opérationnelle recensés, notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée. Ce recensement peut :
  - 1) faire partie de l'analyse de l'État (par exemple grâce à ses SDCPS) ;
  - 2) découler d'une analyse régionale (effectuée par exemple par le RASG, les RSOO, les PIRG et/ou les RAIO) ;
  - 3) être fondé sur d'autres sources d'information — les risques nationaux de sécurité opérationnelle doivent englober différents secteurs de l'aviation, comme les aéroports, le transport aérien commercial, l'aviation générale, et les vols d'hélicoptères ;
- d) les principaux facteurs ayant contribué au recensement des N-HRC dans l'État ;
- e) une description d'un ensemble de SEI visant à atténuer les risques associés aux N-HRC et à tout autre risque national de sécurité opérationnelle que l'État souhaite atténuer par l'entremise du NASP ;
  - 1) énumérer les SEI que l'État prévoit de mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour répondre à toutes les N-HRC et à d'autres risques nationaux de sécurité opérationnelle recensés (la liste peut être présentée dans un appendice) ;
  - 2) déterminer les SEI provenant de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde [principalement de la feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS)], selon le cas ;
  - 3) fournir des références aux SEI correspondantes dans le RASP, selon le cas ;
- f) la taxonomie utilisée pour déterminer les risques nationaux de sécurité opérationnelle — il est recommandé d'utiliser les catégories d'événements en aviation de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT).

*Note.*— Des renseignements supplémentaires sur les G-HRC figurent dans le chapitre 3 du GASP. Des renseignements sur la taxonomie de la CICTT sont publiés sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

### **Défis organisationnels**

4.3.5 La section du NASP concernant les défis organisationnels devrait inclure les éléments suivants :

- a) une description sommaire des moyens effectifs de supervision de la sécurité de l'État. À cette fin, on peut présenter les résultats des activités les plus récentes menées par l'État dans le cadre de l'USOAP CMA de l'OACI. Des renseignements concernant l'USOAP CMA peuvent être obtenus dans le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP CMA à l'adresse [www.icao.int/usoap](http://www.icao.int/usoap) ;
- b) une liste et une description des défis organisationnels retenus dans le NASP, notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ;

- c) la manière dont ces problèmes ont été constatés, notamment, sans s'y limiter, au moyen d'une approche guidée par les données. Cette constatation peut :
  - 1) faire partie de l'analyse de l'État (par exemple grâce à ses SDCPS) ;
  - 2) découler d'une analyse régionale (effectuée par exemple par le RASG, les RSOO, les PIRG et/ou les RAIO) ;
  - 3) être fondée sur les défis organisationnels décrits dans le GASP ; et/ou
  - 4) reposer sur les résultats de l'USOAP et les données sur la supervision de l'État ;
- d) une description d'un ensemble de SEI visant à répondre aux défis organisationnels constatés :
  - 1) énumérer les SEI que l'État prévoit de mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour répondre à tous les défis organisationnels constatés (cette liste peut être présentée dans un appendice) ;
  - 2) repérer les SEI provenant de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde [principalement de la feuille de route des défis organisationnels (ORG)], selon le cas ;
  - 3) fournir les références des SEI correspondantes dans le RASP, le cas échéant.

### ***Suivi de la mise en œuvre***

4.3.6 La section concernant le suivi et la mesure de la mise en œuvre du NASP et de son efficacité devrait inclure les éléments suivants :

- a) moyens utilisés par l'État pour suivre la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASP et pour mesurer la performance de sécurité du système national de l'aviation civile et s'assurer que les résultats escomptés sont atteints ;
- b) méthode utilisée pour apporter des correctifs et des ajustements au NASP et aux SEI et pour en rendre compte ;
- c) méthode utilisée pour suivre la performance de chaque objectif national de sécurité — les indicateurs de mesure de la performance de sécurité doivent, en principe, concorder avec ceux du GASP et du RASP (ou y être liés) ;
- d) méthode utilisée pour fournir aux parties prenantes de l'information pertinente à jour sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité et sur l'état de mise en œuvre des SEI (par exemple, un tableau de bord) ;
- e) un texte explicatif concernant les situations suivantes :
  - 1) si les objectifs nationaux de sécurité ne sont pas atteints, en expliquer les causes profondes ;
  - 2) si l'État détecte des risques de sécurité opérationnelle critiques, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du NASP ;

- f) explication du fait que l'État a adopté une approche normalisée, selon les indications du RASG ou d'une autre entité régionale compétente, pour fournir l'information au niveau régional (par exemple, pour faire rapport aux RASG). Cette approche permet à la région de recevoir l'information et d'évaluer les risques de sécurité opérationnelle au moyen de méthodes communes ;
- g) liens à contacter pour obtenir de l'information supplémentaire.

#### 4.4 MODÈLE DE NASP

L'appendice A qui suit présente un modèle de NASP qui vise à promouvoir l'harmonisation internationale des NASP. L'emploi de ce modèle n'est pas obligatoire et ne vise pas à remplacer les dispositions de l'OACI. Il s'agit d'un exemple qui vise à favoriser l'élaboration uniforme des plans nationaux et reprend le contenu minimum proposé dans le présent manuel, tout en demeurant suffisamment souple pour tenir compte des exigences spécifiques des États. Les États qui adoptent ce modèle doivent travailler en collaboration avec d'autres États de la région ainsi qu'avec leur RASG et le bureau régional de l'OACI pour veiller à ce que le NASP concorde avec le RASG et avec l'édition la plus récente du GASP.

#### 4.5 LISTE DE VÉRIFICATION DU NASP

L'appendice B qui suit présente une liste de vérification d'un NASP. L'emploi de cette liste de vérification n'est pas obligatoire et ne vise pas à remplacer les dispositions de l'OACI. La liste de vérification est un outil qui favorise une élaboration uniforme d'un NASP et reprend le contenu minimum proposé dans le présent manuel, en conformité avec le modèle de NASP présenté dans l'appendice A au présent chapitre. La liste de vérification permet de s'assurer qu'un NASP est complet, qu'il soit fondé sur le modèle du NASP ou pas, et de repérer tout contenu manquant. Conformément au contenu minimum d'un NASP, la liste de vérification comprend les éléments suivants :

- a) le renvoi au chapitre 4 du présent manuel dans lequel le contenu minimum est décrit ;
  - b) l'aspect à analyser ou la question appelant une réponse pour évaluer le caractère complet du contenu du NASP relativement à cette section ;
  - c) une colonne permettant à l'utilisateur de vérifier si le contenu spécifié se trouve ou non dans le NASP ;
  - d) une colonne dans laquelle l'utilisateur peut indiquer où se trouve le contenu spécifique dans le NASP, s'il ne se trouve pas dans la même section que celle qui est indiquée dans le modèle de NASP (par exemple, un sujet en particulier peut être traité dans la section décrivant l'objet du NASP plutôt que dans l'introduction).
-

## Appendice A au chapitre 4

# MODÈLE DE PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

### SECTION 1. INTRODUCTION

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

[L'État] 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 [l'État] et de son industrie. Le NASP favorise la mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité de [l'État], une approche fondée sur le risque en matière de gestion de la sécurité, ainsi qu'une démarche coordonnée de collaboration entre [l'État] 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 [l'État] 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 [nom du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP)].

[Signature]

[Nom]

[Titre (Par exemple, Directeur général de l'aviation civile ou Ministre des transports)]

#### 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 [nombre] ans. Il se divise en six sections. Outre l'introduction, ces sections présentent : l'objet du NASP, l'orientation stratégique de [l'État] en matière de gestion de la sécurité de l'aviation, les risques nationaux de sécurité opérationnelle cernés pour le NASP [période — Par exemple, 2023-2025], 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 [nom du RASP] 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 [l'État]. 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, [l'État] 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 [l'État] 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 [l'État]. 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 [nom du RASP]. Il permet aussi à [l'État] 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 [l'État] sont disponibles à [insérer le lien vers le site web].

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

Le [nom de l'entité responsable — Par exemple, l'AAC] est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP, en collaboration avec [nom des entités] 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 [édition actuelle] du GASP et le [nom du RASP].

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

Le NASP répond aux problèmes nationaux de sécurité suivants :

- 1) [liste des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels — Par exemple, événement de type LOC-I, manque de moyens d'enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs au niveau national]
- 2) [...]
- 3) [...]

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

- 1) [liste des objectifs et cibles — Par exemple, objectif 1 : Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle, et cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents]
- 2) [...]
- 3) [...]

## 1.6 Contexte opérationnel

Il existe [nombre] d'aérodromes certifiés dans [l'État], dont [nombre] aérodromes internationaux. L'espace aérien de [l'État] appartient à la Classe [énumérer toutes les classes d'espace aérien]. [Nombre] mouvements ont été enregistrés dans [l'État] pendant la période [année-année]. Il y a actuellement [nombre] de permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par [l'État], dont [nombre] sont délivrés à des exploitants qui effectuent des vols de transport commercial international. [L'État] a aussi [nombre] d'exploitants, qui exploitent des services intérieurs de taxi aérien, principalement des aéronefs à turbopropulseurs, ainsi que [nombre] d'exploitants d'hélicoptères. [L'État] compte [nombre] d'hélistations. Les dangers et les carences de sécurité communs à [l'État] comprennent notamment : [énumérer les dangers et les carences en matière de sécurité — Par exemple, topographie, météorologie, infrastructure et problèmes socio-politiques].

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

Le Plan national de sécurité de l'aviation est le plan directeur contenant l'orientation stratégique de [l'État] pour gérer la sécurité de l'aviation pour une période de [nombre] ans (de [année] à [année]). 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 : [énumérer les plans, le cas échéant].

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 [nom du RASP]. 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 [nom du RASP (insérer le lien vers le site web, s'il est disponible)]. [L'État] a adopté ces SEI et les a incluses dans le plan. Des références croisées sont fournies dans le [nom du RASP] pour les SEI individuelles au besoin.

## SECTION 3. ORIENTATION STRATÉGIQUE DE [L'ÉTAT] 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 [indiquer les méthodes — Par exemple, législation, directive, etc.]. Ce plan est élaboré et tenu à jour par [nom de l'entité responsable — Par exemple, l'AAC], en coordination avec toutes les parties prenantes clés de l'aviation, et il est mis à jour au moins tous les [nombre] 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 [l'État] 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 [nom de l'entité responsable — *Par exemple, l'AAC*], en coordination avec toutes les parties prenantes clés de l'aviation, et il est mis à jour au moins tous les [nombre] 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 [nom du RASP], auxquels s'ajoutent des objectifs, cibles et indicateurs nationaux supplémentaires.

Objectif	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP et le RASP
[liste des objectifs]	[liste des cibles]	[liste des indicateurs]	[description du lien]
1. <i>Par exemple, atteindre une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle</i>	1.1 <i>Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents.</i>  1. <i>n</i>	1.1.1 <i>Nombre d'accidents par 10 000 départs enregistrés dans l'État.</i>  1.1.2 <i>Nombre d'accidents enregistrés dans l'État touchant des aéronefs de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers.</i>  1.2. <i>n</i>	<i>Cet objectif est directement lié à l'objectif 1 et à la cible 1.1 du GASP ainsi qu'à l'objectif 1 et à la cible 1.1 du RASP.</i>
2. <i>Par exemple, renforcer les capacités de supervision de la sécurité de l'État</i>	2.1 <i>D'ici 2026, atteindre un taux de mise en œuvre effective de 85 %.</i>  2. <i>n</i>	2.1.1 <i>Score global d'EI pour l'État.</i>  2.1.2 <i>Nombre de PQ prioritaires mises en œuvre.</i>  2.1.3 <i>Pourcentage de plans d'actions correctives (CAP) terminés.</i>  2.2. <i>n</i>	<i>Cet objectif est directement lié à l'objectif 2 et à la cible 2.1 du GASP ainsi qu'à l'objectif 2 et à la cible 2.1 du RASP.</i>
3.	3.1  3. <i>n</i>		
4.	4.1  4. <i>n</i>		
5.	5.1  5. <i>n</i>		

Objectif	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP et le RASP
6.	6.1 6. n		

Les SEI indiquées dans le présent document sont mises en œuvre avec les moyens existants de supervision de la sécurité de [l'État] 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 [l'État] 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 [processus — Par exemple, une analyse menée par les fournisseurs de services] en vue d'une analyse plus poussée :

- 1) [liste des problèmes émergents — Par exemple, petits drones exploités aux environs des aérodromes]
- 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.

[L'État] publie un rapport annuel sur la sécurité, disponible sur le site web de [l'État] à l'adresse [lien vers le site web, le cas échéant]. Le résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans [l'État] et de ceux qui ont touché des aéronefs immatriculés dans [l'État] 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 [État]</b>			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			
<b>Événements d'aéronefs d'aviation générale au [État]</b>			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			

<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 [État]</b>			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			
<b>Événements touchant des aéronefs d'aviation générale immatriculés au [État]</b>			
[moyenne annuelle]			
[année en cours]			

Les [nombre] catégories nationales d'événements à risque élevé (N-HRC) dans le contexte de [État] 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 [nombre] dernières années, du PNS, ainsi que sur la base de l'analyse régionale menée par [noms des entités — *Par exemple, RASG, RSOO, PIRG et/ou RAIO*] et des risques de sécurité opérationnelle décrits dans le GASP.

Ces N-HRC sont conformes à celles dont la liste figure dans [l'édition la plus récente] du GASP ainsi que dans le [nom du RASP] :

- 1) [liste des N-HRC et brève description de la raison pour laquelle elles sont prioritaires — *Par exemple, événement de type LOC-I : des incidents de déviation d'une trajectoire de vol prévue ont été signalés par les exploitants à l'État par l'entremise de son SDCPS*]
- 2) [...]
- 3) [...]

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

- 1) [liste des autres risques nationaux de sécurité opérationnelle et brève explication de la raison pour laquelle on leur a donné la priorité — *Par exemple, impacts d'oiseaux : des incidents liés aux impacts d'oiseaux ont été signalés par les exploitants à l'État par l'entremise de son SDCPS*]
- 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, [l'État] a déterminé les facteurs contributifs des N-HRC ci-après et [noms des entités] 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 : [nom de la catégorie d'événement — *Par exemple, LOC-1*]**

- 1) [liste des facteurs contributifs — *Par exemple, procédures d'exploitation normalisées insuffisantes pour une gestion efficace des vols*]
- 2) [...]
- 3) [...]

**N-HRC 2 : [nom de la catégorie d'événement]**

- 1) [liste des facteurs contributifs]
- 2) [...]
- 3) [...]

**N-HRC n : [nom de la catégorie d'événement]**

- 1) [liste des facteurs contributifs]
- 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, [l'État] 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 [l'État] 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. [L'État] 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 [l'État] en faveur de la sécurité de ses activités aéronautiques. Les huit EC sont indiqués dans la figure 1 ci-dessous.

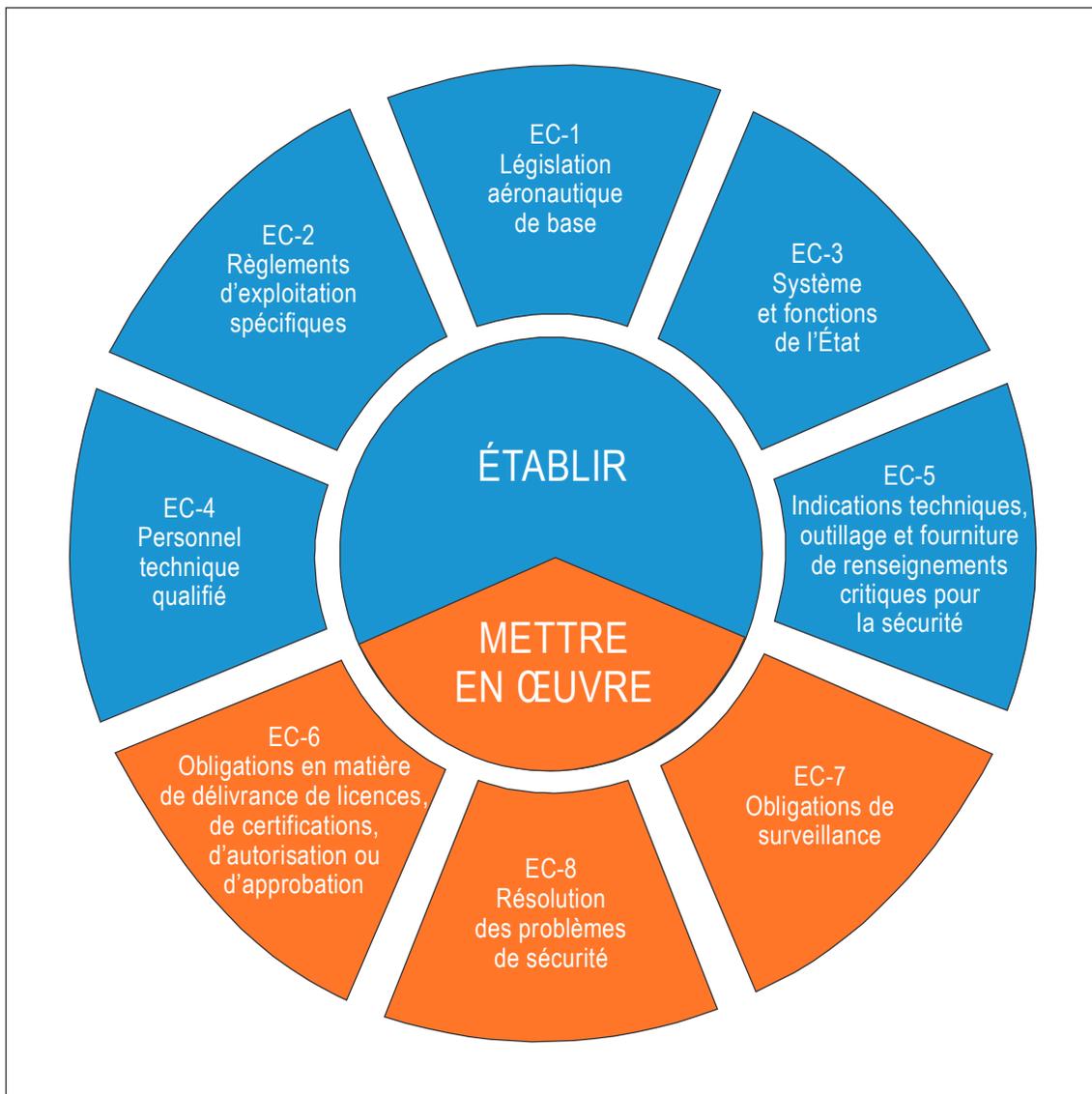


Figure 1. Éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité

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 [État], 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>							
[X] %							
<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>
[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %
<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>
[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %	[X] %

Les [nombre] défis organisationnels ci-après, dans le contexte de [État], 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 [nombre] dernières années, du PNS et d'une analyse régionale réalisée par [noms des entités — *Par exemple, RASG, RSOO, PIRG et/ou RAIQ*]. 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 [noms des entités de l'État] ainsi qu'au sein des fournisseurs de services. Ces défis organisationnels sont alignés sur ceux qui sont énumérés dans [l'édition la plus récente] du GASP ainsi que dans le [nom du RASP] :

- 1) [liste des défis organisationnels et brève description de la raison pour laquelle ils sont prioritaires — *Par exemple, manque de moyens d'enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs au niveau national. Ce domaine est celui pour lequel l'État a reçu le score EI le plus faible au cours du dernier audit USOAP de l'OACI et, en conséquence, la priorité la plus haute lui a été accordée.*]
- 2) [...]
- 3) [...]

Pour relever les défis organisationnels énumérés ci-dessus, [noms des entités] 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) ; aérodromes et aides au sol (AGA).

## SECTION 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

[L'État] 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, [l'État] examinera le NASP tous les [nombre] 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 [nom de l'entité responsable — *Par exemple, l'AAC*] examinera régulièrement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans le NASP pour vérifier que les objectifs nationaux sont atteints. Au besoin, [l'État] demandera l'appui de [noms des entités — *par exemple, le RASG, le secteur*] 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, [l'État] apportera les ajustements nécessaires au NASP et à ses initiatives et le mettra à jour en conséquence.

[L'État] 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 [*Par exemple, annuel, triennal, etc.*] 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 [l'État] 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.

[L'État] 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) [*décrire les méthodes utilisées par la région*]. 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 :

[Nom de l'entité responsable]

[Adresse postale]

[Numéro de téléphone]

[Télécopie]

[Courriel]

[Site web]

---

## Appendice au NASP

### SEI DÉTAILLÉES : RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

<b>N-HRC x</b> : [nom de la N-HRC — Par exemple, LOC-I]							
<b>Objectif x</b> : [nom — Par exemple, objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle]							
<b>Cible x.x</b> : [description — Par exemple, cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents]							
<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>
[nom de la SEI et numéro OACI de la SEI et numéro de la SEI du RASP, le cas échéant]	[description des mesures]	[indiquer le délai d'achèvement]	[nom]	[liste des parties prenantes]	[liste des métriques]	[Faible/moyenne/élevée]	[liste des mécanismes de suivi de la mise en œuvre des SEI]
<i>Par exemple, SEI OPS de l'OACI sur la LOC-I (État) — Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I</i>	<i>Exiger une formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement dans tous les programmes de formation périodique de conversion de type sur simulateur de vol complet</i>	<i>1<sup>er</sup> trimestre 2023 au 4<sup>e</sup> trimestre 2025</i>	<i>AAC</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Exploitants</i></li> <li>• <i>Organismes de formation agréés (ATO)</i></li> <li>• <i>Fournisseurs de produits de simulateurs de vol et de services</i></li> <li>• <i>Associations de pilotes</i></li> <li>• <i>Inspecteurs de l'AAC</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Actualisation des programmes de formation avec ajout de la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i></li> <li>• <i>Nombre/pourcentage de pilotes qui ont terminé la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement</i></li> <li>• <i>Taux d'occurrence de pertes de contrôle dans les comptes rendus volontaires</i></li> <li>• <i>Événements d'activation des interventions vibreur dans les données des FDA</i></li> <li>• <i>Taux d'occurrence de LOC-I</i></li> </ul>	<i>Élevée</i>	<i>Surveillance des activités de formation de l'exploitant et de l'ATO</i>

## SEI DÉTAILLÉES : DÉFIS ORGANISATIONNELS

<b>Défi organisationnel x<sup>1</sup></b> : [désignation du défi — <i>Par exemple, manque de moyens d'enquête sur les accidents et les incidents au niveau national</i> ]							
<b>Objectif x</b> : [nom — <i>Par exemple, objectif 2 : Renforcer les capacités de supervision de la sécurité de l'État</i> ]							
<b>Cible x.x</b> : [description — <i>Par exemple, cible 2.1 : D'ici 2026, atteindre un score d'EI de 85 %</i> ]							
<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>
[nom de la SEI et numéro OACI de la SEI et numéro de la SEI dans le RASP, le cas échéant]	[description des mesures]	[indiquer le délai d'achèvement]	[nom]	[liste des parties prenantes]	[liste des métriques]	[Faible/moyenne/élevée]	[liste des mécanismes de suivi de la mise en œuvre des SEI]
<i>Par exemple, SEI-3 ORG de l'OACI (État) — Établissement d'une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>	<i>Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir un personnel compétent à l'appui des enquêtes sur les accidents et incidents</i>	<i>1<sup>er</sup> trimestre 2023 au 4<sup>e</sup> trimestre 2025</i>	<i>AIB</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AIB</li> <li>• AAC</li> <li>• Constructeurs d'aéronefs</li> <li>• RAIO</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Système de recrutement mis à jour en fonction du nouveau programme de recrutement</i></li> <li>• <i>Nombre de séances de formation sur les enquêtes sur les accidents et les incidents</i></li> <li>• <i>Nombre/pourcentage de personnel qui ont terminé la formation d'enquêteur sur les accidents et incidents</i></li> <li>• <i>Nombre/pourcentage d'enquêteurs qui font toujours partie de l'effectif plus de 12 mois après le recrutement</i></li> </ul>	<i>Élevée</i>	<i>Résultats USOAP/CMA après le prochain audit</i>

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

## Appendice B au chapitre 4

### LISTE DE VÉRIFICATION DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.<sup>1</sup>)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
<b>4.3.1 Introduction du NASP</b>			
4.3.1 a)	La section présente-t-elle une vue d'ensemble du plan, notamment de sa structure (chapitres, sections et leur contenu) ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 b)	Mentionne-t-elle l'engagement de l'État envers la sécurité de l'aviation et l'affectation de ressources aux activités (de niveau national) visant à renforcer la sécurité de l'aviation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 c)	Décrit-elle la manière dont le NASP est lié au PNS, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.1 d)	Décrit-elle les entités chargées de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 e)	Décrit-elle les problèmes nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 f)	Décrit-elle les objectifs et cibles nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.1 g)	Décrit-elle le contexte opérationnel de l'État ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

---

1. Sans objet (S.o.)

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.<sup>1</sup>)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
<b>4.3.2 Objet du NASP</b>			
4.3.2 a)	La section comprend-elle une description de l'orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.2 b)	Établit-elle la durée du NASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.2 c)	Mentionne-t-elle le rapport entre le NASP, le RASP et l'édition la plus récente du GASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.2 d)	Identifie-t-elle d'autres plans nationaux pris en compte lors de l'élaboration du NASP, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
<b>4.3.3 Orientation stratégique de l'État en matière de gestion de la sécurité de l'aviation</b>			
4.3.3 a)	La section décrit-elle la manière dont le NASP est élaboré et entériné, notamment, le cas échéant, la collaboration avec les parties prenantes de l'interne et de l'externe ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 a) 1)	Décrit-elle la gouvernance du NASP, y compris la fréquence de son examen et de sa mise à jour ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 a) 2)	Explique-t-elle la nécessité d'une démarche collaborative pour déterminer les problèmes de sécurité nationale et mettre en œuvre les SEI pour les adresser ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 a) 3)	Décrit-elle le processus utilisé pour déterminer les risques nationaux de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 b)	Énumère-t-elle les objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 b) 1)	Explique-t-elle le lien entre les objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité et le GASP et le RASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 b) 2)	Dresse-t-elle la liste des objectifs, cibles et indicateurs nationaux de sécurité spécifiques s'ajoutant à ceux du GASP, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.<sup>1</sup>)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
4.3.3 c)	Décrit-elle la manière dont les SEI contribuent à atteindre les objectifs nationaux de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 c) 1)	Explique-t-elle le lien entre les objectifs et cibles nationaux de sécurité et les SEI que l'État mettra en œuvre pour améliorer la sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 c) 2)	Explique-t-elle le lien entre les objectifs et cibles nationaux de sécurité et les SEI globales au niveau régional ou international ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.3 d)	Énumère-t-elle les questions émergentes qui pourraient exiger une analyse plus poussée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
<b>4.3.4 Risques nationaux de sécurité opérationnelle</b>			
4.3.4 a)	La section présente-t-elle un résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits dans l'État pendant une période déterminée et ceux touchant des aéronefs immatriculés dans l'État, en particulier les aéronefs d'une masse maximale de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.4 b)	Énumère-t-elle et décrit-elle les catégories nationales d'événements à risque élevé (N-HRC), notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.4 c)	Explique-t-elle la manière dont d'autres risques nationaux de sécurité opérationnelle sont recensés, et la raison pour laquelle la priorité leur est accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.4 d)	Énumère-t-elle les principaux facteurs ayant contribué au recensement des N-HRC dans l'État ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.4 e)	Comprend-elle une description d'un ensemble de SEI visant à atténuer les risques associés aux N-HRC et tout autre risque national de sécurité opérationnelle que l'État souhaite atténuer par l'entremise du NASP ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.4 e) 1)	Énumère-t-elle les SEI que l'État prévoit mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour répondre à toutes les N-HRC et à d'autres risques nationaux de sécurité opérationnelle recensés ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.<sup>1</sup>)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
4.3.4 e) 2)	Recense-t-elle les SEI provenant de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, selon le cas ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.4 e) 3)	Fait-elle des renvois aux SEI correspondantes du RASP, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.4 f)	Décrit-elle la taxonomie utilisée pour déterminer les risques nationaux de sécurité opérationnelle ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
<b>4.3.5 Défis organisationnels</b>			
4.3.5 a)	La section décrit-elle sommairement les moyens effectifs de supervision de la sécurité de l'État ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 b)	Comprend-elle une liste et une description des défis organisationnels retenus dans le NASP, notamment la raison pour laquelle la priorité leur a été accordée ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 c)	Explique-t-elle la manière dont ces problèmes ont été constatés, notamment, sans s'y limiter, au moyen d'une approche guidée par les données ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 d)	Comprend-elle une description d'un ensemble de SEI visant à adresser les défis organisationnels constatés ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 d) 1)	Énumère-t-elle les SEI que l'État prévoit mettre en œuvre ou est en train de mettre en œuvre pour adresser tous les défis organisationnels constatés ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.5 d) 2)	Repère-t-elle les SEI provenant de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	
4.3.5 d) 3)	Fait-elle des renvois aux SEI correspondantes du RASP, le cas échéant ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/> S.o.	

<i>Doc 10131, chapitre 4, § 4.3, sections du NASP (référence)</i>	<i>Contenu du plan national de sécurité de l'aviation (NASP) (aspect à analyser ou question appelant une réponse)</i>	<i>Réponse (Oui/Non ou S.o.<sup>1</sup>)</i>	<i>Référence dans le NASP (si elle est différente du modèle)</i>
<b>4.3.6 Suivi de la mise en œuvre</b>			
4.3.6 a)	La section décrit-elle les moyens utilisés par l'État pour suivre la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASP et pour mesurer la performance de sécurité du système national de l'aviation civile et s'assurer que les résultats escomptés sont atteints ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 b)	Explique-t-elle la méthode utilisée pour apporter des correctifs et des ajustements au NASP et aux SEI et pour en rendre compte ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 c)	Explique-t-elle la méthode utilisée pour suivre la performance de chaque objectif national de sécurité ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 d)	Décrit-elle la méthode utilisée pour fournir aux parties prenantes de l'information pertinente à jour sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs et cibles nationaux de sécurité et sur l'état de mise en œuvre des SEI ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 e) 1)	Comprend-elle un texte explicatif concernant les situations suivantes : « si les objectifs et cibles nationaux de sécurité ne sont pas atteints, en expliquer les causes profondes » ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 e) 2)	Comprend-elle un texte explicatif concernant les situations suivantes : « si l'État détecte des risques de sécurité opérationnelle critiques, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourrait conduire à une révision anticipée du NASP » ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 f)	Explique-t-elle que l'État a adopté une approche normalisée, selon les indications du RASG ou d'une autre entité régionale compétente, pour fournir l'information au niveau régional ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	
4.3.6 g)	Mentionne-t-elle les liens à contacter pour présenter des demandes ou obtenir de l'information supplémentaire ?	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	



## Chapitre 5

# COMPTE RENDU SUR LES PLANS RÉGIONAUX ET NATIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

### 5.1 MESURE DE LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ RELATIVE AU PLAN

5.1.1 La performance de sécurité du GASP se mesure à l'aide d'une série de paramètres définis par les indicateurs du GASP. Les éléments utilisés pour mesurer la performance de sécurité relative au GASP incluent, sans toutefois s'y limiter : nombre de morts, taux d'accidents, questions de protocole (PQ) prioritaires d'un système de supervision de la sécurité et PQ de l'outil PNS Foundation.

5.1.2 De même, les régions et les États devraient définir une série de paramètres pour mesurer la performance de sécurité et l'efficacité du RASP et du NASP respectivement, en conformité avec le GASP.

*Note.— Le Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (Doc 10162) contient des orientations sur les sources de données pour les indicateurs servant à mesurer la réalisation des objectifs du RASP et du NASP, respectivement, sur la base des exemples d'indicateurs présentés dans le GASP.*

### 5.2 COMPTE RENDU DE L'ÉTAT AU RASG

5.2.1 Le partage et l'échange d'informations sur la sécurité sont au centre des mesures de performance de la sécurité. Au niveau régional, le RASG constitue un forum approprié pour faciliter le partage et l'échange d'informations sur la sécurité, du fait de sa composition, qui englobe la représentation des États, des entités régionales et de l'industrie, y compris sans toutefois s'y limiter, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodromes et les constructeurs d'aéronefs. L'ensemble de ces parties prenantes apportent des informations utiles sur les dangers, les carences de sécurité et les problèmes émergents qui peuvent alimenter le processus régional de détermination des dangers et de gestion des risques de sécurité. Des parties prenantes, comme les États et les organisations internationales, peuvent aussi fournir de l'information susceptible d'aider la région à déterminer si des SEI spécifiques sont pleinement mises en œuvre.

5.2.2 Le RASG est chargé de surveiller et de mesurer la mise en œuvre du RASP ainsi que son efficacité, en étroite collaboration avec les bureaux régionaux respectifs de l'OACI. Chaque RASG est aussi tenu d'évaluer en continu les progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs et des cibles de sécurité régionaux et d'en rendre compte au RASP, afin de déterminer si ces objectifs ont été atteints dans les délais impartis.

5.2.3 Dans certaines régions, une RSOO, ou une autre entité régionale, peut coordonner l'envoi du compte rendu des États au RASG afin d'éviter les doublons.

### 5.3 COMPTE RENDU DE L'ÉTAT ET DU RASG À L'OACI

5.3.1 Les comptes rendus exacts d'informations sur la sécurité, en temps voulu, aux niveaux international, régional et national, sont décisifs pour vérifier si les objectifs du GASP ont été atteints et surveiller la mise en œuvre des SEI provenant de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161).

5.3.2 Chaque État doit communiquer au RASG des informations pertinentes sur le NASP, pour permettre la compilation des résultats régionaux. Cela comprend principalement le partage d'information sur des SEI régionales spécifiques, comme la mise en œuvre du PNS, qui nécessitent des améliorations au niveau de l'État. Les États devraient fournir l'information demandée en suivant une approche normalisée telle qu'elle est présentée par chaque RASG ou autre entité régionale concernée. Comme il est noté au § 5.2.3, cela peut être coordonné par une RSOO ou une autre entité régionale pour éviter les doublons.

### 5.4 UTILISATION DES TABLEAUX DE BORD POUR LA SURVEILLANCE

5.4.1 L'OACI a créé le tableau de bord du GASP que les États devraient utiliser pour rendre compte de leur progrès dans l'atteinte des objectifs du GASP. Le tableau de bord est mis à disposition sur le site web de l'OACI à [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp).

5.4.2 Chaque État doit fournir l'information nécessaire pour alimenter le tableau de bord de manière régulière et le tenir à jour. L'information des États est compilée par l'OACI afin de produire des tableaux de bord régionaux, par région de l'OACI, ainsi que pour chaque RASG. Les tableaux de bord sont accessibles à titre de référence, et ils servent à fournir des informations actualisées aux différentes parties prenantes sur le progrès dans l'atteinte des objectifs du GASP, y compris au Conseil de l'OACI et à l'Assemblée de l'OACI. L'OACI rend compte annuellement de l'état d'avancement des travaux menés pour atteindre les objectifs du GASP. Des renseignements supplémentaires sont disponibles sur le site web de l'OACI à [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp).

### 5.5 PORTAIL SÉCURISÉ SUR LES RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE ET LES QUESTIONS ÉMERGENTES

5.5.1 L'OACI a développé un site dédié sur son portail sécurisé pour la collecte d'information sur des risques de sécurité opérationnelle et des questions émergentes par les RASG. De l'information supplémentaire sur le site dédié figure sur le site web de l'OACI à [www.icao.int/gasp](http://www.icao.int/gasp).

5.5.2 Chaque État doit mettre à jour ses informations sur le portail sécurisé de façon régulière. Les informations des États sont recueillies par chaque RASG et utilisées pour déterminer les dangers, les carences de sécurité et les questions émergentes et pour mener les évaluations régionales des risques de sécurité. Les informations sur la sécurité sont utiles aux RASG pour mettre à jour les RASP. Elles sont aussi utiles à l'OACI dans l'élaboration de futures éditions du GASP. Les États peuvent choisir de fournir l'information de façon anonyme. L'objectif de ce site n'est pas de recenser des problèmes de sécurité propres à des États mais de fournir une plateforme où les États peuvent communiquer les risques de sécurité opérationnelle et les questions émergentes aux RASG et à l'OACI. Ce site n'est pas accessible au public comme référence, il ne peut y accéder qu'à l'aide d'identifiants de connexion approuvés.

5.5.3 Pour assurer la cohérence des comptes rendus, les États et les régions sont invités à utiliser les catégories d'événement en aviation de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) lorsqu'ils remplissent des formulaires sur le portail sécurisé.

*Note.*— Des informations supplémentaires sur la CICTT sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse [www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx](http://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx).

## **5.6 TRANSPARENCE**

Il est nécessaire de faire preuve de transparence relativement aux plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. Il est recommandé que les RASP et les NASP soient publics (par exemple, publiés sur un site web) afin de permettre à d'autres entités de la région ou de l'État, et au public voyageur dans son ensemble, d'être bien informés à propos des initiatives visant à renforcer la sécurité de l'aviation et des progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs établis.

— FIN —





ISBN 978-92-9275-005-3



9 789292 750053