



OACI

Doc 10118

Plan mondial pour la sûreté de l'aviation

Deuxième édition, 2024



Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 10118

Plan mondial pour la sûreté de l'aviation

Deuxième édition, 2024

Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE 999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Première édition, 2017

Deuxième édition, 2024

Doc 10118, *Plan mondial pour la sûreté de l'aviation*

Commande n° : 10118

ISBN 978-92-9275-455-6

© OACI 2024

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.

Message du Secrétaire général de l'OACI



Le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) constitue un cadre d'orientation indispensable pour les États membres et les parties prenantes du secteur dans l'établissement des priorités en matière de sûreté de l'aviation. Le GASeP a contribué à la conception et à l'adaptation des politiques et des priorités nationales dans le domaine de la sûreté de l'aviation, a inspiré feuilles de route et grands axes régionaux, et s'est révélé un outil de sensibilisation efficace.

Le Plan, adopté en 2017 en tant que document évolutif et destiné à être périodiquement révisé, dont la deuxième édition est publiée aujourd'hui, continue d'être aligné sur les besoins actuels, les capacités et les ressources qui sont à la disposition des États. La présente édition tient aussi compte des enjeux de la pandémie de COVID-19 pour les États membres et l'OACI, et recense les faits nouveaux dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

La deuxième édition du GASeP témoigne de notre détermination collective sans faille à renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde. Le Plan appelle à une manifestation forte de la volonté politique des États et du secteur de poursuivre la collaboration par l'intermédiaire de l'OACI et d'obtenir des résultats aux niveaux national, régional et mondial pour assurer l'amélioration progressive de la sûreté de l'aviation.

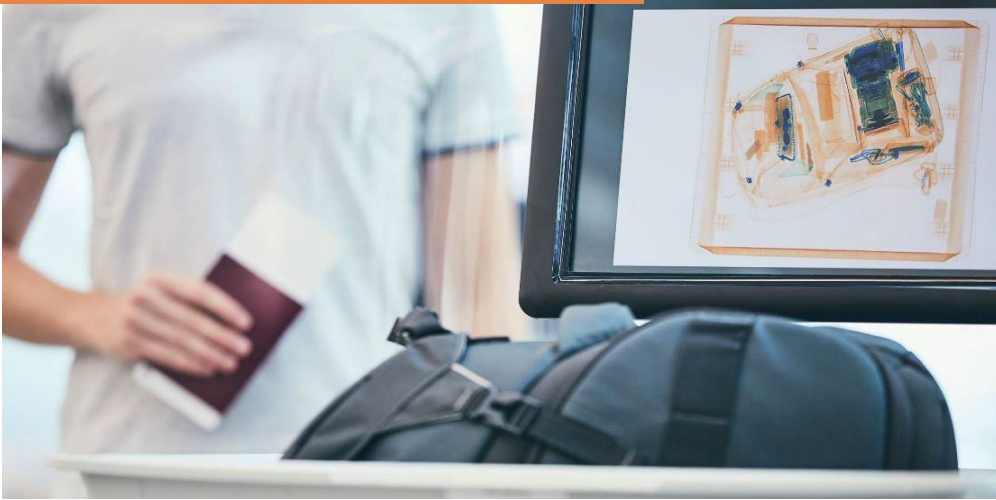
-Juan Carlos Salazar, Secrétaire général de l'OACI



TABLE DES MATIÈRES

Résumé	9
Aperçu	10
Introduction	10
Utilisation du présent document	10
État du GASeP	10
Contexte de la menace et du risque	11
Principes directeurs	11
Rôle de l'OACI	12
Rôle des États et du secteur.....	12
Objectif ambitieux	13
Domaines prioritaires globaux	14
Priorité globale n° 1 : Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque.....	16
Priorité globale n° 2 : Maintenir une culture forte et efficace de la sûreté	18
Priorité globale n° 3 : Développer et promouvoir le rôle des facteurs humains	20
Priorité globale n° 4 : Améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation.....	22
Priorité globale n° 5 : Améliorer la supervision et l'assurance de la qualité.....	24
Priorité globale n° 6 : Accroître la coopération et le soutien.....	26
Partage et analyse d'expériences	28
Annexe : Modèle de partage d'expériences et de meilleures pratiques	A-1

Résumé



La deuxième édition du Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) a été élaborée en tant que document stratégique pour guider les États, le secteur et l'OACI dans leurs efforts visant à renforcer la sûreté de l'aviation. Elle réaffirme l'objectif ambitieux d'établir et de rendre durable un système de sûreté de l'aviation fort à l'échelle mondiale, étayé par une mise en œuvre complète et efficace des normes de l'OACI concernant la sûreté de l'aviation dans tous les États membres. Le suivi des progrès accomplis en vue de la réalisation de cet objectif se fera au moyen d'auto-déclarations spontanées et des résultats du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), en établissant des jalons pour évaluer les progrès dans le monde. Les États et le secteur sont encouragés à en tirer parti lors de la définition d'objectifs nationaux et de l'élaboration d'une feuille de route pour atteindre l'objectif ambitieux commun.

Dans le cadre de la poursuite de cet objectif, le GASeP met en évidence les six domaines prioritaires globaux suivants, sur lesquels les États, le secteur et les autres parties prenantes peuvent concentrer leurs efforts, et qui sont d'égale importance : 1) renforcer la sensibilisation et la réponse au risque ; 2) maintenir une culture forte et efficace de la sûreté ; 3) développer et promouvoir le rôle des facteurs humains ; 4) améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation ; 5) améliorer la supervision et l'assurance de la qualité ; et 6) accroître la coopération et le soutien.

À titre d'information, la première édition du GASeP a été élaborée pour remplacer la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), qui était applicable durant deux périodes triennales depuis 2011. En septembre 2016, à la suite de l'adoption de la résolution UNSCR 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies – *Menaces contre la paix et la sécurité internationales résultant d'actes de terrorisme : Sûreté de l'aviation*, l'Assemblée de l'OACI, à sa 39^e session, est convenue que l'élaboration accélérée du GASeP, comme cadre futur de politiques et d'établissement de programmes de sûreté de l'aviation, était nécessaire. La première édition du GASeP a été publiée en novembre 2017.

Cinq ans après sa publication, l'Assemblée de l'OACI, lors de sa 41^e session en 2022, a demandé que le GASeP soit révisé en tenant compte des enseignements tirés de sa mise en œuvre à ce jour et des changements intervenus dans le secteur de l'aviation depuis 2017, y compris l'expérience de la pandémie de COVID-19.

Le GASeP fera l'objet d'un examen triennal par le Secrétariat de l'OACI, en coordination avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC), en prenant en compte l'évolution et les changements survenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

Aperçu

Introduction

LE TRANSPORT AÉRIEN joue un rôle important dans l'économie mondiale. La sûreté des services de transport aérien favorise le renforcement de la connectivité en matière de commerce et de tourisme entre les États et renforce les liens politiques et culturels entre eux. Selon les statistiques de l'OACI, la demande pour les services aériens de passagers en 2023 a retrouvé les niveaux d'avant la pandémie sur la plupart des principales liaisons. La croissance du fret aérien demeure conforme aux tendances précédemment estimées, indiquant une forte croissance à long terme. Compte tenu des prévisions de croissance du trafic aérien, il est nécessaire de poursuivre les efforts aux niveaux international, régional et national pour gérer cette hausse de manière sûre, sécurisée et efficace. L'aviation est un levier de la croissance économique mondiale et constitue un facteur essentiel de progrès économique et de développement dans nombre d'États. Les incidents de sûreté ont de multiples répercussions sur le public voyageur, en particulier lorsqu'ils se soldent par des blessures et des pertes en vies humaines. Ils ont aussi une incidence sur la confiance dans le transport aérien et perturbent les voyages et le commerce. Un système de sûreté de l'aviation fort à l'échelle mondiale est une base solide pour les échanges et le tourisme dans le monde.

LE PLAN MONDIAL POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (GASeP)

- est un **document stratégique** à l'intention des États membres, du secteur et de l'OACI pour guider leurs efforts en matière de renforcement de la sûreté de l'aviation ;
- réaffirme un grand **objectif ambitieux** commun pour la sûreté de l'aviation ;
- met en évidence six **domaines prioritaires globaux** sur lesquels les États, le secteur et d'autres parties prenantes peuvent concentrer leurs efforts dans la poursuite de l'objectif ambitieux ;
- fournit des **exemples de mesures** dans chacun des six domaines prioritaires globaux à tous les utilisateurs concernés.

Utilisation du présent document

Le GASeP fournit un cadre d'orientation du travail de toutes les parties prenantes dans le renforcement de la sûreté de l'aviation. Il définit une orientation et une direction communes pour la communauté mondiale de la sûreté de l'aviation à travers son objectif ambitieux et ses domaines prioritaires globaux.

Le GASeP n'est pas un recueil de directives ; il ne contient pas de mesures particulières, normatives ou autres, concernant la sûreté de l'aviation,

comme celles qui figurent dans l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* et dans les éléments indicatifs connexes.

État du GASeP

Pour de plus amples renseignements concernant l'état du GASeP au cours de la période 2017-2022, conformément au compte rendu fait à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2022, veuillez consulter la note de travail [A41-WP/4](#).

Aperçu

Contexte de la menace et du risque

L'État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile (Doc 10108 – Diffusion restreinte) de l'OACI donne une vue d'ensemble de l'état actuel de la menace pesant sur la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale, ainsi que des estimations de haut niveau du risque dans le monde. Il est dit dans le Doc 10108 que pendant de nombreuses années, l'aviation civile internationale a été, pour divers motifs, une cible de prédilection des criminels et des terroristes. Cela est toujours le cas, car les terroristes continuent de chercher à exploiter les vulnérabilités réelles ou supposées du système de l'aviation civile internationale. Les terroristes ont démontré leur capacité d'innovation en puisant dans une palette toujours plus vaste de modes opératoires et de cibles. Dans ce choix ils intègrent l'existence et les vulnérabilités de ces cibles, et selon leurs capacités, les chances perçues de réussite. Alors que les menaces et les risques individuels fluctuent de temps à autre, la sûreté de l'aviation doit rester au plus haut rang des priorités des États et de la communauté internationale dans son ensemble.

Principes directeurs

ASSURER UNE UTILISATION UNIVERSELLE du Plan encourage l'OACI et tous ses États membres à respecter les principes suivants :

- **Aucun pays laissé de côté (NCLB).** Soutenir un renforcement efficace des capacités (y compris la formation et l'assistance) pour faire en sorte que les normes et pratiques recommandées concernant la sûreté de l'aviation soient appliquées à l'échelle mondiale, afin que tous les États puissent bénéficier des avantages socio-économiques considérables qui vont de pair avec la sécurité, la sûreté et la fiabilité du transport aérien ;
- **Mise en œuvre effective et conformité avec l'Annexe 17.** Appliquer des mesures appropriées pour obtenir des résultats constants, combinées à un système robuste de supervision et de contrôle de la qualité ;
- **Durabilité.** Recourir à des mesures qui soient proportionnées et réalistes à long terme et dûment coordonnées avec les entités d'autres secteurs (comme la sécurité de l'aviation, la navigation aérienne et la facilitation) ;
- **Coopération et partage des informations.** Renforcer la coopération et le partage d'informations entre les entités nationales et entre les États et les parties prenantes ;
- **Culture de la sûreté.** Maintenir une culture de la sûreté forte et efficace dans le secteur de l'aviation, afin que tout le personnel s'implique dans la prise en compte des questions de sûreté et en assume la responsabilité, et faire preuve d'un niveau élevé de conformité aux mesures de protection favorisant la sûreté ;
- **Capital humain.** Investir dans le personnel de sûreté de l'aviation et intégrer les principes des facteurs humains aux politiques nationales et à la réalité opérationnelle. Veiller à ce qu'il soit possible de recruter un nombre suffisant d'experts de la sûreté de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et maintenir l'efficacité et l'efficience du système de sûreté de l'aviation ;
- **Innovation.** Encourager les États à favoriser et à promouvoir la recherche, le développement et le partage de moyens nouveaux et novateurs de mettre en œuvre des politiques, des mesures et des technologies de sûreté ;
- **Recensement, compréhension et gestion des risques.** Mieux comprendre le risque pour la sûreté de l'aviation et prendre des mesures appropriées et efficaces pour atténuer les risques recensés.

Aperçu



Rôle de l'OACI

L'OACI continuera de faire connaître le GAsEP et son importance en tant que cadre stratégique de renforcement de la sûreté de l'aviation partout dans le monde.

Ces efforts porteront notamment sur le recensement des domaines dans lesquels les États, pour atteindre l'objectif ambitieux du GAsEP, pourraient avoir besoin d'assistance sous forme de formation en sûreté de l'aviation, d'aide au renforcement des capacités et d'autres mesures pertinentes.

En outre, l'OACI met au point des outils et des ressources à l'intention des États et des parties prenantes visant à appuyer la mise en œuvre de l'Annexe 17 et à améliorer leurs systèmes de sûreté.

Rôle des États et du secteur

Les États et le secteur ont des rôles respectifs importants à jouer pour renforcer la sûreté de l'aviation en s'appuyant sur le GAsEP.

États

Les États ont la responsabilité première de s'assurer que les SARP de l'Annexe 17 sont pleinement et efficacement mises en œuvre et que leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) tiennent compte des risques dans l'ensemble du système de l'aviation. Les États souhaiteront peut-être élaborer des plans d'action nationaux ou adapter des plans existants pour contribuer à l'objectif ambitieux du GAsEP.

Secteur

Le secteur et les autres parties prenantes ont un rôle crucial à jouer pour améliorer la sûreté de l'aviation en s'appuyant sur le GAsEP, et peuvent détenir une capacité considérable à contribuer à la réalisation de l'objectif ambitieux par le biais d'activités commerciales essentielles.

Objectif ambitieux

L'OBJECTIF AMBITIEUX cherche à unir, à motiver et à inspirer l'OACI, les États et le secteur dans leurs efforts visant à renforcer davantage leurs systèmes de sûreté de l'aviation. Son but est de donner un axe précis au travail mené par l'OACI, les États et le secteur en matière de sûreté de l'aviation. L'objectif est poursuivi au niveau mondial, partagé par toutes les parties prenantes, et est ambitieux mais réalisable.

Objectif ambitieux du GAsEP :

Établir et consolider un système mondial de sûreté de l'aviation, reposant sur une mise en œuvre complète et effective des normes de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation dans tous les États membres.

Tous les États et toutes les parties prenantes ont un rôle à jouer pour remédier aux vulnérabilités du réseau de l'aviation et contribuer à atteindre l'objectif ambitieux le plus tôt possible. Les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif feront l'objet d'un suivi continu dans le but d'améliorer chaque année la mise en œuvre effective (EI) des normes de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation. Des jalons mondiaux¹ définis pour 2027, 2030 et 2033 sont inclus comme points de contrôle sur la base desquels la communauté mondiale évaluera les progrès réalisés et prendra des mesures pour s'assurer que la réalisation de l'objectif ambitieux reste sur la bonne voie.

Jalons du GAsEP

D'ici 2027, 65 % des États auront un taux de mise en œuvre effective d'au moins 75 %.

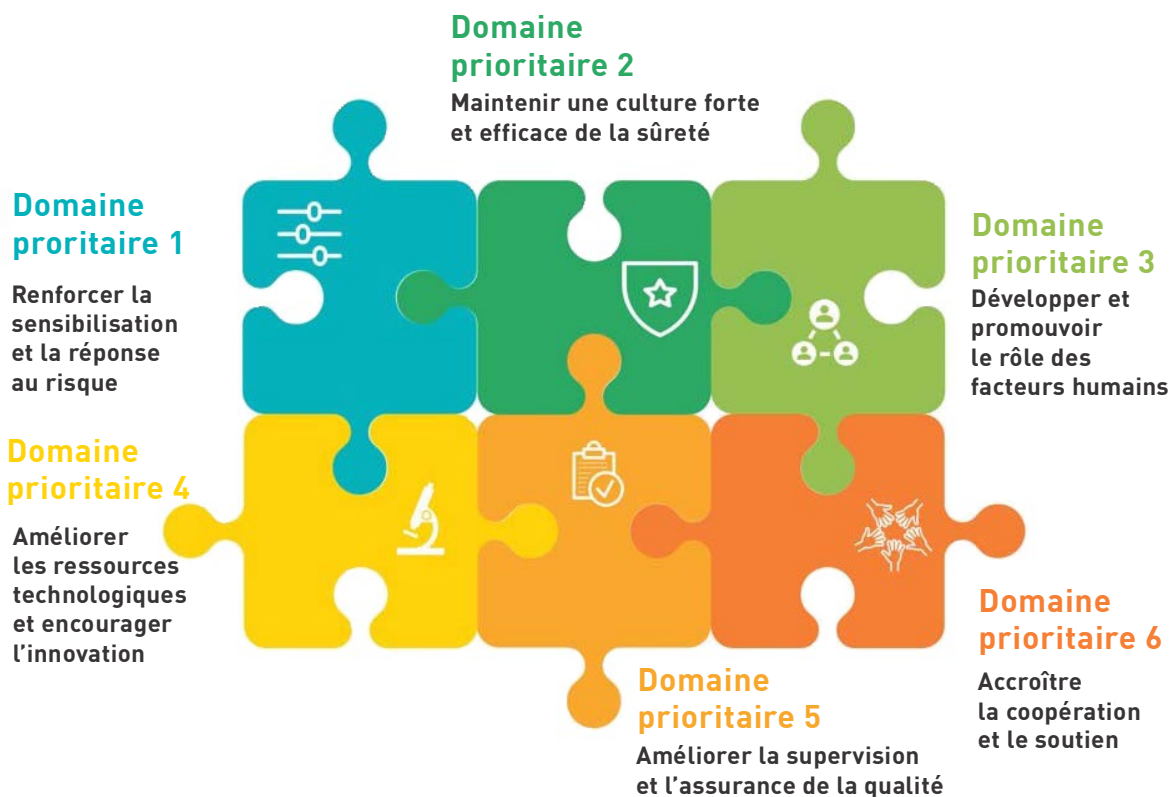
D'ici 2030, 80 % des États auront un taux de mise en œuvre effective d'au moins 75 %.

D'ici 2033, 100 % des États auront un taux de mise en œuvre effective d'au moins 75 %.

1. Les jalons mondiaux font référence à des dates clés précises qui aident les États à mesurer les progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif ambitieux mondial. Ils **n'imposent ni obligation, ni engagement spécifique et/ou supplémentaire** aux États membres.

Domaines prioritaires globaux

Le GAsEP met en évidence six priorités globales sur lesquelles les États, le secteur et d'autres parties prenantes peuvent concentrer leurs efforts dans la poursuite de l'objectif ambitieux. Cinq de ces domaines prioritaires ont été adaptés des résultats prioritaires du GAsEP (voir la première édition du GAsEP), car ces derniers sont considérés comme étant toujours pertinents et importants, et un nouveau point a été ajouté, à savoir le domaine prioritaire 3 : Développer et promouvoir le rôle des facteurs humains, pour faire suite à la demande formulée par l'Assemblée de l'OACI à sa 41^e session, notamment de souligner davantage les facteurs humains dans le GAsEP. Investir dans ces domaines prioritaires aidera les États à mettre en œuvre les normes de l'OACI concernant la sûreté de l'aviation.



Domaines prioritaires globaux

Priorité globale n° 1 : Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque. Élaborer des politiques et établir des mesures efficaces, proportionnées et durables pour faire du recensement, de la compréhension et de la gestion du risque des éléments essentiels. L'utilisation d'évaluations du risque permet de s'assurer que les efforts ciblent les bons domaines, dans lesquels ils peuvent avoir le plus d'impact, et qu'il y a une anticipation des risques émergents.



Priorité globale n° 2 : Maintenir une culture forte et efficace de la sûreté. Faire en sorte que le personnel valorise les comportements positifs en matière de sûreté. La sûreté est l'affaire de tous. Elle est considérée comme une valeur fondamentale, et tout le personnel doit penser et agir d'une manière plus soucieuse de la sûreté.



Priorité globale n° 3 : Développer et promouvoir le rôle des facteurs humains. Investir dans les personnes. Intégrer les principes des facteurs humains dans les politiques et les mesures opérationnelles concernant la sûreté de l'aviation. Considérer tout rôle lié à la sûreté de l'aviation, y compris les aptitudes et les compétences requises, comme une profession, ce qui est essentiel à des performances efficaces et à la durabilité de l'aviation civile.



Priorité globale n° 4 : Améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation. Promouvoir de meilleures solutions technologiques et des techniques novatrices qui peuvent donner les moyens de renforcer l'efficacité de la sûreté de l'aviation tout en garantissant l'efficacité opérationnelle et l'intégration des facteurs humains.



Priorité globale n° 5 : Améliorer la supervision et l'assurance de la qualité. Établir et maintenir, à l'échelle mondiale, nationale et locale, des processus efficaces de contrôle de la qualité et de supervision qui sont essentiels pour garantir l'efficacité et la durabilité de la sûreté de l'aviation.



Priorité globale n° 6 : Accroître la coopération et le soutien. Intégrer une collaboration et un renforcement des capacités efficaces entre les États et au sein de ceux-ci, et avec les parties prenantes concernées et le secteur, afin de contribuer à l'atteinte des résultats globaux en matière de sûreté avec plus d'efficacité et d'efficience.





Priorité globale n° 1

Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque

Élaborer des politiques et établir des mesures efficaces, proportionnées et durables pour faire du recensement, de la compréhension et de la gestion du risque des éléments essentiels. L'utilisation d'évaluations du risque permet de s'assurer que les efforts ciblent les bons domaines, dans lesquels ils peuvent avoir le plus d'impact, et qu'il y a une anticipation des risques émergents.

Contexte :

Pendant de nombreuses années, l'aviation civile a été une cible attrayante pour les criminels et les terroristes. Cela reste particulièrement vrai lorsque des auteurs continuent de tenter d'exploiter les vulnérabilités réelles ou perçues du système de l'aviation civile internationale. À la suite d'actes de terrorisme réussis ou manqués, des mesures de sûreté sont élaborées et renforcées pour éviter que des attaques similaires ne se reproduisent. Outre les mesures réactives de protection de la sûreté de l'aviation, des mesures proactives fondées sur le risque ont aussi été élaborées et incorporées à l'Annexe 17.

Enjeux

1. Menaces émergentes et changeantes, y compris, mais sans s'y limiter, celles liées à la cybersécurité, aux systèmes d'aéronef non habité (UAS) et aux risques découlant des zones de conflit.
2. Sous-déclaration, non-déclaration et/ou retard dans la notification à l'OACI d'actes d'intervention illicite par des États membres, ce qui compromet les efforts de l'OACI en matière de collecte d'informations et d'analyse des tendances affectant la sûreté de l'aviation.
3. Moyens et/ou capacité limités pour effectuer des évaluations de la menace et du risque.
4. Absence ou insuffisance de mécanismes de coopération entre les entités de lutte contre le terrorisme et de la sûreté de l'aviation.

Que peuvent faire les États ?

1. S'assurer qu'il existe un cadre à jour et une méthodologie de gestion du risque clairement établie. En particulier, mettre l'accent sur la conduite d'évaluations du risque au niveau national, ou concentrées sur un lieu, et sur la communication des résultats et des renseignements pertinents à ceux qui en ont besoin.
2. Veiller à ce que les actes d'intervention illicite par des États membres soient signalés à temps à l'OACI afin de faciliter les efforts de collecte d'informations et d'analyse des tendances affectant la sûreté de l'aviation.
3. S'assurer que les personnes chargées d'évaluer le risque reçoivent une formation appropriée et disposent des outils nécessaires pour effectuer leur travail.
4. Lorsqu'ils procèdent à des évaluations nationales du risque, les États devraient tenir compte du Doc 10108 – Diffusion restreinte, s'assurer d'adopter une perspective globale de l'aviation et conduire des évaluations des incidences appropriées.
5. Ajuster les éléments pertinents de leur PNSAC, au besoin, en se fondant sur des évaluations nationales du risque.
6. Examiner et modifier les dispositifs d'inspection-filtrage et de contrôle de sûreté à la lumière des évaluations du risque, en tenant compte des orientations disponibles et, au besoin, en fonction des besoins opérationnels, et veiller à ce que les personnes chargées de mettre en œuvre des contrôles de sûreté spécifiques, tels que l'inspection-filtrage, soient profondément sensibilisées aux menaces et aux risques auxquels l'aviation est confrontée, en particulier en ce qui concerne les menaces internes.
7. Établir et mettre en œuvre un cadre complet de gestion du cyberrisque pour gérer les cybermenaces et les cyberrisques de manière globale dans tous les domaines de l'aviation civile.
8. Élaborer, maintenir et renforcer la communication et la coopération avec les organismes responsables du recensement des menaces afin de s'assurer que les personnes chargées d'évaluer le risque disposent de renseignements à jour sur les menaces.

Priorité globale n° 1

Renforcer la sensibilisation et la réponse au risque



Comment l'OACI peut-elle vous aider ?

- Faire connaître aux États le Doc 10108 – Diffusion restreinte, et en faciliter l'accès.
- Encourager l'utilisation du Réseau de points de contact en sûreté de l'aviation (PoC) de l'OACI pour partager des informations.
- Continuer d'offrir des ateliers de gestion du risque.
- Conserver des données actualisées sur les actes d'intervention illicite et procéder à une analyse des tendances, tout en encourageant les États membres à signaler systématiquement tout acte d'intervention illicite.
- Sensibiliser à la nécessité d'établir une coopération structurée entre les entités du renseignement et de la sûreté de l'aviation.
- Adopter une meilleure approche fondée sur le risque lors de la hiérarchisation et de la coordination du programme de travail de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation.

Ressources de l'OACI* :

- *État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108 – Diffusion restreinte) de l'OACI
- Considérations de l'OACI relatives aux cyber risques dans le monde (prévu en 2024)
- *Manuel d'évaluation du risque pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084) de l'OACI
- Atelier de gestion du risque de l'OACI
- Projet de modèles d'évaluation de la menace du Bureau de lutte contre le terrorisme et de l'OACI
- *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 – Diffusion restreinte) de l'OACI
- *Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation – Établissement et gestion d'un programme national de supervision de la sûreté de l'aviation* (Doc 10047) de l'OACI

* Ne se limite pas aux ressources de l'OACI, car d'autres documents peuvent également être utilisés.



Priorité globale n° 2

Maintenir une culture forte et efficace de la sûreté

Faire en sorte que le personnel valorise les comportements positifs en matière de sûreté. La sûreté est l'affaire de tous. Elle est considérée comme une valeur fondamentale, et tout le personnel doit penser et agir d'une manière plus soucieuse de la sûreté.

Contexte :

Le renforcement de la culture de la sûreté et des capacités humaines demeure important compte tenu de l'évolution rapide des menaces qui pèsent sur l'aviation. Les personnes représentent notre première et meilleure ligne de défense lorsqu'il s'agit d'agir en gardant à l'esprit la sûreté et de promouvoir des comportements efficaces en matière de sûreté. Une culture de la sûreté positive peut amener le personnel à jouer un rôle essentiel dans la protection du secteur de l'aviation civile. Elle permet aussi de détecter et d'empêcher, ainsi que d'améliorer le compte rendu sur les menaces internes et externes susceptibles de causer des pertes en hommes ou des blessures, et d'occasionner des dommages opérationnels ou financiers et de nuire à la réputation.

Enjeux

1. Adhésion du personnel, à tous les niveaux, de la direction au premier niveau opérationnel.
2. Établissement et mise en œuvre d'une infrastructure organisationnelle qui intègre et privilégie les pratiques en matière de sûreté dans les activités quotidiennes, la sûreté étant « la responsabilité de tous » et une valeur opérationnelle fondamentale.
3. Capacité de susciter une volonté politique ou organisationnelle et/ou de recevoir des engagements financiers.

Que peuvent faire les États ?

1. Obtenir une approbation par l'instance dirigeante (par exemple, la direction générale ou l'exécutif) des politiques et procédures qui définissent la culture de la sûreté et ce à quoi ressemble une sûreté efficace.
2. Élaborer des stratégies de communication pour sensibiliser le grand public à la sûreté de l'aviation et à l'importance de se conformer aux mesures de sûreté.
3. Intégrer la culture de la sûreté et la sensibilisation aux menaces dans les programmes de formation locaux et nationaux.
4. Inclure des dispositions dans les processus de contrôle et d'assurance de la qualité pour surveiller la mise en œuvre effective d'une culture de la sûreté robuste.
5. Encourager le personnel et le grand public à signaler les préoccupations et les problèmes liés à la sûreté de l'aviation sans crainte de représailles.
6. Organiser et mener des programmes et des campagnes de sensibilisation à la sûreté et à la cybersécurité de l'aviation qui fassent une promotion efficace d'une culture de la sûreté positive fondée sur la collaboration auprès des entités concernées.

Priorité globale n° 2



Maintenir une culture forte et efficace de la sûreté

Comment l'OACI peut-elle vous aider ?

- Tenir à jour le site web de l'OACI sur la culture de la sûreté avec des outils et des documents actualisés destinés à toutes les parties prenantes.
- Proposer des activités de formation et d'assistance et des ateliers sur la culture de la sûreté.
- Organiser des réunions, des séminaires et des conférences sur la question de la sûreté dans les régions et au siège.
- Continuer à promouvoir l'importance de la culture de la sûreté à toutes les réunions de haut niveau de l'OACI.

Ressources de l'OACI* :

Ressources et éléments indicatifs de l'OACI sur la culture de la sûreté, disponibles sur le [site web de la culture de la sûreté](#) :

- Trousse d'outils de l'OACI pour la promotion d'une culture de la sûreté
- Kit de démarrage pour le lancement de campagnes de promotion de la culture de la sûreté
- Atelier de l'OACI sur la culture de la sûreté
- Trousse d'outils de l'OACI sur la menace interne
- Brochure de l'OACI : Gestion du risque interne
- Atelier de l'OACI sur le risque interne
- *Manuel sur la formation en matière de sûreté de l'aviation (Doc 10207) de l'OACI (Attendu en 2024)*
- Culture de la sûreté de l'OACI : cartes de discussion, ressources personnalisables, films, module d'apprentissage en ligne
- Culture de la cybersécurité dans l'aviation civile

*Ne se limite pas aux ressources de l'OACI, car d'autres documents peuvent également être utilisés.



Priorité globale n° 3

Développer et promouvoir le rôle des facteurs humains

Investir dans les personnes. Intégrer les principes des facteurs humains dans les politiques et les mesures opérationnelles concernant la sûreté de l'aviation. Considérer tout rôle lié à la sûreté de l'aviation, y compris les aptitudes et les compétences requises, comme une profession, ce qui est essentiel à des performances efficaces et à la durabilité de l'aviation civile.

Contexte :

La composante humaine est essentielle pour assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation. Il convient de veiller à ce que les facteurs humains et leur incidence sur le rendement de l'effectif de la sûreté de l'aviation sont mieux compris, et que des politiques en matière de sûreté bien définies et clairement consignées sont mises en place, lesquelles établissent les attentes et les exigences de l'organisation à l'égard du personnel et de son rendement (qui peuvent être influencés par les capacités, l'équipement utilisé et les environnements de travail). Un effort concerté est nécessaire pour tenir compte des nouveaux besoins des travailleurs et des difficultés qu'ils rencontrent et pour leur trouver des solutions, tout en présentant les emplois dans la sûreté de l'aviation comme un choix de carrière attrayant et professionnel, ce qui est essentiel pour la durabilité de l'aviation civile.

Enjeux

1. Pratiques en matière d'emploi, notamment bas salaires, conditions de travail difficiles et contrats précaires, qui entraînent une culture de la sûreté déficiente et un manque de motivation du personnel.
2. Capacités et faiblesses du personnel vis-à-vis de l'utilisation croissante de matériel de sûreté et de nouvelles technologies, qui nécessite un investissement continu dans les ressources humaines, souvent considéré comme une réflexion après coup.
3. Recruter un personnel doté des aptitudes requises et élaborer la norme de compétence minimale pour les futurs emplois dans la sûreté de l'aviation.
4. Perceptions négatives du public à l'égard de la sûreté de l'aviation dans le secteur du transport aérien qui ont une incidence sur l'attrait de la sûreté de l'aviation en tant que choix de carrière.

Que peuvent faire les États ?

1. Évaluer l'incidence des facteurs humains sur le lieu de travail et mesurer la maturité des environnements de travail pour recenser les domaines spécifiques où des progrès restent à accomplir.
2. Soutenir la motivation et le rendement du personnel et l'aider à « prendre les bonnes décisions » s'agissant de la sûreté de l'aviation, par exemple, en signalant les préoccupations liées à la sûreté et en adoptant des comportements positifs en matière de sûreté.
3. Renforcer, développer et intégrer les principes des facteurs humains dans les politiques nationales et la réalité opérationnelle, en veillant à ce que les cadres supérieurs aient les connaissances nécessaires sur les facteurs humains pour prendre de bonnes décisions.
4. Évaluer le rôle que jouent les facteurs humains dans les postes liés à la sûreté de l'aviation afin de donner un caractère professionnel à la main-d'œuvre et de maintenir un rendement optimal.
5. Veiller à recruter et à retenir un nombre suffisant d'experts de la sûreté de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et préserver l'efficacité et l'efficience du système de sûreté de l'aviation.

Priorité globale n° 3

Développer et promouvoir le rôle des facteurs humains



Comment l'OACI peut-elle vous aider ?

- Promouvoir l'importance d'accorder une large place aux facteurs humains, aux performances humaines et à la professionnalisation du personnel de la sûreté de l'aviation.
- Promouvoir le rôle important d'une culture de la sûreté forte et efficace (voir la priorité globale n° 2).
- Promouvoir des emplois dans la sûreté de l'aviation qui recouvrent des professions méritant d'être reconnues, compte tenu des qualifications et des compétences qu'elles exigent.
- Inclure dans le Programme sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI des mesures et des initiatives spécifiques pour garantir la disponibilité d'un nombre suffisant d'experts de la sûreté de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer, maintenir et améliorer l'efficacité et l'efficience du système de sûreté de l'aviation.
- Manifestations et activités de sensibilisation.
- Examiner comment les orientations et la documentation de l'OACI sur les facteurs humains pourraient être adaptées ou utilisées dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

Ressources de l'OACI* :

- Ressources de l'OACI sur les facteurs humains, disponibles sur le [site web de la culture de la sûreté](#), notamment :
 - Kit de démarrage sur les facteurs humains et les performances humaines : renforcer la culture de la sûreté de l'aviation
- *Manuel de l'OACI sur les performances humaines (PH) à l'intention des organismes de réglementation* (Doc 10151)
- Vidéo sur les performances humaines sur [ICAO TV](#)
- Atelier sur les facteurs humains (attendu en 2025)
- *Manuel sur la formation en matière de sûreté de l'aviation* (Doc 10207) (Attendu en 2024)

*Ne se limite pas aux ressources de l'OACI, car d'autres documents peuvent également être utilisés.



Priorité globale n° 4

Améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation

Promouvoir et appliquer des solutions technologiques et des techniques novatrices qui peuvent donner les moyens de renforcer l'efficacité de la sûreté de l'aviation tout en garantissant l'efficacité opérationnelle et l'intégration des principes des facteurs humains.

Contexte :

L'innovation est essentielle pour répondre aux attentes de demain en matière de sûreté de l'aviation et de transport aérien dans son ensemble, et elle peut se traduire par de nouvelles technologies ou une optimisation de tous les éléments des systèmes actuels de sûreté de l'aviation, y compris l'intégration de la technologie et des processus, les facteurs humains, les politiques, la réglementation et la supervision. Les États devraient adopter cette approche à l'innovation en tant que stratégie commune visant à renforcer l'efficacité, l'efficience et la durabilité face à des menaces nouvelles et changeantes à la sûreté de l'aviation.

La cybersécurité doit être dûment prise en compte lorsque de nouvelles technologies sont introduites afin que les pratiques en la matière n'entraînent pas de nouvelles vulnérabilités dans le système de sûreté de l'aviation civile.

Enjeux

1. Insuffisance de ressources technologiques et/ou d'équipement de pointe.
2. Absence de procédures de normalisation pour le matériel de sûreté et difficulté à tester et à certifier l'équipement.
3. Cadres inadéquats pour permettre le développement, l'essai et l'application de techniques et de technologies novatrices dans un environnement opérationnel réel.
4. Faire de la cybersécurité de l'aviation un élément essentiel de la mise à niveau des systèmes ou de l'introduction de nouvelles technologies à l'aide d'un cadre de gestion des cyberrisques robuste et global.

Que peuvent faire les États ?

1. Encourager et appuyer le développement et la recherche en essayant et en testant les nouveaux processus et équipements.
2. Favoriser une culture de l'innovation et de nouveaux modes de réflexion.
3. Organiser et appuyer les événements et les concours en matière d'innovation et encourager la participation jeunes entreprises et des sociétés entrepreneuriales.
4. Mener des activités de sensibilisation auprès du secteur afin de promouvoir l'utilisation de technologies appropriées et la prise en compte des considérations en matière de facteurs humains.
5. Lier les activités de recherche et de développement à des risques précis recensés qui menacent l'aviation.
6. Encourager l'utilisation de l'apprentissage automatique et de l'intelligence artificielle pour accélérer le développement d'algorithmes OEM (constructeur d'équipement d'origine).
7. Encourager l'alignement de composants communs de l'architecture ouverte pour favoriser des approches novatrices, la normalisation et l'interopérabilité, afin d'accélérer la remise de solutions tierces améliorées.

Priorité globale n° 4



Améliorer les ressources technologiques et encourager l'innovation

Comment l'OACI peut-elle vous aider ?

- Tenir à jour AVSECPaedia en :
 - encourageant les États à s'inscrire à la plateforme et à participer activement à la tenue à jour de son contenu ;
 - veillant à ce que des conseils opérationnels sur des techniques innovantes soient disponibles sur AVSECPaedia ;
 - assurant l'amélioration continue d'AVSECPaedia ;
 - en faisant la promotion de son utilisation.
- Publication régulière de directives opérationnelles sur l'utilisation de techniques et technologies innovantes.
- Faciliter et améliorer l'échange de renseignements entre les États et le secteur sur des techniques et technologies innovantes.
- Organisation continue d'activités sur la technologie et l'innovation.

Ressources de l'OACI* :

- AVSECPaedia
- *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 – Diffusion restreinte)
- Cours de formation de l'OACI sur la cybersécurité de l'aviation
- Formation de l'OACI sur la technologie : plans de cours et schémas directeurs pour les cours
- *Manuel sur la formation en matière de sûreté de l'aviation* (Doc 10207) (Attendu en 2024)

*Ne se limite pas aux ressources de l'OACI, car d'autres documents peuvent également être utilisés.



Priorité globale n° 5

Améliorer la supervision et l'assurance de la qualité

Établir et maintenir, à l'échelle mondiale, nationale et locale, des processus efficaces de contrôle de la qualité et de supervision qui sont essentiels pour ouvrir la voie à une sûreté de l'aviation durable et efficace.

Contexte :

Une carence que l'on rencontre communément est que de nombreux États n'assurent pas une supervision efficace de toutes les activités pertinentes en matière de sûreté de l'aviation dans leur territoire pour garantir la mise en œuvre efficace des :

- normes énoncées à l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* ;
- dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* relatives à la sûreté ;
- prescriptions nationales pertinentes en matière de sûreté de l'aviation.

Il s'agit là d'une responsabilité fondamentale de tous les États membres de l'OACI, qui est essentielle pour atteindre l'objectif commun d'un réseau aérien mondial sûr.

Enjeux

1. Insuffisance des ressources, de la formation, du contrôle de la qualité et des pouvoirs d'application, qui entraîne des problèmes de mise en œuvre au niveau des États.
2. Processus et procédures de supervision inefficaces.
3. Les États n'utilisent pas, ne connaissent pas et n'adaptent pas suffisamment le matériel pédagogique disponible.
4. Manque de volonté politique et/ou d'engagement financier à soutenir la sûreté de l'aviation.
5. La sûreté de l'aviation n'est considérée ni comme une priorité, ni comme une question importante.

Que peuvent faire les États ?

1. Doter l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation du pouvoir d'appliquer la loi et de ressources financières et humaines suffisantes pour lui permettre d'intéresser, de recruter et de retenir du personnel technique de sûreté de l'aviation qualifié, formé et expérimenté, des coordonnateurs nationaux et des inspecteurs nationaux pour mener les activités de supervision et assurer la conformité.
2. Élaborer des processus et des procédures pour mener des activités de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation et coordonner les efforts entre les parties prenantes d'un État.
3. Élaborer des pratiques exemplaires en réalisant des activités de contrôle de la qualité et en coordonnant les efforts entre les États et les parties prenantes sur les activités d'audit et d'évaluation par les pairs selon les besoins.
4. Établir un cadre pour œuvrer avec d'autres États et le secteur afin de remédier aux lacunes et de mettre en œuvre des mesures d'intervention immédiate durables.
5. Analyser les données nationales de contrôle de la qualité afin de déceler les problèmes de mise en œuvre qui sont systématiques et exigent une attention particulière, notamment en recensant les causes et les tendances des cas de non-conformité et en vérifiant la mise en œuvre et la durabilité des mesures correctives.
6. Élaborer et mettre en œuvre des plans d'actions correctives pour résoudre en temps opportun les insuffisances, les lacunes et les vulnérabilités relevées.
7. Renforcer la qualité de la formation et des orientations en matière d'assurance de la qualité.
8. Mobiliser et informer les hauts responsables des politiques et les décideurs sur les risques liés à la sûreté de l'aviation et sur leur rôle et leur responsabilité dans l'établissement et la réalisation d'une supervision et d'une assurance de la qualité solides.

Priorité globale n° 5

Améliorer la supervision et l'assurance de la qualité



Comment l'OACI peut-elle vous aider ?

- Examiner et actualiser régulièrement les éléments indicatifs pour aider les États à évaluer l'efficacité de leurs systèmes de supervision.
- Examiner le rapport USAP-CMA avec l'autorité nationale compétente après un audit afin de recenser les lacunes en matière de contrôle de la qualité, lorsque les résultats d'audit montrent qu'une assistance est nécessaire.
- Aider les États à élaborer leurs programmes nationaux de contrôle de la qualité selon leurs besoins.
- Surveiller et examiner les plans d'actions correctives des États et leur mise en œuvre.
- Organiser régulièrement des ateliers d'acquisition de compétences et d'harmonisation afin de s'assurer que tous les auditeurs USAP acquièrent les compétences requises et maîtrisent les SARP et les éléments indicatifs.
- Impliquer les décideurs politiques et les décideurs de haut niveau des États membres pour qu'ils appuient le développement d'une supervision et d'une assurance de la qualité solides au niveau national.

Ressources de l'OACI* :

- *Manuel du Programme universel d'audits de sûreté — Surveillance continue* (Doc 9807)
- *Manuel de supervision de la sûreté de l'aviation – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation* (Doc 10047) de l'OACI
- Cours de l'OACI pour les auditeurs AVSEC
- *Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI* (Doc 8973 – Diffusion restreinte)
- Mallettes pédagogiques et ateliers de sûreté de l'aviation de l'OACI (notamment les Inspecteurs nationaux AVSEC, l'atelier du Programme national de contrôle de la qualité de l'aviation civile, etc.)
- Cours sur la supervision de la cybersécurité de l'aviation de l'OACI

*Ne se limite pas aux ressources de l'OACI, car d'autres documents peuvent également être utilisés.



Priorité globale n° 6

Accroître la coopération et le soutien

Intégrer une coopération et un renforcement des capacités efficaces dans les États et au sein de ceux-ci, et avec toutes les parties prenantes concernées et le secteur, afin de contribuer à l'atteinte des résultats globaux en matière de sûreté avec plus d'efficacité et d'efficience.

Contexte :

La coopération internationale est nécessaire et essentielle pour renforcer la sûreté de l'aviation, compte tenu en particulier de la nature complexe et transfrontalière des menaces qui pèsent sur l'aviation civile internationale. Un renforcement efficace des capacités (y compris l'échange d'informations sur les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, les programmes de formation, les programmes de contrôle de la qualité, l'offre de formation et d'assistance AVSEC, etc.) peut aussi contribuer à la sûreté du réseau de l'aviation et fournir aux États les connaissances, les capacités, les aptitudes et les compétences durables nécessaires pour atténuer la menace et maintenir leur personnel AVSEC motivé.

Enjeux

1. Certaines entités peuvent être réticentes à participer à la formation, au partage d'informations et au transfert de connaissances.
2. Veiller à ce que les entités concernées connaissent les documents d'orientation et d'assistance mis à leur disposition par l'intermédiaire des États, des groupes régionaux et de l'OACI.
3. La sensibilité des renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation peut limiter les possibilités de partage.
4. Manque d'engagement politique et ressources limitées pour améliorer et soutenir continuellement l'AVSEC.
5. S'assurer d'une mise en œuvre effective des mesures de sûreté peut s'avérer difficile, car cela est fonction de la qualité de l'aide reçue ou de sa quantité.

Que peuvent faire les États ?

1. Partager des connaissances sur les exigences, les mesures, les processus, les procédures et les technologies AVSEC concernant la sûreté de l'aviation, selon que de besoin.
2. Veiller à ce que l'aide et sa prestation soient soumises à un processus rigoureux pour garantir son efficacité.
3. Soutenir activement le travail des groupes mondiaux et régionaux de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, y compris la mise en œuvre de feuilles de route régionales.
4. Fournir une assistance à d'autres États, selon qu'il convient, en tenant compte des ressources internes et des compétences disponibles pour :
 - a) soutenir d'autres États ;
 - b) partager des compétences et des connaissances avec d'autres États ;
 - c) utiliser les descriptifs des risques de sûreté et les résultats d'audit lors de la planification d'activités d'assistance.
5. Mobiliser les hauts responsables des politiques et les décideurs et les informer des risques liés à la sûreté de l'aviation et de leur rôle et responsabilité dans le renforcement de la coopération et le partage d'informations.

Priorité globale n° 6

Accroître la coopération et le soutien



Comment l'OACI peut-elle vous aider ?

- Améliorer la sensibilisation et l'accès aux éléments indicatifs et aux ressources de l'OACI.
- Poursuivre la mise en œuvre de la Stratégie OACI d'assistance et de renforcement des capacités en sûreté de l'aviation.
- Aider les États à remédier aux principales carences dans leurs systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation.
- Actualiser régulièrement toutes les formations existantes dans le domaine de la sûreté de l'aviation de façon à refléter les toutes dernières éditions ou les amendements les plus récents de l'Annexe 17.
- Fournir des formations et une assistance, y compris par l'entremise du réseau de la formation mondiale en aviation de l'OACI, dans toutes les langues de l'Organisation, et en mesurer l'efficacité.
- Fournir une assistance continue aux États et aux régions, selon les besoins.
- Soutenir les programmes et partenariats mondiaux et régionaux.
- Appuyer les activités au titre du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme.
- Mettre à la disposition des États membres des plates-formes de rencontre appropriées pour dialoguer, coopérer et collaborer entre eux.
- Mobiliser les hauts responsables des politiques et les décideurs pour les encourager à renforcer la coopération et le partage d'informations, ce qui contribuera à améliorer le système de sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

Ressources de l'OACI* :

- Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation AVSEC de l'OACI
- Mallettes pédagogiques et ateliers de sûreté de l'aviation de l'OACI
- Formation en aviation par l'OACI
- Instructeurs, auditeurs et experts AVSEC certifiés par l'OACI
- Mesure de l'efficacité de la formation AVSEC : document récapitulatif des pratiques exemplaires, des directives, des indicateurs de performance et des outils
- Modèles d'orientation et d'évaluation de l'OACI pour assurer la qualité du matériel pédagogique
- *Manuel sur la formation en matière de sûreté de l'aviation* (Doc 10207) de l'OACI (Attendu en 2024)

*Ne se limite pas aux ressources de l'OACI, car d'autres documents peuvent également être utilisés.

Partage et analyse d'expériences



L'état du GASeP fera l'objet d'un suivi au moyen d'une combinaison de mécanismes de partage d'expériences spontané et de l'indicateur de durabilité de la mise en œuvre effective de l'USAP-CMA, en évaluant les progrès mondiaux à l'aide de l'objectif ambitieux et des jalons de 2027, 2030 et 2033. Les informations fournies dans le cadre de l'auto-déclaration seront soumises par les États membres à l'OACI par l'entremise des outils et des modèles fournis par l'OACI.

Les États sont encouragés à mettre en place leurs propres mécanismes de suivi de l'efficacité des arrangements qu'ils ont établis en matière de sûreté de l'aviation et de leurs progrès dans les domaines prioritaires globaux du GASeP, et par rapport aux mesures décrites dans l'annexe au présent document.

Partage d'expériences

Les États et le secteur sont vivement encouragés à partager chaque année leurs expériences, y compris les réussites, les défis et les enseignements à retenir, en vue d'accélérer la réalisation de l'objectif ambitieux du GASeP. Les États et le secteur sont encouragés à structurer leurs rapports d'activité en suivant le modèle fourni dans l'annexe et à inclure dans le rapport des informations succinctes sur les progrès accomplis dans les domaines prioritaires globaux.

Analyse

En coordination avec le Groupe d'experts AVSEC, le Secrétariat de l'OACI procédera à un examen triennal du GASeP, qui portera aussi sur les jalons mondiaux en examinant les progrès accomplis par l'OACI et les États membres, ainsi que les faits nouveaux survenus en matière de sûreté de l'aviation. Des rapports de situation de haut niveau sur les progrès accomplis seront présentés à l'Assemblée de l'OACI.

Annexe

Modèle de partage d'expériences et de meilleures pratiques

Aperçu

Ce modèle a été élaboré pour aider les États à structurer leur partage volontaire d'expériences concernant les efforts qu'ils déploient pour réaliser les domaines prioritaires globaux du GAsEP, à savoir des informations non sensibles du point de vue de la sûreté sur les mesures spécifiques prises pour réaliser le(s) domaine(s) prioritaire(s) et les mécanismes de suivi et d'évaluation utilisés. L'objectif recherché est que le Groupe d'experts AVSEC comprenne mieux les défis et les succès liés à l'utilisation du GAsEP par les États et que tout réglage soit apporté au GAsEP si nécessaire. Les États sont invités à soumettre des informations avant le 31 décembre de chaque année au Secrétariat de l'OACI, afin que celles-ci puissent être examinées par le Groupe d'experts AVSEC. D'autres parties prenantes, y compris le secteur, qui souhaitent fournir des informations sur leurs expériences et leurs contributions aux objectifs du GAsEP, sont aussi invitées à remplir le modèle ci-dessous. Une fois que les États auront rempli le modèle, le Secrétariat examinera les soumissions et compilera une synthèse de haut niveau sur les progrès réalisés par les États, à l'instar de ce qu'a fait l'OACI en ce qui concerne la culture de la sûreté.²

Le modèle ci-dessous peut être utilisé pour chaque domaine prioritaire global, le cas échéant.

DOMAINE PRIORITAIRE GLOBAL

Domaine prioritaire global : [Sélectionnez un des six domaines prioritaires globaux]

Contexte national : [Une brève description du contexte historique et actuel du problème que le domaine prioritaire global tentera de résoudre, ainsi que de toutes les circonstances qui peuvent faciliter la mise en œuvre du domaine prioritaire global et de tout obstacle à sa réalisation.]

SITUATION	BUT / OBJECTIF	JALONS
[Décrivez la situation actuelle qui est pertinente pour le domaine prioritaire global.]	[Décrivez le résultat final et la date à laquelle il sera atteint.]	[Décrivez le résultat ou les résultats intermédiaires qui appuient la réalisation du domaine prioritaire global et la date à laquelle chaque jalon a été atteint.]
ACTIVITÉS	ENTITÉS RESPONSABLES	SOUTIEN DE L'OACI ET D'AUTRES PARTIES PRENANTES
[Décrivez les activités qui ont été menées pour atteindre les jalons (une activité par ligne).]	[Indiquez les entités responsables de la mise en œuvre des activités.]	[Décrivez le type de soutien fourni par l'OACI et d'autres parties prenantes par activité.]

— FIN —

2. <https://www.icao.int/Security/Security-Culture/State%20and%20Industry%20Promotional%20Material/Summary%20Document%20of%20Global%20Achievements.pdf>

ISBN 978-92-9275-455-6



9 789292 754556