



OACI

Doc 10004

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

2023-2025



Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 10004

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

2023-2025

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).

Édition 2023–2025

Doc 10004, *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde*

Commande n° : 10004

ISBN 978-92-9265-911-0 (version électronique)

© OACI 2022

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.

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La sécurité est la priorité absolue de l'aviation. Le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 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. La sécurité, la résilience et la durabilité du système de l'aviation contribuent au développement économique des États et de leurs industries. Le GASP encourage la mise en œuvre effective d'un programme national de sécurité, y compris un système national de supervision de la sécurité, une approche fondée sur les risques afin de gérer la sécurité ainsi qu'une approche coordonnée de collaboration entre les États, les régions (c'est-à-dire un groupe d'États et/ou d'entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique) et l'industrie. 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.

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) reconnaît la nécessité de faire évoluer sa stratégie de sécurité et d'en assurer l'efficacité et l'efficience dans les environnements réglementaires, économiques et techniques en mutation. L'édition 2023-2025 du GASP conserve des éléments clés de ses éditions précédentes, tels les six objectifs et les cinq catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC). Les changements principaux apportés au plan incluent des cibles nouvelles et révisées, ainsi que des amendements basés sur les réactions reçues, principalement dans le cadre de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021). La présente édition aborde également l'incidence des perturbations de l'aviation mondiale sur la sécurité de l'aviation et le besoin de résilience. Des orientations détaillées concernant la gestion de la pandémie de COVID-19, la reprise et la relance de l'aviation, et le renforcement de la résilience sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/default.aspx>. Les événements perturbateurs ne sont pas couverts en profondeur dans le GASP, en raison de leur nature rapidement changeante et du cycle de mise à jour prédéfini du GASP, qui a lieu tous les trois ans.

Le GASP vise à atteindre l'objectif ambitieux de sécurité de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà, ce qui est en accord avec le *Programme de développement durable à l'horizon 2030* des Nations Unies. Le plan a pour mission de renforcer en permanence la performance de sécurité et la résilience de l'aviation internationale en fournissant un cadre collaboratif aux États, aux régions et à l'industrie. Cela s'appuie sur une série d'objectifs :

L'objectif 1 est de parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle.

L'objectif 2 appelle les États à renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité.

L'objectif 3 invite à mettre en œuvre des programmes nationaux de sécurité efficaces.

L'objectif 4 demande aux États d'intensifier la collaboration au niveau régional afin de renforcer la sécurité.

L'objectif 5 vise à élargir l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité.

L'objectif 6 est centré sur l'infrastructure appropriée nécessaire pour appuyer la sécurité des activités.

Afin d'atténuer les risques d'accidents mortels, les États, les régions et l'industrie doivent s'attaquer aux G-HRC. La sélection des types d'événements se fonde sur les décès à la suite d'accidents survenus dans le passé, sur le risque élevé de décès par accident ou sur le nombre d'accidents et d'incidents. Les G-HRC suivantes, sans ordre d'importance particulier, ont été sélectionnées pour la présente édition du GASP : impact sans perte de contrôle ; perte de contrôle en vol ; collision en vol ; sortie de piste ; et incursion sur piste.

Chaque région et chaque État devraient utiliser le GASP pour élaborer un RASP et un NASP, respectivement, ce qui inclut la participation de l'industrie. Le RASP ou le NASP expose l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional ou au niveau national, pour une période donnée, et il devrait être élaboré conformément aux objectifs, cibles et G-HRC du GASP. Pour atteindre les objectifs et cibles du GASP, les autorités au sein des États doivent

fournir des ressources suffisantes et du personnel technique qualifié aux fins de l'élaboration et de la mise en œuvre du NASP.

La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde constitue un plan d'action pour aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs du GASP. La feuille de route, précédemment incluse dans le GASP, a été mise à jour et figure désormais dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161)¹.

1. Au moment de la publication du présent manuel, le Doc 10161 était encore en préparation.

RÉSUMÉ DES AMENDEMENTS

Ce tableau contient un résumé des amendements apportés à l'édition 2023-2025 du GASP et leur justification.

<i>Amendement</i>	<i>Justification</i>
Objectif 2 — La cible 2.1 (les États doivent atteindre un score de mise en œuvre effective (EI) de 75 % d'ici 2022) a été prolongée jusqu'en 2024.	Date d'achèvement reportée de deux ans en raison de l'impact de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19).
Objectif 2 — La cible 2.2 [les États doivent atteindre un indice de supervision de la sécurité supérieur à 1 (un) dans toutes les catégories d'ici 2022] a été supprimée.	La cible a été supprimée car divers facteurs susceptibles d'influer sur les résultats ont suscité des préoccupations quant à son utilité, notamment les changements dans les volumes de trafic résultant de la pandémie de COVID-19, qui peuvent créer une perception erronée des améliorations réelles de la sécurité.
Objectif 3 — La cible 3.1 [les États doivent mettre en œuvre les fondements d'un programme national de sécurité (PNS) d'ici 2022] a été prolongée jusqu'en 2023.	Date d'achèvement reportée d'un an en raison de l'impact de la pandémie de COVID-19.
Objectif 3 — Une nouvelle cible 3.2 [les États doivent publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) d'ici 2024] a été ajoutée à cet objectif.	Le NASP est un outil à l'appui de la gestion de la sécurité par les États, y compris la mise en œuvre du PNS. Il est par conséquent logique de combler l'écart entre les fondements du PNS et sa mise en œuvre effective.
Objectif 3 — Une nouvelle cible 3.3 (les États s'efforcent de mettre en œuvre un PNS efficace d'ici 2028) remplace la cible 3.2 de l'édition 2020-2022.	Il est considéré qu'une approche progressive, avec un report de la date d'achèvement pour une mise en œuvre effective du PNS, est plus réalisable car les commentaires reçus indiquent qu'il s'agit là du principal défi organisationnel des États.
Objectif 4 — La cible 4.1 (les États doivent demander de l'aide pour renforcer les capacités de supervision de la sécurité d'ici 2020) a été prolongée jusqu'en 2023 et reformulée.	Date d'achèvement reportée de trois ans en raison de l'impact de la pandémie de COVID-19. La cible a été reformulée pour clarifier son intention.
Objectif 4 — Une nouvelle cible 4.2 [les régions doivent publier un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) d'ici 2023] a été ajoutée.	Le RASP expose l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional et indique à toutes les parties prenantes où affecter les ressources au cours des prochaines années. Il s'agit d'un élément clé pour accroître la collaboration au niveau régional et pour soutenir la gestion de la sécurité par l'État.

<i>Amendement</i>	<i>Justification</i>
<p>Objectif 4 — La cible 4.2 existante [les États doivent fournir des informations sur les risques de sécurité, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du PNS, à leurs groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) respectifs d'ici 2022] a été prolongée jusqu'en 2025 et reformulée comme nouvelle cible 4.3.</p>	<p>La date d'achèvement a été reportée de trois ans, car la mise en œuvre du RASP (d'ici 2023) contribuera à la réalisation de cette cible. Elle a été reformulée pour se concentrer sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents, en s'alignant sur la terminologie du GASP.</p>
<p>Objectif 4 — La cible 4.3 existante (les États ayant des capacités effectives de supervision de la sécurité et un PNS efficace doivent s'employer à diriger les activités de gestion des risques de sécurité des RASG d'ici 2022) a été supprimée.</p>	<p>Comme la nouvelle cible 4.3 englobe ces activités, qui devraient également être prises en compte dans le RASP, cette cible n'est plus nécessaire.</p>
<p>Objectif 5 — La cible 5.1 (les prestataires de services devront utiliser des indicateurs de performance de sécurité (SPI) mondialement harmonisés dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité (SGS) d'ici 2020) a été élargie pour devenir une nouvelle cible 5.1, sans date d'achèvement mais plutôt pour devenir une tendance à la hausse.</p>	<p>La cible porte sur la contribution de l'industrie aux États et aux régions dans les réseaux d'échange d'informations sur la sécurité pour aider à l'élaboration du NASP et du RASP. S'agissant d'une activité continue, aucune date d'achèvement n'a été fixée. Le concept de SPI harmonisés a été supprimé, afin de préciser que l'accent est mis sur les métriques harmonisées, et non sur les SPI eux-mêmes.</p>
<p>Objectif 5 — La cible 5.2 (augmenter le nombre de prestataires de services participant aux programmes correspondants d'évaluation de l'industrie, reconnus par l'OACI, d'ici 2022) a été supprimée. Elle a pris la forme d'un exemple d'indicateur dans la cible 5.1.</p>	<p>Il est considéré que la participation des prestataires de services aux programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI constitue un moyen de parvenir à une fin et relève dès lors d'un indicateur de mesure des progrès plutôt que d'une cible.</p>
<p>Objectif 6 — La cible 6.1 (les États mettent en œuvre l'infrastructure de base de navigation aérienne et d'aérodrome d'ici 2022) a été prolongée jusqu'en 2025, en privilégiant une tendance à la hausse plutôt qu'une date d'achèvement.</p>	<p>La cible concerne les activités en cours ; bien qu'une date d'achèvement ait été incluse, l'accent est mis sur la démonstration d'une tendance à la hausse du niveau de conformité. L'objectif a été réécrit pour clarifier son intention, l'accent étant mis sur les normes de l'OACI.</p>
<ul style="list-style-type: none"> — Clarification de l'utilisation des indicateurs du GASP, à titre d'exemples. — Révision et réduction du nombre d'indicateurs présentés pour chaque cible du GASP. 	<p>Contrairement aux objectifs et cibles du GASP, les indicateurs constituent des exemples qui peuvent être utilisés pour mesurer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs et cibles. Cependant, les retours d'information semblent indiquer qu'ils sont considérés à tort comme des indicateurs obligatoires. Le texte a été modifié en conséquence. Le nombre d'indicateurs a été réduit et les indicateurs ont été révisés, car les commentaires reçus donnaient à entendre qu'un trop grand nombre d'indicateurs représentait un défi pour les États lorsqu'ils les adoptaient pour leurs NASP.</p>

<i>Amendement</i>	<i>Justification</i>
Création d'une nouvelle section dans le chapitre 1 sur l'élaboration d'une stratégie et d'un plan d'action.	Le GASP a été révisé pour devenir un document stratégique, présentant ce qui doit être réalisé, c'est-à-dire les objectifs et les cibles, tandis que la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde est considérée comme un plan d'action, décrivant comment les atteindre.
Création d'une nouvelle section dans le chapitre 1 pour aborder la relation entre les plans, y compris une représentation graphique, et un nouveau chapitre 6 sur le NASP et le RASP.	Ces ajouts fournissent des orientations claires sur les liens entre les plans national et régional de sécurité de l'aviation et le GASP, notamment la mise en correspondance du contenu du NASP et du RASP avec les objectifs, les cibles et les catégories d'événements à risque élevé du GASP (les éléments indicatifs traitent des liens NASP-PNS).
Création d'une nouvelle section dans le chapitre 1 pour traiter des éléments indicatifs et des outils liés au GASP, y compris une représentation graphique.	Les commentaires reçus indiquent que les États ont besoin d'aide pour sélectionner la série de documents et outils qui les aideront à élaborer un NASP, conformément au GASP et au RASP, le cas échéant.
<ul style="list-style-type: none"> — Révision de la terminologie afin d'inclure l'expression « catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) ». — Suppression de l'expression « autres catégories de risques de sécurité opérationnelle », qui est remplacée par « risques de sécurité opérationnelle ». 	Introduction, à un niveau élevé dans le GASP, de la notion selon laquelle les régions et les États devraient tenir compte des G-HRC lorsqu'ils définissent les risques de sécurité opérationnelle au niveau régional et national. La terminologie a été mise à jour dans un souci de clarté.
<ul style="list-style-type: none"> — Création d'une nouvelle section dans le chapitre 3 sur les événements perturbateurs. — Inclusion du concept de résilience dans la mission du GASP. 	Bien que le GASP ne traite pas de la COVID-19 elle-même, il peut servir de mécanisme permettant aux États d'identifier les dangers et de déterminer leur niveau de préparation pour répondre à de tels événements et en prévoir d'autres, comme partie intégrante de la gestion de la sécurité par l'État.
<ul style="list-style-type: none"> — Le contenu de la partie II, chapitres 1 et 2 (relatifs au RASP et au NASP) de l'édition 2020-2022 du GASP a été transféré et développé dans le <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> (Doc 10131). — La partie II, le chapitre 3 et les appendices A et B (relatifs à la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde), figurent désormais dans la <i>Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde</i> (Doc 10161). — L'appendice C (relatif au soutien à la mise en œuvre) a été supprimé ; des informations sont disponibles sur le site web public de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety. 	Pour que le GASP reste un document de haut niveau axé sur la stratégie et pour permettre une révision périodique plus souple des éléments indicatifs, le contenu relatif au soutien à la mise en œuvre a été transféré dans des documents autonomes qui, avec le GASP lui-même, formeraient un ensemble complet de documents destinés à l'élaboration et à la mise en œuvre de stratégies de sécurité aux niveaux international, régional et national.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire	XIII
Chapitre 1. Introduction	1-1
1.1 Objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité	1-1
1.2 Qu'est-ce que le GASP ?	1-1
1.3 Objectif du GASP	1-1
1.4 Principes du GASP.....	1-2
1.5 Portée du GASP	1-3
1.6 Processus de révision du GASP	1-3
1.7 Liens avec les autres plans mondiaux.....	1-4
1.8 Liens avec la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde	1-5
1.9 Liens avec les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.....	1-6
1.10 Éléments indicatifs et outils	1-7
Chapitre 2. Rôles et responsabilités	2-1
2.1 Généralités	2-1
2.2 Parties prenantes – Rôles et responsabilités au titre du GASP.....	2-1
2.3 Rôle de l'OACI.....	2-1
2.4 Rôle des États	2-2
2.5 Rôle des régions	2-3
2.6 Rôle de l'industrie.....	2-4
Chapitre 3. Défis et priorités en matière de planification de la sécurité	3-1
3.1 Généralités	3-1
3.2 Défis organisationnels	3-1
3.3 Infrastructure appropriée à l'appui de la sécurité des opérations	3-4
3.4 Risques de sécurité opérationnelle.....	3-5
3.5 Problèmes émergents	3-7
3.6 Événements perturbateurs	3-7
Chapitre 4. Objectifs, cibles et indicateurs du GASP	4-1
4.1 Généralités	4-1
4.2 Description des objectifs, cibles et indicateurs du GASP	4-1
4.3 Adaptation des objectifs, cibles et indicateurs du GASP au RASP et au NASP.....	4-5
Chapitre 5. Mesure de la performance de sécurité	5-1
5.1 Mesure de la performance de sécurité relative au GASP	5-1
5.2 Partage et échange d'informations sur la sécurité.....	5-1

	<i>Page</i>
5.3 Rapports d'avancement.....	5-2
5.4 Responsabilités en matière d'évaluation	5-2
Chapitre 6. Plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.....	6-1
6.1 Mise en œuvre d'un plan régional de sécurité de l'aviation	6-1
6.2 Avantages de l'élaboration d'un plan régional de sécurité de l'aviation.....	6-1
6.3 Mise en œuvre d'un plan national de sécurité de l'aviation	6-2
6.4 Avantages de l'élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation	6-2
6.5 Contenu des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation	6-2

Glossaire

DÉFINITIONS

Atténuation des risques. Processus d'intégration de défenses, de contrôles préventifs ou de mesures de rétablissement pour réduire la gravité et/ou la probabilité de la conséquence prévue d'un danger.

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.

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).

Données sur la sécurité. Ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs sur la sécurité recueillis auprès de diverses sources liées à l'aviation, qui est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité.

Note.— Les données sur la sécurité proviennent d'activités proactives ou réactives concernant la sécurité, notamment les suivantes :

- a) enquêtes sur des accidents ou des incidents ;
- b) comptes rendus sur la sécurité ;
- c) comptes rendus sur le maintien de la navigabilité ;
- d) suivi des performances opérationnelles ;
- e) inspections, audits, enquêtes ;
- f) études et analyses de sécurité.

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 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.

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

Informations sur la sécurité. Données sur la sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte donné de manière qu'elles soient utiles à des fins de gestion de la 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.

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.

Préoccupation significative de sécurité (SSC). Préoccupation occasionnée lorsque l'État permet au titulaire d'une autorisation ou d'une approbation d'exercer les privilèges qui y sont rattachés alors que les exigences minimales établies par l'État et par les normes des Annexes à la Convention ne sont pas remplies, ce qui entraîne un risque immédiat pour la sécurité de l'aviation civile internationale.

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 limités 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
ACI	Conseil international des aéroports
AESA	Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne
ANC	Commission de navigation aérienne
ASBU	Mise à niveau par blocs du système de l'aviation
ATS	Service de la circulation aérienne
BARS	Norme de base du risque en aviation
BBB	Bloc constitutif de base
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation (organisation des services de navigation aérienne civile)
CAP	Plan d'actions correctives
CAST	Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale
CFIT	Impact sans perte de contrôle
CICTT	Équipe de taxonomie commune CAST/OACI
CMA	Méthode de surveillance continue
COSCAP	Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité
EC	Élément crucial
EI	Mise en œuvre effective
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FSF	Fondation pour la sécurité des vols
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 d'événement à risque élevé dans le monde
IATA	Association du transport aérien international
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
IOSA	Audit IATA de la sécurité de l'exploitation
ISAGO	Programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol
IS-BAO	Norme internationale pour l'exploitation des avions d'affaires
iSTARS	Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
LOC-I	Perte de contrôle en vol
MAC	Collision en vol
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
ODD	Objectif de développement durable
OLF	Cadre en ligne
ONU	Nations Unies
PANS	Procédures pour les services de navigation aérienne
PASO	Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique
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
RE	Sortie de piste
RI	Incursion sur piste
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
SARP	Normes et pratiques recommandées
SEI	Initiative de renforcement de la sécurité
SGS	Système de gestion de la sécurité
SPI	Indicateur de performance de sécurité
SSC	Préoccupation significative de sécurité
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 OBJECTIF STRATÉGIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

1.1.1 La sécurité est la priorité absolue des objectifs stratégiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces objectifs stratégiques visent à renforcer la sécurité de l'aviation civile dans le monde et sont principalement axés sur une supervision nationale efficace de la sécurité et sur les capacités d'un État en matière de gestion de la sécurité. L'objectif s'inscrit dans le contexte des mouvements en pleine expansion de passagers et de fret, et de la nécessité de se pencher sur le rendement et la durabilité du point de vue environnemental. La sécurité du système de l'aviation contribue au développement économique des États et de leurs industries. Le Plan de sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) expose la stratégie mondiale pour le triennat, afin d'atteindre l'objectif stratégique de sécurité de l'OACI.

1.1.2 Des informations supplémentaires sur les objectifs stratégiques de l'OACI sont disponibles sur le site web de l'OACI www.icao.int.

1.2 QU'EST-CE QUE LE GASP ?

Le GASP est le document qui expose la stratégie mondiale pour l'amélioration constante de la sécurité de l'aviation. Dans la résolution A40-1 — *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, l'Assemblée a reconnu l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'objectif stratégique de sécurité de l'OACI. En outre, l'Assemblée a décidé que le GASP, ainsi que le *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750), devront fournir le cadre dans lequel les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation seront élaborés et mis en œuvre, garantissant ainsi la cohérence, l'harmonisation et la coordination des efforts visant à améliorer la sécurité, la capacité et l'efficacité de l'aviation civile internationale.

1.3 OBJECTIF DU GASP

1.3.1 Le GASP a pour objectif général de réduire sans relâche les accidents mortels et risques de décès liés aux accidents en guidant l'élaboration et la mise en œuvre harmonisées des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. Les États, les régions et l'industrie favorisent la mise en œuvre de la stratégie exposée dans le GASP au travers des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. Il s'agit à travers le GASP d'aider les États, les régions et l'industrie dans leur planification et leur mise en œuvre de la sécurité respectives :

- a) en établissant une stratégie mondiale de sécurité, y compris des objectifs, cibles et indicateurs ;
- b) en fournissant un cadre pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation ;
- c) en fournissant des orientations pour l'élaboration de plans d'action visant à soutenir la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation au moyen de la feuille de route pour la sécurité

de l'aviation dans le monde [voir la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161)];

- d) en fournissant une méthodologie pour guider la détection des défis organisationnels, des dangers et des problèmes émergents, et la gestion des risques de sécurité opérationnelle.

1.3.2 À travers le GASP, l'OACI continue d'accorder la priorité à une action mondiale dans les domaines de la sécurité de l'aviation en s'attaquant aux catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) identifiées à l'heure actuelle : impact sans perte de contrôle ; perte de contrôle en vol ; collision en vol ; sortie de piste ; et incursion sur piste. Les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI), présentées dans la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, s'attaquent aux précurseurs et aux facteurs contributifs de chacune de ces G-HRC, contribuant ainsi à faire baisser le taux mondial d'accidents et à réduire sans discontinuer les accidents mortels.

1.4 PRINCIPES DU GASP

Le GASP renferme une vision traduisant l'intention qui le sous-tend. Il comprend également un énoncé de mission qui expose ce que l'OACI cherche à réaliser par son biais. Un ensemble de valeurs sont exposées dans le plan, qui visent à guider les plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation et à permettre au GASP d'atteindre son objectif.

Vision : Atteindre l'objectif de zéro accident mortel dans les opérations commerciales d'ici 2030 et au-delà.

Mission : Renforcer en permanence la performance et la résilience de la sécurité de l'aviation internationale en fournissant un cadre de collaboration aux États, aux régions et à l'industrie.

Valeurs : Le GASP s'efforce de renforcer la sécurité de l'aviation dans le monde :

- a) en promouvant une culture de sécurité positive ;
- b) en reconnaissant et soutenant la responsabilité du secteur de l'aviation en ce qui concerne la sécurité du public ;
- c) en encourageant la collaboration, le travail d'équipe et le partage des connaissances en matière de gestion de la sécurité ;
- d) en protégeant les données et l'information sur la sécurité ;
- e) en promouvant le partage et l'échange d'information sur la sécurité ;
- f) en prenant des décisions guidées par les données ;
- g) en établissant des priorités d'action pour traiter des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels par le biais d'une approche fondée sur les risques ;
- h) en affectant des ressources pour détecter et analyser les dangers et étudier leurs conséquences ou résultats à travers une approche fondée sur les risques ;
- i) en gérant proactivement les problèmes émergents.

1.5 PORTÉE DU GASP

1.5.1 Le GASP est un document stratégique qui permet aux États, aux régions et à l'industrie d'adopter une approche progressive et souple de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation et des SEI correspondantes visant à améliorer la sécurité. Conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, les États doivent développer leurs capacités de supervision de la sécurité dans le cadre de la mise en œuvre d'un programme national de sécurité (PNS). Le GASP est un moyen pour les États de parvenir à la conformité avec les SARP de l'OACI portant sur la sécurité et de dépasser le niveau minimal de conformité en renforçant proactivement la sécurité à travers la gestion des défis organisationnels, des risques de sécurité opérationnelle et des problèmes émergents. Le GASP aide les États à détecter les dangers et les carences de sécurité et à établir des priorités d'actions afin de s'acquitter de leurs responsabilités relatives à la sécurité au moyen d'un plan d'action exposé dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161). Le GASP aide par ailleurs les États à renforcer leurs capacités de gestion de la sécurité grâce à un processus structuré fondé sur les éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité et la mise en œuvre d'un PNS.

1.5.2 Les plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) devraient être coordonnés par les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) pour traiter de problèmes régionaux spécifiques de sécurité, conformément aux objectifs et cibles du GASP. La coordination des activités entre les RASG et les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) est essentielle à la réalisation des objectifs du GASP et des ambitions du GANP, respectivement, car l'augmentation de la capacité et l'amélioration de l'efficacité de la navigation aérienne doit se faire de manière sûre, et des mesures d'atténuation des risques de sécurité appropriées sont nécessaires à la prévention des accidents.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859) contient des lignes directrices relatives aux responsabilités de gestion d'un État en matière de sécurité.

1.6 PROCESSUS DE RÉVISION DU GASP

1.6.1 Le GASP est révisé et mis à jour avant chaque session de l'Assemblée de l'OACI, tous les trois ans.

1.6.2 Le GASP est élaboré grâce aux travaux du Groupe d'étude du GASP (GASP-SG), un groupe conjoint d'experts en réglementation et de l'industrie établi par l'OACI afin d'assurer que le plan et son contenu tiennent compte des besoins de la communauté aéronautique aux niveaux international, régional et national.

1.6.3 La Commission de navigation aérienne (ANC) examine le GASP dans le cadre de son programme de travail et consulte les États et les organisations non gouvernementales sur les amendements proposés. La consultation a lieu par le biais d'une lettre aux États, d'une conférence de navigation aérienne, d'une conférence de haut niveau sur la sécurité ou de réunions à l'échelon division et d'événements de haut niveau similaires. L'ANC rend alors compte au Conseil de l'OACI et fournit :

- a) un examen de l'avancement à l'échelle mondiale en matière d'amélioration de la performance de sécurité en aviation, de mise en œuvre des PNS et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), ainsi que toute atténuation pertinente des risques ;
- b) les recommandations des RASG ;
- c) les leçons tirées par les États, les régions et l'industrie ;
- d) les changements possibles dans les nécessités, les contextes de réglementation et d'autres facteurs d'influence de l'aviation future ;

- e) les résultats des recherches, le développement et la validation de questions opérationnelles et technologiques pouvant avoir une incidence sur la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde ;
- f) les amendements proposés du contenu du GASP.

1.6.4 Le GASP est sous l'autorité du Conseil de l'OACI afin d'en garantir la cohérence avec les autres plans mondiaux de l'OACI et les objectifs stratégiques de l'Organisation. Le Conseil approuve le GASP avant d'éventuels aménagements budgétaires et l'entérinement par l'Assemblée. Après adoption par le Conseil, le GASP est présenté à la session suivante de l'Assemblée pour être approuvé.

1.7 LIENS AVEC LES AUTRES PLANS MONDIAUX

1.7.1 La Convention relative à l'aviation civile internationale établit l'objectif de l'OACI d'encourager « la planification et le développement du transport aérien international ». Le transport aérien est essentiel à un développement économique et social durable. Les plans mondiaux de l'OACI sont essentiels à la sécurité, la sûreté, l'efficacité, la viabilité économique et la responsabilité sur le plan environnemental du transport aérien. Ils fournissent un moyen de faire progresser les objectifs stratégiques de l'OACI. Les plans mondiaux de l'OACI sont notamment : le GASP, le GANP et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

1.7.2 La sécurité est cruciale lorsqu'il s'agit de planifier la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles de navigation aérienne, conformément au GANP, afin de déterminer si elles peuvent l'être en toute sécurité. Une évaluation des risques pour la sécurité renseigne sur les dangers pouvant surgir, par exemple :

- a) toute modification prévue dans l'utilisation de l'espace aérien ;
- b) introduction de nouvelles technologies ou procédures ;
- c) retrait d'aides de navigation plus anciennes du service.

1.7.3 Une évaluation des risques de sécurité permet également d'en évaluer les conséquences potentielles (telles qu'une collision en vol). Sur la base des résultats d'une évaluation des risques de sécurité, des stratégies d'atténuation peuvent être mises en place afin de mesurer et de surveiller la performance de sécurité associée à toute amélioration opérationnelle de navigation aérienne. Toute amélioration opérationnelle visant à renforcer la performance du système de navigation aérienne devrait avoir pour base une évaluation des risques pour la sécurité.

1.7.4 Le GASP complète le GANP en donnant aux États et à l'industrie les outils pour instaurer une approche de gestion de la sécurité à travers leur PNS et SGS. Le GANP, au travers de l'évolution du système décrit dans la feuille de route conceptuelle et des améliorations opérationnelles détaillées dans les cadres techniques, soutient les objectifs contenus dans le GASP et le GASeP en renforçant la sécurité et la sûreté du système de navigation aérienne comme en témoignent les ambitions en matière de performance.

1.7.5 La sécurité et la sûreté sont d'une importance capitale en aviation. La perception que le public voyageur a de la sécurité d'un système d'aviation est également liée à la fiabilité du système dans la réalité. Les morts résultant d'actes d'intervention illicites ont une incidence sur la perception qu'a le public de la sécurité de l'aviation. Le GASeP sert de base aux États, à l'industrie et à d'autres parties prenantes pour qu'ils s'efforcent ensemble de réaliser l'objectif partagé et commun de renforcement de la sûreté de l'aviation dans le monde entier. Il vise à atteindre les résultats prioritaires essentiels, comme le développement d'une culture de la sûreté et l'amélioration de la supervision. Les objectifs et cibles du GASP appuient le GASeP en fournissant les meilleures pratiques et modèles pouvant être aussi efficaces dans la gestion de la sûreté qu'elles le sont dans la gestion de la sécurité. Cela comprend : une supervision efficace, une culture organisationnelle, un processus de gestion des risques et un processus d'assurance. Le GASeP à son tour appuie la

vision zéro accident mortel du GASP. Conformément à l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, des mesures de sûreté doivent être mises en œuvre pour protéger l'aviation civile contre les « actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile ». La mise en œuvre effective des mesures de sûreté est donc essentielle pour garantir la sécurité de l'aviation civile. Par conséquent, l'ensemble des améliorations cumulatives de la sûreté de l'aviation non seulement renforce à l'échelle mondiale la sûreté de l'aviation civile, mais contribue également à la sécurité, à la facilitation et à l'exploitation du système de l'aviation civile internationale. Il est également nécessaire d'évaluer les risques de sécurité découlant des stratégies d'atténuation dans le domaine de la sûreté. Les principes de gestion intégrée des risques ont l'avantage de permettre la meilleure utilisation des mesures de gestion des risques mises en œuvre dans les deux domaines afin de renforcer la sécurité globale de l'aviation civile, notamment en évitant les interférences négatives entre les stratégies sectorielles d'atténuation.

1.8 LIENS AVEC LA FEUILLE DE ROUTE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

1.8.1 Deux éléments clés doivent être inclus dans la planification de la sécurité de l'aviation :

- a) une stratégie : *qu'est-ce qui doit être réalisé par un plan ?* Cela comprend l'analyse des défis, la définition des objectifs et des cibles et la manière de mesurer la réalisation de ces objectifs et cibles ;
- b) un plan d'action : *comment les objectifs et les cibles définis dans la stratégie seront-ils atteints ?* Cela inclut les initiatives nécessaires pour atteindre les objectifs et les cibles.

1.8.2 Le GASP énonce la stratégie globale de sécurité. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (qui est désormais présentée sous la forme d'un manuel de l'OACI, le Doc 10161) constitue un plan d'action pour aider la communauté aéronautique à élaborer des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (RASP et 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 SEI spécifiques associées aux objectifs et cibles du GASP, ainsi qu'aux G-HRC. Chaque SEI comprend un ensemble d'actions que les parties prenantes peuvent utiliser pour élaborer et mettre en œuvre des plans d'action spécifiques. Les États et les régions, en collaboration avec l'industrie, devraient utiliser la feuille de route pour alimenter ou compléter, selon le cas, les activités nationales et régionales de gestion de la sécurité et élaborer des SEI spécifiques pour soutenir la stratégie exposée dans leurs NASP et RASP respectivement. L'utilisation de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde comme base des plans d'action régionaux et nationaux pour la sécurité renforce la coordination, réduisant ainsi les incohérences et les doublons. La figure 1-1 illustre les liens entre le GASP et la feuille de route.

<i>Planification de la sécurité de l'aviation</i>	
<i>Stratégie</i>	<i>Plan d'action</i>
Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004)	Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161)

Figure 1-1. Liens entre le GASP et la feuille de route

1.9 LIENS AVEC LES PLANS RÉGIONAUX ET NATIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

1.9.1 Le GASP établit une stratégie mondiale pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation. Il expose les objectifs mondiaux et les G-HRC. Comme le GASP présente une perspective mondiale, son contenu doit être adapté pour répondre aux besoins régionaux. Pour ce faire, chaque région doit établir un RASP. Celui-ci expose l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional (ou « pour une région ») pour une période donnée. Il expose à toutes les parties prenantes ce à quoi les différentes entités régionales participant à la gestion de la sécurité de l'aviation devraient affecter les ressources durant les années à venir. Le RASP devrait être élaboré conformément aux objectifs, cibles et G-HRC du GASP. Il devrait néanmoins être fondé sur l'évaluation des risques propre à la région et tenir compte des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels spécifiques de la région.

1.9.2 Un NASP expose l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national, pour une période donnée. Il présente les objectifs et cibles nationaux de sécurité, les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels, ainsi que les SEI accompagnées d'actions spécifiques pour y donner suite (c'est-à-dire un plan d'action). L'État devrait utiliser à la fois le GASP et le RASP pour élaborer son NASP. Bien que l'État doive consulter la dernière édition du GASP et du RASP, s'il existe (comme le montre la figure 1-2), il ne doit pas se reporter uniquement au GASP et/ou au RASP pour élaborer son NASP. Il est utile d'identifier les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels de l'État, en utilisant les processus et les informations existants (par exemple, les évaluations des risques de sécurité). Le GASP comprend des objectifs spécifiques applicables à tous les États, pour renforcer la sécurité à l'échelle nationale et contribuer à l'amélioration de la sécurité de l'aviation à l'échelle internationale. Le RASP présente des objectifs, des cibles et des HRC régionaux, dont certains s'ajoutent à ceux énumérés dans le GASP. Certaines des SEI du RASP peuvent ne pas s'appliquer directement à un État, car elles peuvent être destinées au RASG ou à une autre entité régionale (par exemple, le RASG doit établir un registre régional des risques de sécurité d'ici 2024). Certaines cibles ou SEI peuvent néanmoins être destinées à différents États (tels que les États de la région pour certifier tous les aéroports utilisés pour les vols internationaux d'ici 2025). Dans ce cas, l'objectif régional ou la SEI spécifique doit être inclus dans le NASP de l'État, en plus des informations pertinentes du GASP. Par conséquent, l'État devrait consulter à la fois le GASP et le RASP pertinent lors de l'élaboration de son NASP. La figure 1-2 illustre les liens entre le GASP, le RASP et le NASP.

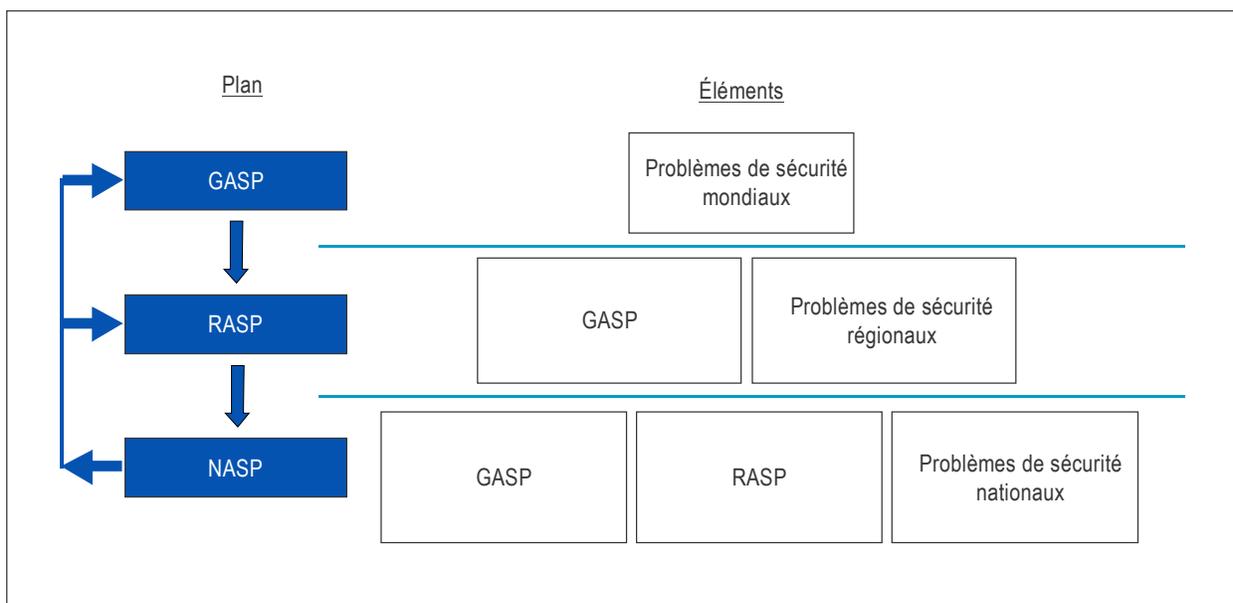


Figure 1-2. Liens entre le GASP, le RASP et le NASP

1.10 ÉLÉMENTS INDICATIFS ET OUTILS

1.10.1 L'OACI a élaboré un ensemble actualisé d'éléments indicatifs et d'outils liés au GASP. Ils 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 aideront les États à progresser dans le processus d'élaboration du NASP. Les outils électroniques permettent la détection des problèmes de sécurité, ainsi que leur suivi et compte rendu, pour mesurer la performance de sécurité. Ils sont conçus pour suivre la mise en œuvre du NASP et évaluer son efficacité réelle en ce qui concerne l'amélioration de la sécurité au niveau national. La figure 1-3 illustre l'ensemble des éléments indicatifs et des outils qui complètent le GASP et soutiennent l'élaboration et la mise en œuvre des NASP et des RASP.

1.10.2 Des informations supplémentaires sur les éléments indicatifs et les outils liés au GASP sont disponibles sur le site web de l'OACI www.icao.int/gasp.

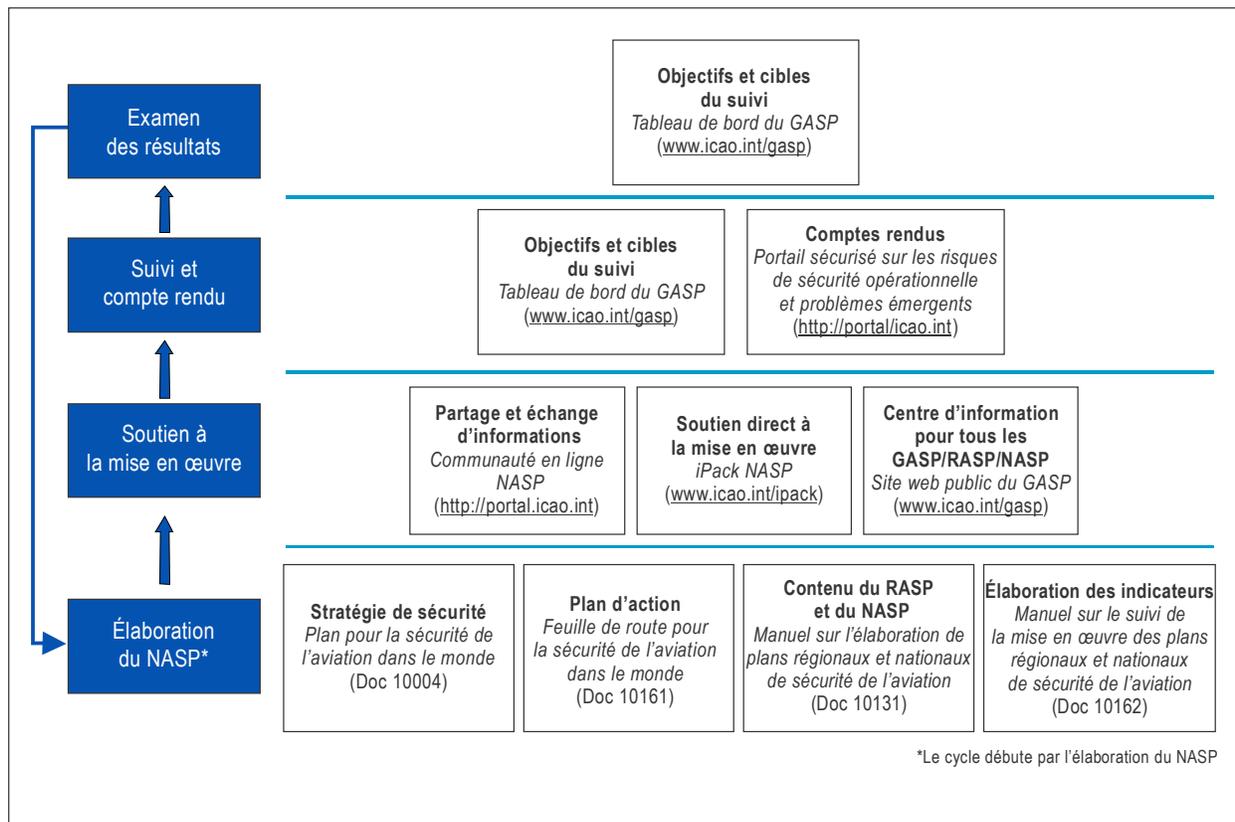


Figure 1-3. Éléments indicatifs et outils liés au GASP

Chapitre 2

RÔLES ET RESPONSABILITÉS

2.1 GÉNÉRALITÉS

La responsabilité d'un État individuel en matière de supervision de la sécurité est la base sur laquelle repose la sécurité d'un système de transport aérien mondial. Les États qui éprouvent des difficultés à exercer les fonctions de supervision de la sécurité peuvent avoir une incidence sur la condition de l'aviation civile internationale. Malgré la tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde, les décès associés aux vols commerciaux réguliers persistent. Parallèlement, une augmentation du volume de la circulation étant prévue, les pressions pour faire baisser le taux d'accidents dans le monde s'accroissent. Il faut prêter attention à une série de G-HRC mises en évidence afin de continuer à réduire le nombre et les risques de décès (cf. chapitre 3). Le GASP fournit aux États, aux régions et à l'industrie un cadre de collaboration pour la gestion des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle, par l'élaboration et la mise en œuvre des RASP et des NASP.

2.2 PARTIES PRENANTES — RÔLES ET RESPONSABILITÉS AU TITRE DU GASP

2.2.1 Les parties prenantes clés du GASP sont, sans toutefois s'y limiter, l'OACI, les États, les RASG, les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et les incidents (RAIO), les programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et l'industrie. Les PIRG jouent également un rôle essentiel, en coordination avec les RASG (voir § 1.5.2).

2.2.2 Toutes les parties prenantes de l'aviation doivent s'investir dans l'effort d'amélioration constante de la sécurité. Outre l'élaboration de SARP, l'OACI soutient la réalisation des objectifs du GASP en fournissant des ressources, des outils de mise en œuvre et une assistance via différents programmes et initiatives. Les États qui sont en mesure de le faire peuvent également aider d'autres États à atteindre les objectifs du GASP.

2.2.3 Le GASP offre une stratégie d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation au niveau international. Les États et les régions sont responsables de l'élaboration des NASP et des RASP, en conformité avec le GASP. Les objectifs et cibles nationaux et régionaux de sécurité doivent être adaptés aux défis auxquels font face les États et les autres parties prenantes concernées. Les sections suivantes décrivent les rôles spécifiques de l'OACI, des États, des régions et de l'industrie au regard de la réalisation des objectifs du GASP.

2.3 RÔLE DE L'OACI

L'OACI joue un rôle de soutien et de suivi dans la réalisation des objectifs du GASP aux niveaux mondial, régional et national. Le rôle de l'Organisation dans le cadre du GASP consiste notamment à :

- a) encourager la collaboration au niveau mondial afin de renforcer la sécurité ;
- b) coordonner les activités des RASG pour en garantir la conformité avec le GASP ;

- c) assurer une coordination étroite entre les RASG et les PIRG ;
- d) encourager la participation active des États et de l'industrie au sein des RASG ;
- e) encourager l'implication active des mécanismes régionaux, comme les RSOO, RAIO et COSCAP, dans les activités du RASG ;
- f) soutenir les mécanismes régionaux de supervision de la sécurité dans le but de renforcer les capacités nationales et régionales de supervision de la sécurité, les enquêtes sur les accidents et les PNS des États individuels ;
- g) encourager les États ayant un système efficace de supervision de la sécurité à aider d'autres États, dans la mesure du possible ;
- h) fournir des données et des outils pour appuyer le suivi des objectifs du GASP ;
- i) favoriser le partage et l'échange d'informations sur la sécurité et les meilleures pratiques à travers les régions ;
- j) faciliter l'accès des États aux ressources et à l'assistance technique ;
- k) faciliter la formation et les ateliers.

2.4 RÔLE DES ÉTATS

Le rôle des États dans le cadre du GASP consiste notamment à :

- a) répondre en priorité aux préoccupations significatives de sécurité (SSC) ;
- b) acquérir les compétences techniques nécessaires, localement ou dans des ateliers, des groupes d'experts, etc. ;
- c) élaborer et mettre en œuvre un NASP, en tenant compte du RASP et du GASP (cf. chapitre 6) ;
- d) assurer la mise en œuvre effective des huit EC du système national de supervision de la sécurité (cf. chapitre 3, figure 3-1) ;
- e) tirer parti des systèmes de supervision de la sécurité pour adopter une approche de gestion de la sécurité comme le prévoit le PNS [(Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*). Les SARP sont destinées à aider les États à gérer les risques de sécurité de l'aviation. Les États devront demander aux fournisseurs de services concernés sous leur autorité de mettre en place un SGS (cf. chapitre 3, § 3.2.2)] ;
- f) fournir une assistance technique aux autres États, dans la mesure du possible ;
- g) participer activement aux travaux du RASG et les soutenir, y compris ses organismes contributeurs et d'autres groupes régionaux pertinents (notamment en couvrant les aspects liés à la sécurité dans les enquêtes sur les accidents et/ou la navigation aérienne) en fournissant une expertise technique et en veillant à ce que des ressources adéquates soient disponibles ;
- h) partager les informations sur la sécurité avec le RASG et l'OACI (y compris l'état d'avancement des objectifs et cibles nationaux en matière de sécurité).

2.5 RÔLE DES RÉGIONS

2.5.1 Dans le contexte du GASP, le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou d'entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique.

2.5.2 Au niveau régional, les RASG sont les principaux moteurs de la stratégie de sécurité de l'aviation et du processus de planification connexe. Ils se composent d'États, d'entités régionales et de l'industrie, entre autres. Les RASG s'appuient sur les travaux déjà réalisés par les États et/ou des organisations régionales comme les COSCAP et les RSOO. Ils servent de forums régionaux coopératifs rassemblant les efforts mondiaux, régionaux, nationaux et de l'industrie aux fins du renforcement continu de la sécurité de l'aviation dans le monde. Les RASG éliminent la duplication des activités grâce à l'établissement de programmes de sécurité régionaux coopératifs. Cette approche coordonnée réduit considérablement le fardeau en ressources humaines et financières des États et permet la mise en place d'améliorations mesurables en matière de sécurité.

2.5.3 Le rôle du RASG dans le cadre du GASP consiste notamment à :

- a) appuyer et surveiller les progrès effectués dans la réalisation des objectifs du GASP au niveau régional ;
- b) structurer ses travaux dans l'esprit du GASP afin de prêter attention aux défis organisationnels, aux risques de sécurité opérationnelle, aux problèmes émergents et à la gestion de la performance de sécurité ;
- c) identifier les dangers, en collaborant à la réalisation des évaluations des risques de sécurité au niveau régional et en encourageant les États à mettre à exécution des mesures en utilisant la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) comme base de l'élaboration d'un plan d'action ;
- d) coordonner et assurer le suivi de la mise en œuvre des SEI régionales ;
- e) élaborer un RASP conforme au GASP, en soutenir la mise en œuvre et en assurer le suivi [cf. le chapitre 6 et le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131)] ;
- f) fournir une assistance technique aux États dans la région (par exemple en proposant des experts en la matière, en dirigeant des ateliers et en favorisant la formation) ;
- g) servir de centralisateur pour coordonner les initiatives, les efforts et les programmes régionaux associés au GASP visant à atténuer les risques de sécurité opérationnelle.

2.5.4 En tant que partie intégrante du GASP, les RASG, ainsi que les RSOO, coordonnent toutes les activités entreprises pour remédier aux problèmes régionaux de sécurité, de manière harmonisée dans la mesure du possible. Les RSOO jouent un rôle important en appuyant l'établissement et le fonctionnement de systèmes de supervision de la sécurité et en analysant les informations sur la sécurité à l'échelle régionale. Un certain nombre d'États éprouvent des difficultés à remédier aux carences de sécurité, faute de ressources. L'OACI a pris l'initiative de résoudre ce problème en facilitant l'établissement de RSOO, à travers lesquelles des groupes d'États peuvent collaborer et partager des ressources pour améliorer leurs capacités de supervision de la sécurité. Il existe de plus en plus de RSOO, dont plusieurs sont déjà bien établies, et il est prévu que d'autres deviennent pleinement opérationnelles au cours des prochaines années. Les RSOO couvrent en général un certain nombre d'instances juridiques et de structures institutionnelles, notamment des organisations intergouvernementales internationales, comme l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) et le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO). Des projets moins institutionnalisés, établis au titre du COSCAP de l'OACI, jouent également un rôle primordial dans le GASP. Le RASP, mentionné au § 2.5.3, alinéa e) ci-dessus, peut être complété par les plans de sécurité de l'aviation élaborés par les RSOO.

Note.— Des orientations relatives à la mise en place et à la gestion d'une RSOO sont fournies dans le Manuel de supervision de la sécurité, Partie B — Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité (Doc 9734, partie B).

2.5.5 Les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) facilitent la mise en place des systèmes d'enquête sur les accidents et les incidents en offrant aux États la possibilité de partager les ressources financières et humaines nécessaires, leur permettant ainsi de remplir leurs obligations d'enquête sur les accidents aux termes de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Note.— Des orientations relatives à l'établissement et à la gestion d'un RAIO sont fournies dans le Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (Doc 9946).

2.6 RÔLE DE L'INDUSTRIE

2.6.1 Dans le contexte du GASP, le terme « industrie » renvoie aux fournisseurs de services, tels : les exploitants d'aéronefs ; les organismes de maintenance agréés ; les organismes chargés de la conception de type ou de la construction d'avions, de moteurs ou d'hélices ; les organismes de formation agréés ; les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS) ; les exploitants d'aérodromes ; ainsi que les organisations non gouvernementales (par exemple des organisations internationales) et les autres entités qui font partie de l'industrie de l'aviation, le cas échéant.

2.6.2 L'industrie devrait soutenir activement la réalisation des objectifs du GASP, en participant à l'élaboration et à la mise en œuvre des RASP et des NASP. Le processus d'élaboration du RASP et du NASP devrait inclure la consultation avec l'industrie. Les parties prenantes de l'industrie devraient examiner la feuille de route pour définir les SEI qui soutiennent la mise en œuvre du RASP et du NASP par l'intermédiaire de plans d'action spécifiques. À cette fin, l'industrie devrait participer activement aux RASG, et collaborer avec eux, pour renforcer la sécurité de manière coordonnée.

2.6.3 L'industrie devrait participer à la mise en œuvre du SGS afin de détecter en permanence les dangers, gérer les risques de sécurité et œuvrer conjointement avec l'OACI, les régions et les États à l'échange d'informations sur la sécurité, le suivi de la sécurité et les programmes d'audit. Les organisations non gouvernementales devraient fournir des éléments indicatifs ainsi qu'une formation afin d'aider leurs membres dans le cadre des HRC et de la mise en œuvre du SGS.

Chapitre 3

DÉFIS ET PRIORITÉS EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DE LA SÉCURITÉ

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 Le présent chapitre expose les défis et priorités liés à la sécurité, qui préoccupent la communauté aéronautique internationale. Ces défis découlent de l'analyse des données sur la sécurité, collectées à partir d'activités proactives et réactives liées à la sécurité, réalisées par l'OACI. Les défis identifiés aident l'Organisation à définir des priorités aux fins d'une action mondiale, qui servent ensuite de base à l'élaboration des objectifs et cibles du GASP. La mise en évidence des défis liés à la sécurité et la définition des domaines prioritaires nécessitant des mesures sont les étapes principales du processus de planification de la sécurité de l'aviation. Les données sur la sécurité utilisées pour identifier les défis et définir les priorités incluent, sans toutefois s'y limiter, les suivantes : enquêtes sur les accidents ou incidents ; comptes rendus sur la sécurité ; comptes rendus de maintien de la navigabilité ; suivi de la performance de sécurité opérationnelle ; inspections, audits, enquêtes ; et études et examens sur la sécurité. Le présent chapitre fournit des informations générales sur les objectifs et cibles sélectionnés pour l'édition 2023-2025 du GASP.

3.1.2 Lorsqu'un État, une région ou l'industrie réalise sa propre analyse guidée par les données afin d'identifier les défis et déterminer les priorités, il devrait prendre en considération ses forces, ses faiblesses, ses opportunités et ses menaces. Elles servent de fondement et de contexte à l'élaboration d'un RASP ou d'un NASP conforme aux objectifs et cibles du GASP (cf. chapitre 4). Plusieurs facteurs conditionnent la manière dont le GASP est adapté aux niveaux régional et national. Ces facteurs devraient être pris en compte dans le cadre de l'analyse et inclure : les facteurs politiques, juridiques, économiques, socio-culturels et technologiques.

3.1.3 L'analyse entreprise par l'OACI a conduit à la mise en évidence de défis pris en considération dans le GASP. Ces défis sont essentiellement liés aux responsabilités nationales en matière de gestion de la sécurité. La section 3.4 du présent chapitre expose les résultats de l'analyse des risques de sécurité opérationnelle qui ont servi à identifier les G-HRC dont les États et régions devraient tenir compte, et la section 3.5 traite des problèmes émergents. En outre, l'analyse a examiné la nécessité d'une infrastructure appropriée à l'appui de la sécurité des opérations (cf. section 3.3). Les résultats de l'analyse figurant dans le présent chapitre ont servi à élaborer les objectifs et cibles du GASP exposés dans le chapitre 4.

3.1.4 Outre ce qui précède, la pandémie de COVID-19 a mis en évidence la nécessité d'envisager, dans les plans de sécurité, les différentes répercussions des événements perturbateurs sur l'aviation. La section 3.6 aborde les événements perturbateurs.

3.2 DÉFIS ORGANISATIONNELS

Les défis organisationnels sont des problèmes systémiques qui ont une incidence sur la culture organisationnelle, les politiques et procédures, l'efficacité des contrôles des risques de sécurité. Les organisations comprennent les entités au sein d'un État, comme l'Autorité de l'aviation civile (AAC) et les fournisseurs de services, tels que les exploitants d'aéronefs, les prestataires ATS, les organismes de formation aéronautique agréés, les organismes de maintenance agréés, les exploitants d'aérodromes, etc. Les organisations doivent identifier les dangers et atténuer les risques connexes aux fins

de la gestion de la sécurité. Deux défis organisationnels courants auxquels font face les États sont le manque de supervision efficace de la sécurité et les difficultés de mise en œuvre d'un PNS.

3.2.1 Supervision efficace de la sécurité

3.2.1.1 La supervision de la sécurité est une fonction au moyen de laquelle les États assurent la mise en œuvre effective des SARP liées à la sécurité et des procédures connexes figurant dans les annexes de la Convention relative à l'aviation civile internationale et les documents de l'OACI sur la question. La supervision de la sécurité assure également que l'industrie de l'aviation nationale offre un niveau de sécurité égal ou meilleur que celui qui est défini par les SARP. Les États ont des responsabilités d'ensemble de supervision de la sécurité qui mettent l'accent sur leur engagement en matière de sécurité concernant les activités aéronautiques de l'État. Les huit éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité sont exposés à la figure 3-1. Les États doivent établir les EC-1 à EC-5 avant la mise en œuvre des EC-6 à EC-8 aux fins d'une supervision et d'une gestion efficaces de la sécurité. La responsabilité d'un État individuel en matière de supervision de la sécurité est la base sur laquelle repose la sécurité d'un système de transport aérien mondial. Les États qui éprouvent des difficultés à exercer les fonctions de supervision de la sécurité peuvent avoir une incidence sur la condition de l'aviation civile internationale.



Figure 3-1. Éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité de l'État

3.2.1.2 Les États devraient œuvrer sans relâche à l'amélioration de leur mise en œuvre effective des huit EC du système national de supervision de la sécurité dans tous les domaines concernés, en fonction de la complexité de leur système d'aviation. Grâce aux efforts de collaboration, le niveau de conformité peut être renforcé, en particulier dans ces régions où les États font face à des pénuries de ressources humaines, financières ou techniques. La collaboration peut passer par l'établissement d'organisations qui fournissent des solutions de sécurité dans des régions se heurtant à des restrictions budgétaires. Une supervision efficace de la sécurité exige un investissement dans les ressources humaines et techniques pour atteindre les objectifs du GASP et s'assurer que les SEI produisent les avantages escomptés. Les États peuvent avoir recours à l'assistance fournie par l'OACI, d'autres États et/ou organisations, notamment les RSOO et les RAIO.

3.2.1.3 Les États peuvent de leur propre initiative envisager de déléguer des fonctions de sécurité, notamment celles qui sont liées à la certification et à la surveillance, à des États et/ou organisations compétents.

3.2.1.4 En outre, les États peuvent envisager de déléguer des activités à d'autres organisations compétentes, telles les associations professionnelles, les organisations représentant l'industrie ou d'autres organes pouvant, au nom des États, collecter, analyser et protéger les données et informations sur la sécurité, fournir de la formation ou réaliser des activités de suivi.

3.2.1.5 Les États peuvent déléguer des fonctions à d'autres États et/ou organisations, notamment les RSOO, mais ils demeurent responsables de leurs obligations au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Néanmoins, sous réserve des ententes aux termes de l'article 83 *bis*, l'État d'immatriculation peut choisir de transférer certaines fonctions et tâches, ainsi que les responsabilités connexes, à l'État de l'exploitant dans le cas de la location, de l'affrètement ou de la banalisation d'un aéronef ou de tout autre arrangement similaire. Le principal objectif du transfert de certaines fonctions en vertu de l'article 83 *bis* est de renforcer les capacités de supervision de la sécurité en déléguant la responsabilité de la supervision à l'État de l'exploitant, en reconnaissant que ledit État peut être mieux placé pour s'en acquitter. Néanmoins, avant d'accepter le transfert de toute fonction, l'État d'immatriculation devrait vérifier que l'État de l'exploitant est pleinement capable de s'en acquitter conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale et aux SARP et que celui-ci accepte de s'acquitter de ces fonctions et d'en assumer la responsabilité.

Note.— Les orientations relatives à l'article 83 bis sont fournies dans le Manuel sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 10059).

3.2.2 Mise en œuvre du programme national de sécurité

3.2.2.1 Les États devraient s'appuyer sur des systèmes de base de supervision de la sécurité pour mettre en œuvre des PNS efficaces. Aux termes de l'Annexe 19, les États devront demander aux fournisseurs de services concernés sous leur autorité de mettre en place un SGS. Le SGS permet aux fournisseurs de services de saisir et de transmettre les informations relatives à la sécurité, ce qui contribue à la gestion des risques de sécurité. Un PNS nécessite la mise en œuvre d'une approche fondée sur le risque pour mesurer et suivre l'évolution de la performance de sécurité du système d'aviation civile de l'État et les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs de sécurité de l'État. Dans ce contexte, le rôle de l'État évolue pour inclure l'établissement et l'atteinte de cibles de performance de sécurité, ainsi qu'une supervision efficace du SGS de ses fournisseurs de services.

3.2.2.2 Un PNS nécessite une collaboration accrue entre les domaines opérationnels pour détecter les dangers et gérer les risques de sécurité. L'analyse de diverses formes de données sur la sécurité est nécessaire pour élaborer des stratégies efficaces d'atténuation adaptées à chaque État ou région. Cela exige que l'OACI, les États, les régions et l'industrie œuvrent étroitement de concert en matière de gestion de la sécurité. En outre, une volonté de collaboration entre les parties prenantes clés, notamment les fournisseurs de services et les autorités de réglementation, est essentielle à l'atteinte des cibles de performance de sécurité établies dans le cadre du PNS ou des SGS des fournisseurs de services. À travers les partenariats avec les parties prenantes clés aux niveaux régional et national, les données sur la sécurité devraient être analysées afin d'appuyer la tenue à jour des indicateurs de performance de sécurité (SPI) liés aux risques de sécurité et aux principales composantes du système d'aviation. Les parties prenantes clés devraient passer des

accords pour définir les SPI appropriés, déterminer des systèmes communs de classification et établir des méthodologies d'analyse qui facilitent le partage et l'échange d'informations sur la sécurité, en conformité avec les dispositions de l'OACI relatives à la protection de l'information sur la sécurité.

3.2.2.3 La mise en œuvre du PNS et du SGS s'accompagne de changements en matière de réglementation, de politique ainsi que de changements organisationnels, qui peuvent nécessiter des ressources supplémentaires ou des qualifications différentes du personnel, selon le degré de mise en œuvre déjà atteint pour chacun des éléments du PNS et du SGS. Des ressources supplémentaires pourraient également s'avérer nécessaires pour appuyer la collecte, l'analyse et la gestion des données et informations requises afin d'élaborer et de tenir à jour un processus de prise de décision fondé sur le risque. Dans certains cas, les États qui nécessitent de telles ressources peuvent obtenir de l'aide par le biais des RASG, des RSOO ou d'autres États ou organisations compétentes. En outre, des capacités techniques devraient être développées afin de collecter, analyser et protéger les données et informations sur la sécurité, dégager les tendances en matière de sécurité et diffuser les résultats aux parties prenantes concernées. Un PNS peut nécessiter des investissements dans des systèmes techniques qui facilitent les processus analytiques, ainsi que des professionnels expérimentés et compétents à l'appui du programme.

3.3 INFRASTRUCTURE APPROPRIÉE À L'APPUI DE LA SÉCURITÉ DES OPÉRATIONS

3.3.1 Le transport aérien international dépend fortement d'un système aéronautique mondial sûr, sécurisé, durable et interopérable. Pour soutenir ce système, les États doivent s'assurer que l'infrastructure appropriée est disponible. Pour ce faire, les États doivent respecter les normes pertinentes de l'OACI énoncées dans les différentes Annexes relatives à l'infrastructure de la navigation aérienne et des aérodromes. Un système de navigation aérienne robuste doit inclure la fourniture de services essentiels, dans différents domaines d'exploitation.

3.3.2 Le GASP renforce la fourniture des services essentiels mis en évidence dans le cadre des blocs constitutifs de base (BBB), qui décrit la structure de tout système robuste de navigation aérienne en définissant les services essentiels de navigation aérienne à fournir en matière d'aviation civile internationale selon les SARP et les Procédures de navigation aérienne (PANS) de l'OACI. Il s'agit des services essentiels dans les domaines de l'exploitation d'un aérodrome, la gestion de la circulation aérienne, la recherche et le sauvetage, les informations météorologiques et aéronautiques. Une fois fournis, ces services essentiels constituent la base de toute amélioration opérationnelle pour renforcer la performance du système [mises à niveau par bloc du système de l'aviation (ASBU)]. Outre les services essentiels, le cadre des BBB identifie les utilisateurs de ces services ainsi que les atouts nécessaires à déployer pour les fournir (infrastructure de communications, navigation et surveillance).

3.3.3 Les BBB sont un cadre indépendant, et non un bloc du cadre des ASBU. Les BBB ne représentent aucune étape d'évolution, mais le niveau de référence. Ce niveau de référence est défini par les services essentiels convenus par les États aux termes de la Convention relative à l'aviation civile internationale de sorte que l'aviation civile internationale puisse se développer de manière sûre et ordonnée. Le cadre des ASBU définit un ensemble d'améliorations opérationnelles dans des domaines du système de navigation aérienne sur lesquelles la communauté aéronautique est convenue de se pencher afin de maintenir ou d'améliorer la performance de ce système (les continuums des ASBU). Un élément ASBU est un changement précis dans les opérations, conçu pour améliorer la performance du système de navigation aérienne dans des conditions opérationnelles précises.

Note.— Des informations supplémentaires sur le cadre des BBB sont disponibles dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP, Doc 9750) ainsi que sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www4.icao.int/ganpportal>.

3.3.4 Le GASP soutient la mise en œuvre du GANP en veillant à ce qu'il existe une infrastructure appropriée pour assurer la sécurité des opérations et en favorisant une tendance croissante des États à disposer d'une infrastructure de navigation aérienne et d'aérodrome conforme aux normes pertinentes de l'OACI. En assurant une supervision et une gestion efficaces de la sécurité dans le cadre du PNS, en liaison avec une infrastructure appropriée pour soutenir la

sécurité des opérations, les États seront en mesure de fournir des services essentiels de navigation aérienne et d'introduire en toute sécurité des améliorations visant à accroître la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne.

3.4 RISQUES DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

3.4.1 Les risques de sécurité opérationnelle surviennent durant la prestation d'un service ou la réalisation d'une activité (par exemple l'exploitation technique d'un aéronef, les activités des aéroports ou la fourniture du service de contrôle de la circulation aérienne). Les interactions opérationnelles entre les individus et la technologie, ainsi que le contexte opérationnel dans lequel les activités de l'aviation se déroulent, sont prises en considération pour identifier les limites de performance et les dangers. Les risques de sécurité opérationnelle doivent être classés selon des catégories d'événement, telles que les incidents ou les accidents, alignées sur les catégories d'événement en aviation de l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST)/l'Équipe de taxonomie commune de l'OACI (CICTT).

3.4.2 Catégories d'événements à risque élevé dans le monde

Le GASP vise à atteindre l'objectif de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà, et à s'y maintenir. Le GASP définit une série de catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) auxquelles il est nécessaire de remédier afin d'atténuer les risques d'accident mortel (anciennement appelées « priorités de sécurité mondiales »). Des types d'événements considérés comme des G-HRC, en adéquation avec les catégories d'événement du CAST/CICTT, ont été sélectionnés sur la base d'accidents mortels réels, du risque élevé de décès par accident ou du nombre d'accidents et incidents. Compte tenu des résultats de l'analyse des données sur la sécurité, collectées à partir de sources d'information proactives et réactives dans le monde, ainsi qu'auprès de l'OACI et d'autres organisations non gouvernementales, cinq G-HRC ont été initialement sélectionnées pour l'édition 2020-2022 du GASP. Ces mêmes G-HRC (énumérées sans ordre particulier) sont maintenues comme G-HRC pour l'édition 2023-2025 du GASP :

- a) impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
- b) perte de contrôle en vol (LOC-I) ;
- c) collision en vol (MAC) ;
- d) sortie de piste (RE) ;
- e) incursion sur piste (RI).

Note.— Des informations concernant les statistiques sur les accidents, les G-HRC et d'autres données sur la sécurité sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/Pages/Safety-Report.aspx.

3.4.2.1 Impact sans perte de contrôle

L'impact sans perte de contrôle (CFIT) est une collision en vol avec impact au sol, sur l'eau ou avec obstacle sans indication de perte de contrôle. Les accidents classés dans la catégorie CFIT comprennent toutes les situations dans lesquelles un aéronef heurte le sol de manière contrôlée, quelle que soit la conscience de la situation de l'équipage. Les accidents CFIT impliquent plusieurs facteurs contributifs, notamment : la conception et la documentation des procédures ; la désorientation du pilote ; des conditions climatiques défavorables. Les spécifications selon lesquelles un aéronef doit être équipé d'un avertisseur de proximité du sol ont considérablement réduit le nombre d'accidents CFIT. Malgré l'absence d'accidents CFIT impliquant les aéronefs de transport au cours des dernières années, les accidents CFIT entraînent souvent des conséquences catastrophiques lorsqu'ils se produisent, avec très peu de survivants, s'il y en a. En conséquence, un risque élevé de décès est lié à ces événements.

3.4.2.2 Perte de contrôle en vol

Une perte de contrôle en vol (LOC-I) est une manifestation extrême de déviation d'une trajectoire de vol prévue. Les accidents classés dans la catégorie LOC-I sont le fait d'une perte de contrôle en vol qui n'est pas récupérable. Les accidents LOC-I ont souvent des résultats catastrophiques avec très peu de survivants, s'il y en a. En conséquence, un risque élevé de décès est lié à ces événements. Les événements LOC-I impliquent un grand nombre de facteurs contributifs qui peuvent être engendrés par les systèmes d'avion, l'environnement, le pilote/l'humain ou n'importe quelle combinaison d'entre eux. Des trois, les accidents engendrés par le pilote représentent la cause identifiée la plus fréquente d'accidents LOC-I. Le nombre de morts résultant d'événements LOC-I impliquant des avions de transport aérien commercial a conduit à l'examen des pratiques de formation actuelles, comme l'introduction de spécifications en matière de formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement à l'intention des membres d'équipage de conduite.

3.4.2.3 Collision en vol

Une collision en vol est une collision entre deux aéronefs en vol. Les collisions en vol peuvent résulter d'un dépassement d'altitude assignée dû à une perte de séparation entre aéronefs. Les collisions en vol impliquent de nombreux facteurs contributifs, notamment : les conditions de trafic; la charge de travail du contrôleur de la circulation aérienne ; l'équipement de l'aéronef ; et la formation de l'équipage de conduite. Les spécifications selon lesquelles un aéronef doit être équipé d'un système d'alerte de trafic et d'évitement de collision/d'un système anticollision embarqué (TCAS/ACAS) ont sensiblement réduit le nombre de collisions en vol. Néanmoins, lorsque des collisions en vol ont lieu, elles entraînent souvent des conséquences catastrophiques avec très peu de survivants, s'il y en a. En conséquence, un risque élevé de décès est lié à ces événements.

3.4.2.4 Sortie de piste

Une sortie de piste est une déviation ou un dépassement de la surface de piste. L'expression « sortie de piste » renvoie à une catégorie d'accident ou d'incident qui se produit durant la phase de décollage ou d'atterrissage. La sortie peut être intentionnelle ou involontaire. Par exemple, une déviation délibérée pour éviter une collision provoquée par une incursion sur piste. Les sorties de piste impliquent de nombreux facteurs contributifs, notamment les approches non stabilisées et les conditions de la piste. Le nombre élevé d'accidents résultant de sorties de piste qui impliquent des avions de transport aérien commercial a débouché sur plusieurs initiatives en matière de sécurité des pistes. L'expression « sécurité des pistes » décrit une série de catégories d'événements, notamment : le contact anormal avec la piste ; la collision avec le sol ; la sortie de piste ; l'incursion sur piste ; la perte de contrôle au sol ; la collision avec obstacle(s) ; et l'atterrissage avant la piste/le dépassement de la piste. Néanmoins, les sorties de piste continuent de prédominer au nombre des événements. Statistiquement, la majorité des sorties de piste laisse des chances de survie, mais les décès restent significatifs. Les conséquences d'une sortie de piste (telles que le fait de laisser des chances de survie) dépendent de plusieurs facteurs, notamment la vitesse à laquelle l'aéronef atterrit ou quitte l'extrémité de la piste durant la sortie de piste (sorties à énergie élevée), la contamination de la surface de la piste et les caractéristiques de l'extrémité de la piste et de la zone de sécurité à l'aérodrome.

3.4.2.5 Incursion sur piste

Une incursion sur piste renvoie à tout événement dans un aérodrome impliquant la présence inopportune d'un aéronef, véhicule ou individu sur la zone protégée d'une surface réservée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs. Les incursions entraînent un risque accru de collision pour les aéronefs occupant la piste. Lorsque des collisions se produisent hors-piste (par exemple sur une voie de circulation ou sur l'aire de trafic), les aéronefs et/ou les véhicules concernés roulent en général relativement lentement. Mais lorsqu'une collision se produit sur la piste, au moins un des aéronefs impliqués se déplacera souvent à une vitesse considérable (collision à énergie élevée), ce qui augmente les risques de décès. Les incursions sur piste impliquent de nombreux facteurs contributifs, notamment : la conception de l'aérodrome ; la charge de travail du pilote et du contrôleur de la circulation aérienne ; et l'utilisation d'expressions non conventionnelles. Statistiquement, très peu d'incursions sur piste résultent de collisions, mais un risque élevé de décès associé à ces événements existe. La collision entre deux B747 à l'aéroport de Los Rodeos, à Tenerife, en 1977, était la conséquence

d'une incursion sur piste et il reste le pire accident de l'histoire de l'aviation, avec le nombre de pertes humaines le plus élevé.

3.4.3 Prise en considération des G-CRH pour identifier les HRC nationales et régionales

3.4.3.1 Les États, les régions et l'industrie devraient prendre en considération les G-HRC lorsqu'ils procèdent à des évaluations régulières des risques de sécurité, afin d'identifier les HRC nationales et régionales pour lesquelles il existe des données suffisantes, analyser plus avant les précurseurs et les facteurs contributifs sous-jacents, et hiérarchiser celles qui doivent être atténuées dans le cadre des plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation. De plus amples informations sur la prise en compte des risques de sécurité opérationnelle dans les plans de sécurité, notamment les HRC, sont fournies au chapitre 4 (voir § 4.3) et dans le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131).

3.4.3.2 L'OACI a mis en place un site particulier sur son portail sécurisé pour que les RASG dressent la liste des risques de sécurité opérationnelle. À des fins de cohérence en matière de compte rendu, les États et les régions sont invités à utiliser les catégories d'événement en aviation du CAST/CICTT.

Note.— Des informations supplémentaires sur la CICTT sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

3.5 PROBLÈMES ÉMERGENTS

3.5.1 Les problèmes émergents incluent les opérations, technologies, politiques publiques, modèles ou idées d'activités pouvant avoir à l'avenir une incidence sur la sécurité, sur lesquelles les données existantes sont insuffisantes pour réaliser une analyse type guidée par les données. En raison du manque de données, les problèmes émergents ne peuvent pas être automatiquement considérés comme des risques de sécurité opérationnelle. Il est important que la communauté aéronautique internationale reste vigilante quant aux problèmes émergents afin de détecter les dangers, collecter les données correspondantes et élaborer proactivement des atténuations pour remédier à tout risque associé. La gestion des problèmes émergents, en particulier par l'atténuation des risques de sécurité, peut fournir l'occasion de promouvoir la recherche. L'utilisation de technologies, procédures et opérations nouvelles devrait en conséquence être encouragée.

3.5.2 L'OACI a mis en place un site particulier sur son portail sécurisé pour recueillir des informations des États et des organisations régionales et internationales sur les problèmes émergents et les risques de sécurité opérationnelle, contribuant ainsi à l'amélioration de la sécurité en facilitant le partage et l'échange d'informations sur la sécurité. Les parties prenantes sont invitées à fournir régulièrement des informations ; les informations recueillies servent également à orienter les futures éditions du GASP. Des précisions sur la façon dont les entités régionales et les autres parties prenantes peuvent utiliser ces informations pour la planification régionale et nationale de la sécurité de l'aviation sont présentées sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/Secure-Portal.aspx>.

3.6 ÉVÉNEMENTS PERTURBATEURS

3.6.1 Un événement perturbateur est un événement rare mais lourd de conséquences au niveau mondial, régional ou national, qui nuit aux activités de l'aviation. Les événements perturbateurs touchent les États, notamment les autorités chargées de la sécurité et de la sûreté, ainsi que les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aérodromes, les prestataires ATS et les secteurs dépendant de l'aviation.

3.6.2 Les événements perturbateurs ne sont généralement pas inhérents à l'aviation mais ont une incidence considérable sur les activités de l'aviation. Les États devraient élaborer des mesures pour répondre efficacement aux événements perturbateurs afin de maintenir un niveau d'exploitation sûr, résilient et durable. Il s'agit notamment de la gestion du changement, des plans de communication et de coordination avec toutes les parties prenantes concernées aux niveaux national, régional et international.

3.6.3 La nature des événements perturbateurs, tels que la récente pandémie de COVID-19, peut varier du point de vue de la complexité, de la portée et de la durée et peut influencer sur l'identification des dangers et la gestion des risques de sécurité. Le rétablissement après un événement perturbateur peut également se répercuter sur les risques de sécurité opérationnelle. Dans la mesure du possible, les États devraient se communiquer les informations sur les dangers susceptibles de se transformer en événements perturbateurs. Les États et les régions peuvent également envisager d'apporter des modifications aux plans de sécurité en fonction des analyses des risques. Les politiques, processus et mécanismes mis en œuvre pour le PNS devraient soutenir la gestion des événements perturbateurs.

3.6.4 Dans la mesure du possible, les États et les régions devraient également mettre en place un mécanisme et des mesures pour le partage, la communication et la collaboration en ce qui concerne les mesures d'atténuation efficaces et les efforts visant à soutenir une reprise sûre des opérations après un événement perturbateur.

3.6.5 Des orientations détaillées concernant la gestion de la pandémie de COVID-19, la reprise et la relance de l'aviation et le renforcement de la résilience sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/default.aspx>.

Chapitre 4

OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DU GASP

4.1 GÉNÉRALITÉS

4.1.1 Les objectifs du GASP ont été élaborés à l'aide de la structure exposée dans le *Programme pour le développement durable à l'horizon 2030* des Nations Unies (ONU), qui renferme une série de cibles et objectifs de développement durable (ODD) (cf. <https://sustainabledevelopment.un.org/sdgs> pour plus d'information). Ce Programme est un plan d'action pour les individus, la planète et la prospérité. Il contient dix-sept ODD de l'ONU qui conjuguent les trois dimensions du développement durable : la dimension économique, la dimension sociale et la dimension environnementale. Les objectifs stratégiques de l'OACI sont résolument liés à quinze des dix-sept ODD, et l'Organisation s'engage pleinement à travailler en étroite collaboration avec les États et d'autres organes de l'ONU à l'appui des cibles connexes.

Note.— Des informations supplémentaires sur la contribution de chaque objectif stratégique de l'OACI aux ODD de l'ONU sont disponibles à l'adresse www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx.

4.1.2 Les objectifs du GASP sont le fruit des efforts déployés en matière de sécurité de l'aviation. Ils exposent les résultats souhaités que la Stratégie de sécurité de l'OACI (énoncée dans le GASP) vise à produire. Les objectifs du GASP donnent des indications sur les résultats de haut niveau que les États, les régions ou l'industrie visent à atteindre. Chacun des objectifs du GASP comprend des cibles précises. Les cibles sont le résultat spécifique souhaité des mesures prises par les États, les régions et l'industrie afin de réaliser les objectifs, à un moment donné. Les cibles du GASP sont rédigées de manière à identifier à qui s'adressent les mesures spécifiques (par exemple les États). Chaque cible du GASP comprend également des exemples d'indicateurs que les parties prenantes peuvent utiliser pour mesurer les progrès accomplis en vue de la réalisation de l'objectif correspondant du GASP. Certains objectifs comprennent plus d'une cible et chacune des cibles du GASP est liée à une série d'exemples d'indicateurs. Les indicateurs sont utilisés pour évaluer si le GASP donne les résultats attendus par les États, les régions et l'industrie. Les indicateurs montrent si les résultats souhaités apparaissent et mesurent l'avancement des activités liées aux cibles du GASP. Ils sont rédigés de manière à référencer les données quantitatives (telles que le nombre ou le pourcentage). Certains indicateurs renvoient à des événements (par exemple le nombre d'accidents) considérés comme étant le résultat d'une gestion défailante. D'autres renvoient à des activités dirigées par les États ou d'autres parties prenantes [par exemple la réalisation de plans d'actions correctives (CAP)] destinées à améliorer la gestion de la sécurité de l'aviation. Enfin, les indicateurs servent à mesurer la réalisation des objectifs du GASP.

4.1.3 Les objectifs, cibles et exemples d'indicateurs du GASP, pour son édition 2023-2025, figurent au tableau 4-1. Ces objectifs découlent de l'analyse exposée dans le chapitre 3, qui indique les défis liés à la sécurité et la priorisation des domaines qui requièrent des mesures afin d'en renforcer la sécurité. Les sections qui suivent fournissent des informations détaillées sur les objectifs et les cibles, ainsi que sur les indicateurs correspondants.

4.2 DESCRIPTION DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DU GASP

4.2.1 Le GASP vise l'objectif ambitieux de sécurité d'atteindre le niveau zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà, et de s'y maintenir. Cet objectif est jugé « ambitieux » car il signifie l'ambition de parvenir à un système d'aviation encore plus sûr. L'année 2030 a été choisie car elle correspond à l'année cible présentée

dans les ODD du *Programme de développement durable* des Nations Unies. Le GASP s'aligne sur le calendrier de ce programme, car ses objectifs contribuent au succès des ODD de l'ONU.

4.2.2 Une série d'objectifs soutient cet objectif ambitieux de sécurité. L'édition 2023-2025 du GASP énonce six objectifs, qui sont les mêmes que ceux présentés dans l'édition précédente, 2020-2022, du GASP. Ils sont maintenus dans la présente édition car ils restent pertinents compte tenu des défis organisationnels et des risques de sécurité opérationnelle, et visent à assurer la cohérence et l'alignement continu avec les RASP et NASP publiés.

4.2.3 **L'objectif 1** du GASP est de parvenir à la réduction continue des risques de sécurité opérationnelle. Cette réduction est obtenue grâce à une série de SEI ciblant les G-HRC. Cet objectif concerne les problèmes de sécurité opérationnelle auxquels les États, les régions et l'industrie peuvent faire face et qui doivent être atténués dans le cadre des NASP et des RASP.

4.2.3.1 **La cible 1.1** vise la baisse du taux mondial d'accidents des vols commerciaux réguliers. Plusieurs exemples d'indicateurs sont liés à cette cible, notamment : le nombre d'accidents ; les accidents mortels et le nombre de morts par État, région ou dans le monde ; ainsi que les taux d'accidents, d'accidents mortels et de mortalité (à savoir le nombre d'événements par million de départs). Ces indicateurs incluent également le pourcentage d'événements liés aux HRC. L'objectif 1 et la cible 1.1 restent inchangés par rapport à l'édition précédente du GASP.

4.2.4 **L'objectif 2** concerne les différents États et le renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité. Cet objectif invite tous les États à progresser dans le cadre de leur mise en œuvre des huit EC et à relever les défis organisationnels auxquels ils font face lors de la mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité. Dans l'édition 2020-2022 du GASP, deux cibles étaient associées à cet objectif ; elles ont été révisées, et l'édition 2023-2025 du GASP comporte désormais une cible associée à cet objectif, qui contient une approche en trois étapes. La cible relative à l'indice de supervision de la sécurité (SOI) a été supprimée car divers facteurs susceptibles d'influer sur les résultats ont suscité des préoccupations quant à son utilité, notamment les changements dans les volumes de trafic résultant de la pandémie de COVID-19, qui peuvent créer une perception erronée des améliorations réelles de la sécurité.

4.2.4.1 **La cible 2.1** invite tous les États à améliorer leur score EI des EC du système national de supervision de la sécurité d'une manière progressive qui se traduirait par des hausses graduelles, jusqu'à ce qu'un taux global élevé de EI soit atteint. Dans le cadre de cette cible, les États devraient accorder une attention particulière aux questions de protocole (PQ) prioritaires liées à un système de supervision de la sécurité. L'expression « PQ prioritaires » renvoie aux PQ qui ont une corrélation plus élevée de risque de sécurité opérationnelle. Les exemples d'indicateurs relatifs à cette cible comprennent le nombre d'États ayant pleinement mis en œuvre les PQ prioritaires et le pourcentage de CAP requis qui ont été communiqués à l'OACI par les États via le cadre en ligne (OLF) afin de traiter les résultats des activités de la méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

Note.— La liste des PQ prioritaires se trouve sur l'OLF de l'USOAP-CMA à l'adresse <https://www.icao.int/safety/CMAForum/Pages/default.aspx>.

4.2.5 **L'objectif 3** vise lui aussi les États individuellement et les invite à mettre en œuvre des PNS efficaces. L'objectif porte sur les défis organisationnels auxquels font face les États lors de la mise en œuvre d'un PNS et il inclut la mise en œuvre d'un SGS par les fournisseurs de services dans les États, conformément à l'Annexe 19. Dans l'édition 2020-2022 du GASP, deux cibles ont été associées à cet objectif dans le cadre d'une approche progressive de la mise en œuvre du PNS. Celles-ci ont été révisées, et l'édition 2023-2025 du GASP comporte désormais trois cibles associées à cet objectif, qui tiennent compte des progrès réalisés par les États dans la mise en œuvre de leur PNS et des défis connexes.

4.2.5.1 **La cible 3.1** invite tous les États à mettre en place les fondements d'un PNS d'ici 2023. L'expression « fondements d'un PNS » renvoie à un sous-ensemble de PQ de l'USOAP qui vise à aider les États à construire une base solide de supervision de la sécurité pour la mise en œuvre d'un PNS. Ce sont les « questions de protocole substantielles du PNS ». Les exemples d'indicateurs se rapportant aux fondements d'un PNS incluent le nombre d'États ayant mis en

œuvrer les PQ substantielles du PNS applicables, ainsi que le pourcentage de CAP relatifs aux PQ substantielles du PNS communiquées par les États en utilisant l'OLF.

Note.— La liste complète des PQ substantielles du PNS est fournie avec l'outil SSP Foundation disponible via ICAO iSTARS à l'adresse www.icao.int/safety/iStars.

4.2.5.2 **La cible 3.2** invite tous les États à publier un NASP d'ici 2023. Il s'agit d'une nouvelle cible du GASP. Elle est intégrée dans le cadre de l'objectif du GASP relatif au PNS car un État doit définir et publier sa stratégie et ses actions pour assurer une gestion efficace de la sécurité et relever les défis organisationnels dans un plan spécifique, dans le cadre du PNS (cf. chapitre 3). Par conséquent, le NASP peut aider un État à élaborer une stratégie, y compris un plan d'action avec des SEI spécifiques, pour faciliter la mise en œuvre du PNS. Par l'intermédiaire du NASP, l'État exprime son engagement à renforcer la sécurité de l'aviation et à financer les activités de soutien. La publication d'un NASP, comme document énonçant l'orientation stratégique de l'État pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national, permet l'affectation de ressources spécifiques au PNS, à travers l'élaboration et la mise en œuvre de ce plan (cf. chapitre 6). L'exemple d'indicateur pour cette cible est le nombre d'États ayant publié un NASP.

4.2.5.3 Une fois que les États ont mis en œuvre les fondements d'un PNS, ils peuvent alors passer à la **cible 3.3**, qui appelle à œuvrer à un PNS efficace par le biais d'une approche progressive, avec des dates cibles allant jusqu'en 2028. Un « PNS efficace » est un PNS qui atteint effectivement les résultats escomptés. L'efficacité des différents aspects d'un PNS est mesurée par des matrices de niveau de maturité dans l'évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA), qui fait partie des activités de l'USOAP-CMA pour évaluer la mise en œuvre par les États des dispositions de l'OACI en matière de gestion de la sécurité.

4.2.6 **L'objectif 4** concerne les régions telles que définies dans le GASP. Il invite les États à collaborer davantage au niveau régional afin de renforcer la sécurité. Trois cibles sont associées à cet objectif. Deux cibles reflètent celles incluses dans l'édition 2020-2022 du GASP ; une troisième cible, nouvelle, a été incluse dans la présente édition du GASP et remplace une cible précédente qui a été supprimé (voir § 4.2.6.3).

4.2.6.1 La **cible 4.1** prie instamment les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP de demander de l'aide pour renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité. Cette cible reste celle de l'édition 2020-2022 du GASP. Les États devraient demander de l'aide dans des délais suffisants afin d'atteindre les autres cibles du GASP liées aux capacités de supervision de la sécurité, fixées pour 2024. Parmi les exemples d'indicateurs figurent le nombre d'États ayant communiqué un projet de NASP à un bureau régional de l'OACI, car ce document devrait exposer les défis organisationnels pour la résolution desquels l'État aurait besoin d'aide.

4.2.6.2 Une nouvelle **cible 4.2** invite toutes les régions à publier un RASP actualisé, conforme à l'édition 2023-2025 du GASP, d'ici 2023. Il s'agit d'une nouvelle cible du GASP. Elle est intégrée dans le cadre de l'objectif du GASP relatif à la collaboration régionale, car les RASP sont élaborés selon une approche collaborative dans chaque région, avec des parties prenantes telles que les États de la région, le RASG, les RSOO et le Bureau régional de l'OACI. Les RASP traitent des risques de sécurité opérationnelle et des défis organisationnels. La publication d'un RASP, comme document énonçant l'orientation stratégique de la région pour la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional, permet l'affectation de ressources spécifiques aux SEI, à travers l'élaboration et la mise en œuvre de ce plan. Il est important de noter que les régions peuvent déjà avoir publié un RASP, mais celui-ci devrait être mis à jour pour s'aligner sur la dernière édition du GASP (cf. chapitre 6). L'exemple d'indicateur pour cette cible est le nombre de régions ayant publié un RASP actualisé.

4.2.6.3 La **cible 4.3** invite tous les États à donner d'ici 2025 à leurs RASG respectifs des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les SPI du PNS et les problèmes émergents. Cet objectif est une mise à jour de la **cible 4.2** de l'édition 2020-2022 du GASP et vise à renforcer les capacités de gestion des risques de sécurité de chaque RASG. Parmi les exemples d'indicateurs pour cette cible figurent le nombre de rapports reçus via le *portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents* et validés, ainsi que le pourcentage de SEI menées par les RASG en ce qui concerne la gestion des risques de sécurité. L'ancienne **cible 4.3** de l'édition 2020-2022 du GASP, qui invitait tous les États ayant des capacités effectives de supervision de la sécurité et un PNS efficace à s'employer à

diriger les activités de gestion des risques de sécurité des RASG d'ici 2022 a été supprimée, car elle est englobée dans cette cible.

Note.— Des informations supplémentaires sur le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse <https://www.icao.int/gasp>.

4.2.7 **L'objectif 5** du GASP s'adresse à l'industrie et vise à étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les prestataires de services. L'édition 2020-2022 du GASP contenait deux cibles rattachées à cet objectif. Dans l'édition 2023-2025 du GASP, elles ont été combinées en une seule cible.

4.2.7.1 La **cible 5.1** invite l'industrie à maintenir une tendance à la hausse de sa contribution aux réseaux d'échange d'informations sur la sécurité avec les États et les régions, afin d'aider à l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. Parmi les exemples d'indicateurs associés à cette cible figure le nombre de prestataires de services utilisant des métriques mondialement harmonisées pour leurs SPI, ainsi que le pourcentage de prestataires de services participant aux programmes correspondants d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI. Bien que ces programmes ne se substituent pas à la nécessité d'une supervision de la sécurité par les États, l'OACI reconnaît les avantages de ces programmes, qui ont un effet positif sur la sécurité opérationnelle des prestataires de services.

4.2.7.2 Aux fins du GASP, les programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI sont les suivants :

- a) le Programme d'excellence en matière de sécurité aéroportuaire (APEX) du Conseil international des aéroports (ACI) ;
- b) l'évaluation de la maturité dans le cadre des Normes d'excellence en matière de systèmes de gestion de la sécurité de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) ;
- c) les normes de base du risque en aviation (BARS) de la Fondation pour la sécurité des vols (FSF) ;
- d) l'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) de l'Association du transport aérien international (IATA) ;
- e) le Programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol (ISAGO) ;
- f) la norme internationale pour l'exploitation des avions d'affaires (IS-BAO) du Conseil international des avions d'affaires (IBAC).

4.2.8 **L'objectif 6** est centré sur la nécessité de s'assurer que l'infrastructure appropriée est disponible pour appuyer la sécurité des activités.

4.2.8.1 La **cible 6.1** vise à maintenir une tendance à la hausse du nombre d'États dont les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI. Des exemples d'indicateurs pour cette cible sont le nombre de carences en matière de navigation aérienne liées aux infrastructures par État par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne et le pourcentage d'États ayant mis en œuvre des PQ relatives aux infrastructures et liées aux blocs constitutifs de base. Cet objectif est associé aux activités décrites dans le GANP (cf. chapitre 3, section 3.3).

Note.— Le Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (Doc 10162¹) contient des orientations sur les sources de données pour les indicateurs utilisés pour mesurer la réalisation des objectifs du NASP et du RASP, respectivement, sur la base des exemples d'indicateurs présentés dans le GASP.

1. Au moment de la publication du présent manuel, le Doc 10162 était encore en préparation.

4.3 ADAPTATION DES OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DU GASP AU RASP ET AU NASP

4.3.1 Les objectifs et cibles exposés dans le présent chapitre, ainsi que les G-HRC présentées au chapitre 3, devraient servir de base aux objectifs et cibles régionaux et nationaux, à inclure dans un RASP et un NASP, respectivement. Le RASP/NASP devrait inclure les objectifs et cibles régionaux/nationaux de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'aviation, ainsi qu'une série d'indicateurs permettant de suivre les progrès accomplis en vue de leur réalisation. Ceux-ci devraient être rattachés aux objectifs, cibles et indicateurs énumérés dans le GASP et inclure d'autres objectifs, cibles et indicateurs de sécurité, s'il y a lieu. Dans le cadre du plan, un RASP/NASP devrait expliquer comment les objectifs, cibles et indicateurs régionaux/nationaux de sécurité sont liés au GASP (cela peut se faire en faisant référence aux objectifs, cibles et indicateurs du GASP).

4.3.2 Les indicateurs utilisés pour mesurer la performance de sécurité d'un RASP/NASP devraient, dans la mesure du possible, bien correspondre ou être rattachés aux indicateurs du GASP. Toutefois, les indicateurs présentés dans le GASP ne sont que des exemples, contrairement aux objectifs et aux cibles. Dès lors que le GASP est adapté aux niveaux régional et national, les régions et les États, respectivement, peuvent utiliser les exemples d'indicateurs pour élaborer les indicateurs régionaux et nationaux qui figurent dans le RASP et le NASP. Cependant, tous les indicateurs présentés dans le GASP ne doivent pas nécessairement être reproduits dans un RASP/NASP. Voir le chapitre 6 pour des orientations supplémentaires sur l'élaboration du RASP et du NASP.

4.3.3 Le Doc 10161 contient une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui expose les SEI des États, des régions et de l'industrie afin de traiter chacun des objectifs décrits dans le présent chapitre. La feuille de route offre une approche souple pour mettre en œuvre un NASP ou un RASP, en conformité avec le GASP, en fournissant un plan d'action pour relever les défis organisationnels et les risques de sécurité opérationnelle (cf. chapitre 1). Pour les G-HRC, la feuille de route fournit également des orientations sur les facteurs contributifs associés à chaque HRC, ainsi que des mesures de sécurité visant à atténuer les risques de sécurité.

Tableau 4-1. Objectifs, cibles et indicateurs du GASP

<i>OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »</i>			
<i>Objectif</i>	<i>Cible</i>		<i>Exemples d'indicateurs</i>
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle	1.1	Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'accidents • Nombre d'accidents par million de départs (taux d'accidents) • Nombre d'accidents mortels • Nombre d'accidents mortels par million de départs (taux d'accidents mortels) • Nombre de morts • Nombre de morts par passagers transportés (taux de mortalité) • Pourcentage d'événements lié aux catégories à risque élevé (HRC)

OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »			
Objectif	Cible		Exemples d'indicateurs
Objectif 2 : Renforcement des capacités de supervision de la sécurité des États	2.1	Tous les États doivent améliorer leur score de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité (en se concentrant sur les PQ prioritaires) comme suit : d'ici 2024 – Score EI de 75 % d'ici 2026 – Score EI de 85 % d'ici 2030 – Score EI de 95 %	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États atteignant le score EI dans les délais • Nombre d'États ayant pleinement mis en œuvre les PQ prioritaires • Pourcentage de plans d'action corrective (CAP) requis communiqué par les États (via OLF) • Pourcentage de CAP achevés par État (via OLF)
Objectif 3 : Mise en œuvre effective des programmes nationaux de sécurité (PNS)	3.1	D'ici 2023, tous les États doivent mettre en œuvre les fondements d'un PNS.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant mis en œuvre les PQ substantielles du PNS • Pourcentage de CAP requis liés aux PQ substantielles du PNS communiqué par les États (via OLF) • Pourcentage de CAP requis liés aux PQ substantielles du PNS réalisé par les États (via OLF)
	3.2	D'ici 2024, tous les États doivent publier un plan national de sécurité de l'aviation (NASP).	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant publié leur NASP
	3.3	Tous les États s'efforcent de mettre en œuvre un PNS efficace comme suit : a) d'ici 2025 – Présent ² b) d'ici 2028 – Présent et efficace	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États ayant un PNS présent • Nombre d'États ayant un PNS présent et efficace • Nombre d'États nécessitant des fournisseurs de services concernés sous leur autorité afin de mettre en œuvre un SGS
Objectif 4 : Accroître la collaboration au niveau régional	4.1	D'ici 2023, les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP doivent demander de l'aide aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité ou pour faciliter la mise en œuvre du PNS.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États qui demandent de l'aide, en recourant à un mécanisme régional de supervision de la sécurité, à un autre État ou à des fonctions d'organisations de supervision de la sécurité reconnues par l'OACI • Nombre d'États ayant communiqué un projet de NASP à un bureau régional de l'OACI • Nombre d'États enregistrés dans la communauté en ligne NASP

2. Les termes « présent » et « présent et efficace » sont basés sur les niveaux de maturité établis dans l'évaluation de la mise en œuvre du PNS de l'OACI (SSPIA).

OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »		
Objectif	Cible	Exemples d'indicateurs
	4.2 D'ici 2023, toutes les régions doivent publier un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) actualisé, conformément à l'édition 2023-2025 du GASP.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de régions ayant publié un RASP actualisé
	4.3 D'ici 2025, tous les États fournissent à leurs groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) respectifs des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du PNS et les problèmes émergents.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'États inscrits au portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents • Nombre d'États qui partagent les SPI de leur PNS avec les RASG • Nombre de rapports reçus via le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents, et validés • Nombre d'études/analyses menées par les RASG sur la base des rapports reçus via le portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents • Pourcentage d'initiatives de renforcement de la sécurité réalisées par les RASG sur la gestion des risques de sécurité • Nombre de régions disposant d'un mécanisme de collecte et de traitement des données sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents
Objectif 5 : Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les fournisseurs de services	5.1 Maintenir une tendance à la hausse de la contribution de l'industrie aux États et aux régions dans les réseaux d'échange d'informations sur la sécurité pour aider à l'élaboration des NASP et des RASP.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de fournisseurs de services utilisant des métriques mondialement harmonisées pour leurs SPI • Pourcentage de fournisseurs de services participant aux programmes d'évaluation correspondants de l'industrie reconnus par l'OACI • Nombre d'États et de régions faisant état d'une augmentation et d'une amélioration de la fourniture d'informations sur la sécurité par l'industrie pour aider à l'élaboration des NASP et des RASP • Nombre de RASP élaborés en consultation avec l'industrie • Nombre d'États ayant mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour faciliter la participation à un réseau d'échange d'informations sur la sécurité

OBJECTIF AMBITIEUX DE SÉCURITÉ DE L'OACI « ZÉRO DÉCÈS D'ICI 2030 ET AU-DELÀ »			
Objectif	Cible		Exemples d'indicateurs
			<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de fournisseurs de services contribuant à un SDCPS ou à un réseau d'échange d'informations sur la sécurité
Objectif 6 : Veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour appuyer la sécurité des opérations	6.1	D'ici 2025, maintenir une tendance à la hausse du nombre d'États dont les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI.	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre ou pourcentage de carences en matière de navigation aérienne liées aux infrastructures par État, par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne • Nombre ou pourcentage d'États ayant mis en œuvre des PQ relatives aux infrastructures et liées aux blocs constitutifs de base

Chapitre 5

MESURE DE LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

5.1 MESURE DE LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ RELATIVE AU GASP

La performance de sécurité du GASP se mesure à l'aide d'une série de métriques. Les éléments utilisés pour mesurer la performance de sécurité relative au GASP incluent, sans toutefois s'y limiter :

- a) le nombre de morts (en tant qu'indicateur principal) ;
- b) le taux d'accidents ;
- c) le taux d'accidents mortels ;
- d) les PQ prioritaires d'un système de supervision de la sécurité ;
- e) les PQ substantielles du PNS ;
- f) les PQ du PNS.

5.2 PARTAGE ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LA SÉCURITÉ

5.2.1 Les RASG jouent un rôle clé dans la mesure de la performance de sécurité et l'évaluation des résultats du GASP. À travers les RASP, les RASG fixent les objectifs et cibles régionaux et déterminent une série de SEI pour aider à les atteindre. Les RASG utilisent également les indicateurs associés aux cibles afin de mesurer si les SEI parviennent aux résultats souhaités. Les RASP sont appuyés par les NASP élaborés par les États de la région ainsi que ceux des autres parties prenantes, telles les organisations régionales et les organisations non gouvernementales (par exemple les RSOO).

5.2.2 Le partage et l'échange d'informations sur la sécurité sont au centre des mesures de performance de la sécurité. Les RASG sont idéalement placés pour partager et échanger des informations sur la sécurité du fait de la composition de leur statut de membre, qui s'étend à la représentation des États, des régions et de l'industrie, notamment sans toutefois s'y limiter, les exploitants, les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aéroports et les constructeurs d'aéronefs. L'ensemble de ces parties prenantes apportent des informations utiles sur les dangers et les problèmes émergents qui peuvent être introduits dans le processus régional de gestion des risques de sécurité.

5.2.3 Plusieurs RASG ont déjà effectué des évaluations de risques de sécurité afin de les atténuer au niveau régional. L'une des cibles du GASP invite tous les États à fournir à leurs RASG respectifs des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les SPI du PNS et les problèmes émergents. L'intention sous-jacente de cette cible est d'étendre les capacités de gestion des risques de sécurité des RASG en encourageant le partage des informations liées à la sécurité. Les États individuellement et les prestataires de services au sein d'une région devraient fournir à leur RASG des informations sur les risques de sécurité. Afin de promouvoir davantage le partage et l'échange d'informations sur la sécurité, les États devraient s'inscrire sur le *portail sécurisé sur les catégories de risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents* et utiliser le site pour soumettre des problèmes de sécurité aux RASG pour un examen plus

approfondi. Les RASG devraient utiliser les rapports reçus via le site pour définir les sujets, y compris les problèmes émergents, aux fins de la réalisation d'études/analyses et de l'élaboration éventuelle de SEI pour résoudre les problèmes de sécurité. En outre, les RASG devraient encourager les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 à partager avec eux, en leur qualité de source d'informations sur les problèmes régionaux de sécurité, leurs préoccupations en la matière. Les informations sur la sécurité recueillies par les RASG servent un double objectif : identifier et prioriser les SEI afin de relever les défis organisationnels, d'atténuer les risques de sécurité opérationnelle et d'assurer le suivi des problèmes émergents dans le cadre du processus de planification ; et mesurer l'incidence des SEI en tant que partie du processus d'assurance de la sécurité. L'OACI utilise également les informations recueillies par le RASG pour déterminer si les objectifs et cibles du GASP sont atteints au niveau régional, principalement par la réalisation des objectifs et cibles du RASP.

5.3 RAPPORTS D'AVANCEMENT

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 et les cibles ont été atteints et surveiller la mise en œuvre des SEI de la feuille de route. L'OACI, les RASG et les organisations partenaires publient des rapports sur la sécurité dans le cadre de leur devoir de surveillance des progrès accomplis dans l'atteinte de leurs objectifs de sécurité. Combinés, ces rapports donnent une perspective tout à la fois d'envergure mondiale et spécifique de domaines individuels. Une analyse d'indicateurs multiples est essentielle pour évaluer la performance de sécurité dans son ensemble.

5.3.2 L'OACI rend compte une fois par an des progrès accomplis dans la réalisation des cibles du GASP. Ces informations sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/gasp.

5.4 RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE D'ÉVALUATION

Chaque RASG, en étroite collaboration avec les bureaux régionaux de l'OACI respectifs, est chargé d'évaluer l'avancement dans la réalisation des objectifs et cibles du RASP, conformément au GASP, afin de déterminer si ces objectifs et cibles ont été atteints dans les délais alloués. Chaque État doit communiquer les informations pertinentes du NASP et du RASG, pour permettre la compilation des résultats régionaux. Cela peut être coordonné par une RSOO ou une autre entité régionale pour éviter les doublons. D'autres parties prenantes, comme les organisations internationales concernées par des objectifs et cibles spécifiques, devraient également rendre compte aux RASG respectifs afin de contribuer à l'évaluation. Les RASG ont des procédures adéquates en place pour assurer un flux de données fiables et cohérentes. Les bureaux régionaux de l'OACI sont chargés de travailler avec leurs RASG respectifs à l'établissement d'un rapport qui est communiqué au siège de l'OACI. Les résultats de cette évaluation serviront également dans le cadre de la révision des éditions ultérieures du GASP et des RASP.

Chapitre 6

PLANS RÉGIONAUX ET NATIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

6.1 MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

6.1.1 Le GASP expose une stratégie mondiale. Son contenu doit être adapté pour répondre aux besoins régionaux. Pour ce faire, chaque région devrait élaborer et mettre en œuvre un RASP, conformément aux objectifs et cibles du GASP et aux catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC). Le RASP expose l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau régional pour une période donnée. Il expose à toutes les parties prenantes ce à quoi les différentes entités régionales participant à la gestion de la sécurité de l'aviation devraient affecter les ressources durant les années à venir.

6.1.2 Le RASP devrait s'aligner sur le GASP, étant entendu néanmoins que chaque région peut avoir ses propres préoccupations, priorités et contexte opérationnel en matière de sécurité. Il devrait comporter des SEI pour traiter les problèmes rencontrés par les États concernés ainsi que par l'industrie. Il devrait se fonder sur une évaluation régionale visant à déterminer les défis et les priorités en matière de sécurité de l'aviation (cf. chapitre 3).

6.1.3 Le processus d'élaboration du RASP devrait inclure la consultation des États, de l'industrie et d'autres parties prenantes. Les États qui composent la région devraient harmoniser et coordonner leurs NASP avec le RASP et avec d'autres initiatives visant à renforcer la sécurité de l'aviation (par exemple les activités du RASG). Le RASP devrait être révisé périodiquement (au moins tous les trois ans) pour tenir compte de la dernière révision du GASP.

6.2 AVANTAGES DE L'ÉLABORATION D'UN PLAN RÉGIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Un RASP permet à la région de communiquer clairement à toutes les parties prenantes sa stratégie d'amélioration de la sécurité au niveau régional. Il fournit des moyens transparents de montrer comment les États de la région et d'autres entités investies dans l'aviation civile s'emploient à identifier les dangers et gèrent les risques de sécurité opérationnelle et d'autres problèmes de sécurité. Il illustre également la manière dont les SEI planifiées aident la région à atteindre les objectifs établis. Le RASP met l'accent sur l'engagement de la région en matière de sécurité de l'aviation. Il permet une utilisation plus efficace des ressources et une gestion plus performante des risques de sécurité en définissant des mesures d'atténuation des risques de sécurité au niveau régional, plutôt que de laisser chaque État élaborer des stratégies d'atténuation de manière isolée (par exemple, mise en commun des ressources, des informations et de l'expertise). Étant donné que le plan contient des informations sur la mesure de la performance de sécurité, il peut également servir à démontrer l'incidence positive des investissements se rapportant aux SEI existantes qui ont donné de bons résultats ou à justifier la nécessité de ressources supplémentaires afin de relever les défis présents ou futurs. Un RASP aide les États à prendre conscience des défis organisationnels nationaux, régionaux et internationaux, et des risques de sécurité opérationnelle, et il peut servir à présenter une stratégie de gestion de ces questions. Le RASP peut constituer une source de référence utile à un État pour valider son identification des risques et ses activités de gestion des risques de sécurité.

6.3 MISE EN ŒUVRE D'UN PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

6.3.1 La résolution A40-1 de l'Assemblée — *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, invite chaque État à élaborer et à mettre en œuvre un NASP, conformément aux objectifs, cibles et G-HRC du GASP. Le NASP devrait également s'aligner sur le RASP, étant entendu néanmoins que chaque État peut avoir ses propres préoccupations en matière de sécurité, notamment les SSC, les priorités de sécurité et le contexte opérationnel. Le NASP expose l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national pour une période déterminée. Il indique à toutes les parties prenantes où l'AAC et les autres entités engagées dans la gestion de la sécurité de l'aviation devraient consacrer des ressources au cours des années à venir.

6.3.2 Le NASP devrait comporter des SEI basées sur l'auto-évaluation de l'État pour déterminer les défis et priorités nationaux en matière de sécurité de l'aviation.

6.3.3 Le processus d'élaboration du NASP devrait inclure la consultation avec l'industrie et d'autres parties prenantes, si besoin est. L'État devrait réviser périodiquement le NASP (au moins tous les trois ans) afin de tenir compte des dernières révisions apportées au GASP et au RASP.

6.4 AVANTAGES DE L'ÉLABORATION D'UN PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

La documentation requise dans le cadre des capacités de gestion de la sécurité d'un État contient des informations relatives aux politiques, procédures et activités nationales liées à la gestion de la sécurité. Néanmoins, cette documentation peut ne pas être facilement accessible au public ou être rédigée d'une manière qui n'est pas compréhensible pour les personnes qui ne sont pas versées en la matière. Un NASP permet à l'État de communiquer clairement sa stratégie d'amélioration de la sécurité au niveau national à toutes les parties prenantes, notamment les autres branches du gouvernement. C'est un moyen transparent de montrer comment l'AAC et les autres entités concernées de l'aviation civile s'emploient à identifier les dangers et à gérer les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels. Il illustre également la manière dont les SEI planifiées aideront l'État à atteindre les objectifs fixés. Le NASP souligne l'engagement de l'État à l'égard de la sécurité de l'aviation. Étant donné que le NASP contient des informations sur la mesure de la performance de sécurité, il peut également servir à démontrer l'incidence positive des investissements dans les SEI existantes qui ont donné de bons résultats ou à justifier la nécessité de ressources supplémentaires afin de relever les défis présents ou futurs. Le NASP est à la fois un outil pour soutenir la mise en œuvre du PNS, et la documentation d'un PNS efficace produisant des améliorations mesurables de la performance de sécurité.

6.5 CONTENU DES PLANS RÉGIONAUX ET NATIONAUX DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION

6.5.1 Le RSP/NASP devrait inclure des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité régionaux/nationaux en conformité avec le GASP, ainsi qu'une série de SEI qui seront prises afin de résoudre les risques de sécurité opérationnelle et les défis organisationnels régionaux/nationaux. Le RASP/NASP devrait traiter de l'identification et la priorisation des problèmes de sécurité dans les différents secteurs de l'aviation (tels que le transport aérien commercial, l'aviation générale, l'exploitation des hélicoptères). La région ou l'État devrait mettre en œuvre les SEI qui figurent dans le RASP et le NASP, respectivement, en leur assignant les parties prenantes appropriées et en surveillant leur avancement à intervalles réguliers.

6.5.2 Le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131) fournit des orientations relatives à l'élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation. Le manuel est disponible sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/gasp. Ces orientations peuvent 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 ou 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 RASG.

— FIN —

ISBN 978-92-9265-911-0



9 789292 659110