



OACI

Doc 10004

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

2017-2019



Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 10004

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

2017-2019

Approuvé par la Secrétaire générale et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

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

Première édition, 2013

Deuxième édition, 2016

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

N° de commande : 10004

ISBN 978-92-9258-148-0

© OACI 2017

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.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Avant-propos	VII
Glossaire	IX
Définitions	IX
Abréviations	X
Chapitre 1. Introduction	1-1
1.1 Contexte	1-1
1.2 Objectif	1-1
1.3 Portée	1-2
1.4 Suivi et examen des progrès	1-2
Chapitre 2. Stratégie de sécurité mondiale	2-1
2.1 Objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité	2-1
2.2 Objectifs du GASP	2-1
2.3 Rôle de l'OACI dans l'amélioration de la sécurité	2-3
2.4 Rôle des États dans l'amélioration de la sécurité	2-4
2.5 Rôle des régions dans l'amélioration de la sécurité	2-6
2.6 Rôle de l'industrie dans l'amélioration de la sécurité	2-7
2.7 Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde	2-8
Chapitre 3. Domaines prioritaires d'amélioration de la sécurité	3-1
3.1 Priorités de sécurité à l'échelle mondiale	3-1
3.2 Priorités émergentes	3-4
3.3 Facteurs humains et performance humaine	3-6
3.4 Méthodes de mise à jour des priorités et des objectifs	3-6
Chapitre 4. Cadre pour la réalisation des objectifs du GASP	4-1
4.1 Cadre du GASP	4-1
4.2 Catalyseurs de performance de sécurité	4-2
4.3 Catalyseur de performance de sécurité 1 — Normalisation	4-2
4.4 Catalyseur de performance de sécurité 2 — Ressources	4-3
4.5 Catalyseur de performance de sécurité 3 — Collaboration	4-4
4.6 Catalyseur de performance de sécurité 4 — Échange de renseignements sur la sécurité	4-5
Appendice A. Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde	App A-1
Appendice B. Ressources de mise en œuvre disponibles pour les États	App B-1

	<i>Page</i>
Appendice C. Gouvernance et évolution du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde.....	App C-1
Appendice D. Indicateurs de performance de sécurité des États	App D-1
Appendice E. Code de conduite sur le partage et l'utilisation de renseignements sur la sécurité.....	App E-1

AVANT-PROPOS

Le présent document énonce une stratégie, appelée le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde ou « GASP », qui soutient la priorisation et l'amélioration constante de la sécurité de l'aviation. Le GASP suit une approche et une philosophie similaires à celles du *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750), ou GANP. Ces deux documents favorisent la coordination et la collaboration dans le cadre d'initiatives internationales, régionales et nationales visant à mettre en place un système d'aviation civile internationale harmonisé, sûr et efficace.

L'OACI a présenté la première version du GASP en 1997 en officialisant une série de conclusions et de recommandations élaborées lors d'une réunion informelle entre la Commission de navigation aérienne (ANC) de l'OACI et l'industrie. Le GASP a été utilisé pour orienter le programme des travaux techniques de l'Organisation et en définir les priorités et il a été régulièrement actualisé afin qu'il demeure continuellement pertinent.

En mai 2005, une autre réunion avec l'industrie a mis en évidence la nécessité d'élargir le GASP pour qu'il serve de cadre de référence commun à toutes les parties prenantes. Un tel plan permettait une approche plus proactive en matière de sécurité de l'aviation et aidait à coordonner et à orienter des politiques et initiatives de sécurité à l'échelle mondiale en vue de réduire les risques d'accident de l'aviation commerciale. Il a dès lors été décidé que les représentants de l'industrie, du Groupe sur la stratégie de sécurité de l'industrie (ISSG), travailleraient de concert avec l'OACI pour élaborer une approche commune de la sécurité de l'aviation. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui a été établie par l'ISSG, a constitué le fondement de l'édition 2007 du GASP. En mars 2006, l'OACI a tenu la Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité (DGCA/06), qui s'est félicitée de l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et a recommandé que l'OACI mette au point une approche intégrée des initiatives de sécurité, sur la base de la feuille de route pour la sécurité dans le monde, qui servirait de cadre mondial pour la coordination des politiques et initiatives de sécurité.

En 2013, à sa 38^e session, l'Assemblée a prié instamment l'OACI d'achever l'élaboration d'une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde pour appuyer le GASP. La deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité, tenue en 2015 (HLSC 2015), est convenue que l'OACI devait élaborer une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde à l'appui du GASP, en collaboration avec les États, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), les partenaires de la sécurité de l'aviation et l'industrie.

En 2015, l'OACI a établi le Groupe sur la feuille de route du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASPRG), chargé de prendre les mesures nécessaires pour aider l'Organisation à actualiser le GASP, notamment pour l'élaboration d'une nouvelle feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde appuyant la mise en œuvre du GASP. Le GASPRG était composé d'experts des États, de l'industrie ainsi que d'organisations internationales et régionales. Toutes les organisations ayant précédemment pris part à l'ISSG y ont aussi participé.

Le GASP a considérablement changé depuis son établissement en 1997 et évolué dans le cadre d'un processus permanent de consultation et d'examen. L'édition 2014-2016 a été publiée en 2013. Elle inclut des objectifs du GASP à atteindre par les États grâce à la mise en œuvre d'un système efficace de supervision de la sécurité, d'un programme national de sécurité (PNS) et des capacités de sécurité nécessaires pour prendre en charge les systèmes futurs de l'aviation. La présente édition 2017-2019 met à jour le GASP pour y inclure une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde élaborée en vue d'appuyer une approche intégrée de la mise en œuvre.

Hommage est rendu ici aux experts des États, des organisations internationales, des organisations régionales et de l'industrie qui, par l'intermédiaire du GASPRG, ont apporté leur concours, ainsi qu'aux experts qui, à titre individuel, ont fourni soutien et conseils.

GLOSSAIRE

DÉFINITIONS

Adéquat. Qui répond aux exigences minimales ; satisfaisant ; acceptable ; suffisant.

Audit. Activité USOAP CMA sur le terrain, durant laquelle l'OACI évalue la mise en œuvre effective des éléments cruciaux (ÉC) d'un système de supervision de la sécurité et procède à un examen systématique et objectif du système de supervision de la sécurité d'un État pour vérifier la conformité de l'État avec les dispositions de la Convention ou des règlements nationaux et sa mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, procédures et meilleures pratiques de sécurité de l'aviation. Voir aussi la définition d'*Éléments cruciaux (ÉC)*.

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

Domaine d'audit. L'un des huit domaines d'audit suivants de l'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) ; aérodrômes 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 ; ou*
- f) *études et analyses de sécurité.*

Éléments cruciaux (ÉC). 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 ÉC 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.

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.

Niveau acceptable de performances de sécurité (ALoSP). Niveau minimum de performances de sécurité de l'aviation civile dans un État, comme défini dans son programme national de sécurité, ou dans celui d'un prestataire de services, comme défini dans son système de gestion de la sécurité, exprimé en termes d'objectifs de performance de sécurité et d'indicateurs de performance de sécurité.

Objectif de performance de sécurité. Objectif planifié ou voulu à atteindre sur une période donnée, par rapport à un ou des indicateurs de performance de sécurité.

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, obligations de rendre compte, responsabilités, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

ABRÉVIATIONS

AAC	Autorité de l'aviation civile
ACI	Conseil international des aéroports
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
ALoSP	niveau acceptable de performances de sécurité
ANC	Commission de navigation aérienne
APV	approches avec guidage vertical
ASBU	mise à niveau par blocs du système de l'aviation
ASIAP	Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique
CANSO	Civil Air Navigation Services Organisation
CAPSCA	Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile
CFIT	impact sans perte de contrôle
CMA	méthode de surveillance continue
COSCAP	Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité

ÉC	élément crucial
EI	mise en œuvre effective
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FAA	Federal Aviation Administration (États-Unis)
FSF	Flight Safety Foundation
GADSS	système mondial de détresse et de sécurité aéronautique
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GASPRG	Groupe sur la feuille de route pour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
HLSC	Conférence de haut niveau sur la sécurité
IAOPA	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
IATA	Association du transport aérien international
IBAC	Conseil international de l'aviation d'affaires
ICCAIA	Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales
IFALPA	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
IFATCA	Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne
I-Kit	trousse de mise en œuvre
IOSA	Audit IATA de la sécurité de l'exploitation
ISAGO	Programme IATA d'audits de la sécurité des opérations au sol
IS-BAH	Norme internationale pour les services d'assistance au sol des avions d'affaires
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
MTF	équipe spéciale multidisciplinaire
NCLB	Aucun pays laissé de côté
OEM	constructeur d'équipement d'origine
OMS	Organisation mondiale de la Santé
PBN	navigation fondée sur les performances
PIRG	groupe régional de planification et de mise en œuvre
PNS	programme national de sécurité
RAIO	organisation régionale d'enquête sur les accidents et incidents
RASG	groupe régional de sécurité de l'aviation
RPAS	systèmes d'aéronef télépiloté
RPASP	Groupe d'experts des systèmes d'aéronefs télépilotés
RSOO	organisation régionale de supervision de la sécurité
RST	équipe de sécurité des pistes
SAFE	Fonds pour la sécurité
SARP	Normes et pratiques recommandées
SCAN	réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité
SGS	systèmes de gestion de la sécurité
SM ICG	Groupe de collaboration internationale sur les systèmes de gestion de la sécurité
SPI	indicateur de performance de sécurité
SRAS	syndrome respiratoire aigu sévère
SSC	préoccupation significative de sécurité
UASSG	Groupe d'étude sur les systèmes de véhicules aériens non habités
UAV	véhicule aérien non habité
UNOOSA	Bureau des affaires spatiales des Nations Unies
UPRT	formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

1.1.1 L'industrie du transport aérien joue un rôle de premier plan dans l'économie mondiale. Étant donné que l'on prévoit une nette augmentation du trafic aérien à l'avenir, la planification de la sécurité de l'aviation à l'échelle nationale, régionale et internationale est un impératif pour gérer cette croissance de manière sûre, efficace et respectueuse de l'environnement.

1.1.2 Le GASP définit une stratégie d'amélioration continue qui comprend des objectifs à atteindre par les États au moyen de la mise en œuvre de systèmes efficaces de supervision de la sécurité, de programmes nationaux de sécurité (PNS) et de la mise au point de systèmes avancés de supervision de la sécurité, notamment la gestion prédictive du risque. Le GASP fixe également des échéances pour la réalisation collective de ces objectifs à court, à moyen et à long terme à l'échelle mondiale. Ces échéances s'alignent sur le processus d'actualisation établi pour le GASP et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), qui sont révisés sur une base triennale. Le GASP est un document programmatique de haut niveau en matière de stratégie, de planification et de mise en œuvre, élaboré en parallèle avec le *Plan mondial de navigation aérienne* (Doc 9750). Les deux documents encouragent la coordination d'initiatives internationales, régionales et nationales visant à assurer un système d'aviation civile internationale harmonisé, sûr et efficace.

1.2 OBJECTIF

1.2.1 L'objectif général du GASP est de guider la planification harmonisée de la sécurité dans les régions et les États, soutenue par des activités régionales de sécurité coordonnées par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG). Il s'agit, à travers le GASP, d'aider les États et les régions dans leurs politiques, leur planification et leur mise en œuvre respectives en matière de sécurité :

- a) en établissant les priorités mondiales de sécurité et les objectifs du GASP ;
- b) en fournissant un cadre de planification, des échéances et des éléments indicatifs ;
- c) en offrant des stratégies de mise en œuvre et une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde pour définir les procédures et les méthodes à suivre en vue d'atteindre les objectifs du GASP et de fixer des priorités précises à l'échelle des États et des régions.

1.2.2 Les objectifs du GASP sont présentés au Chapitre 2. Le cadre, qui permet aux États d'améliorer la sécurité au moyen des quatre catalyseurs de performance de sécurité, à savoir la normalisation, les ressources, la collaboration et l'échange de renseignements sur la sécurité, est décrit au Chapitre 4. Le projet de feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde figure en Appendice A et les orientations et l'assistance relatives à la mise en œuvre destinées aux États sont expliquées en Appendice B.

1.2.3 À travers le GASP, l'OACI continue d'accorder la priorité à une action mondiale dans trois domaines de la sécurité de l'aviation : l'amélioration de la sécurité des pistes ; la réduction des accidents par impact sans perte de

contrôle et la réduction des accidents liés à une perte de contrôle en vol. Des initiatives dans ces domaines, qui sont décrites au Chapitre 3, contribuent à la réduction du taux mondial d'accidents.

1.3 PORTÉE

1.3.1 Conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, les États doivent développer leurs capacités de supervision de la sécurité et mettre en œuvre des PNS. Le GASP prévoit une stratégie pour améliorer la mise en œuvre des initiatives de sécurité présentées dans la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde et pour aider les États à s'acquitter de leurs responsabilités relatives à la sécurité.

1.3.2 Même si le GASP revêt une dimension mondiale, les priorités des États devraient être coordonnées au moyen des RASG pour répondre aux préoccupations spécifiques de sécurité conformément aux priorités mondiales en matière de sécurité. De plus, les États et les régions devraient accorder la priorité aux initiatives associées aux catalyseurs de performance de sécurité pour établir en premier lieu un système de supervision efficace et ensuite gérer efficacement les risques de sécurité.

1.3.3 Les objectifs du GASP, les catalyseurs de performance de sécurité et la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde constituent les piliers fondamentaux du GASP. Ceux-ci peuvent évoluer en fonction des problèmes émergents de sécurité dont il doit être tenu compte dans les éditions ultérieures du GASP. Conformément aux priorités de sécurité mondiale, l'OACI élaborera des dispositions et fournira un soutien à la mise en œuvre.

1.4 SUIVI ET EXAMEN DES PROGRÈS

1.4.1 L'OACI examine le GASP tous les trois ans au moyen d'un processus établi qui comprend une consultation avec les États et l'industrie (voir l'Appendice C). Les progrès et l'efficacité des États et des régions dans la réalisation des objectifs et des priorités énoncés dans leurs plans respectifs de sécurité de l'aviation sont mesurés de façon continue. Le suivi et le compte rendu des progrès accomplis permettent aux États et aux régions de modifier leurs activités en fonction de leur performance et de résoudre des problèmes émergents de sécurité. Afin de soutenir les États et les régions dans cette entreprise, l'OACI publie des rapports annuels sur la sécurité qui fournissent une indication des progrès enregistrés (voir le Chapitre 2).

1.4.2 Par leurs processus de rapports annuels, les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les RASG permettent à la communauté aéronautique de déterminer, gérer et suivre les objectifs de sécurité et de navigation aérienne aux niveaux international, régional et national à l'aide de leurs programmes de travail respectifs. L'OACI peut ainsi apporter au GASP ainsi qu'au GANP des ajustements de politique de haut niveau, avec l'approbation du Conseil et de l'Assemblée de l'OACI.

1.4.3 La Commission de navigation aérienne (ANC) de l'OACI examine le GASP et le GANP dans le cadre de son programme de travail et en rend compte au Conseil un an avant chaque Assemblée. Après approbation par le Conseil, les amendements du GASP et du GANP sont soumis pour approbation par les États membres de l'OACI à l'Assemblée suivante.

Chapitre 2

STRATÉGIE DE SÉCURITÉ MONDIALE

2.1 OBJECTIF STRATÉGIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

2.1.1 L'OACI a établi cinq objectifs stratégiques globaux, qui sont révisés sur une base triennale. L'OACI vise un objectif stratégique destiné à renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale. Cet objectif stratégique porte principalement sur les capacités de supervision réglementaire de l'État. L'objectif est établi dans le contexte du transport croissant des marchandises et des passagers et de la nécessité de répondre aux changements liés à l'efficacité et à l'environnement. Conformément à l'objectif stratégique en matière de sécurité, le GASP définit les activités clés pour le triennat. De plus amples informations sur les Objectifs stratégiques sont disponibles sur le site de l'OACI à l'adresse www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives.aspx.

2.1.2 Dans le cadre d'une évaluation de la mesure dans laquelle l'OACI répond aux besoins et aux attentes des États membres, une enquête a été menée en 2015. L'objectif de l'« Enquête sur les besoins et les attentes des États membres de l'OACI » était de déterminer des moyens d'améliorer et de guider les orientations futures de l'OACI, en particulier celles des bureaux régionaux de l'OACI. Les objectifs de l'enquête étaient de recueillir les points de vue des directeurs généraux de l'aviation civile sur leurs besoins et sur ce qu'ils attendent de l'OACI en matière d'aviation civile et d'évaluer leur expérience d'interaction avec l'OACI, notamment en ce qui concerne les prestations d'assistance technique. Entre autres questions, il a été demandé aux États de classer leurs priorités. Cent États ont participé à l'enquête et 70 % des États interrogés ont placé la sécurité en tête de leurs priorités stratégiques.

2.2 OBJECTIFS DU GASP

2.2.1 Les objectifs du GASP appellent les États à mettre en place des systèmes de supervision de la sécurité durables et solides et de les faire évoluer progressivement vers des moyens plus élaborés de gestion de la sécurité. Ces objectifs cadrent avec les exigences de l'OACI concernant la mise en œuvre par les États de programmes nationaux de sécurité (PNS) et par les prestataires de services de systèmes de gestion de la sécurité (SMS).

2.2.2 Afin d'atteindre ces objectifs, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) devraient participer activement à la coordination et, dans la mesure du possible, à l'harmonisation de toutes les activités menées pour résoudre les problèmes de sécurité de l'aviation à l'échelle régionale, notamment en ce qui concerne l'utilisation par des États ou un groupe d'États d'une feuille de route pour la sécurité de l'aviation mondiale.

2.2.3 La Figure 2-1 donne un aperçu des objectifs du GASP et des échéances assorties. Ces objectifs incluent des mesures que les États doivent réaliser en partant du principe qu'ils doivent d'abord établir un système efficace de supervision de la sécurité avant de mettre en œuvre un PNS. On espère que tous les États progresseront continuellement dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) en vue d'atteindre les objectifs et priorités énoncés dans le GASP.

2.2.4 À la réunion ministérielle de 2012 en Afrique, les États africains se sont fixé l'objectif d'atteindre un niveau de 60 % de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (ÉC) d'un système national de supervision de la sécurité d'ici 2017. Cet objectif, adopté ensuite par le Conseil de l'OACI et entériné par l'Assemblée de l'OACI comme

mesure mondiale, a servi de base pour l'objectif à court terme inclus dans l'édition 2014-2016 du GASP. Il correspond à un niveau minimal nécessaire pour qu'un État exerce une supervision efficace de la sécurité et procède à la mise en œuvre du PNS.

2.2.5 Les objectifs à court terme, à réaliser d'ici 2017, tiennent compte du niveau actuel de mise en œuvre des systèmes de supervision de la sécurité à l'échelle régionale et nationale. Deux des objectifs sont surtout destinés aux États et le troisième vise toutes les parties prenantes de l'aviation. Les objectifs à court terme sont les suivants :

- a) Les États qui ne disposent pas de capacités fondamentales de supervision de la sécurité doivent atteindre un niveau général de mise en œuvre effective d'au moins 60 % pour les huit ÉC d'un système national de supervision de la sécurité. Les États devraient accorder la priorité à la résolution des carences ou des constatations qui ont la plus grande incidence en termes d'améliorations de la sécurité. Les protocoles USOAP, utilisés pour évaluer la mise en œuvre des dispositions de l'OACI, sont classés selon huit ÉC (voir la Figure 4-3). L'analyse de l'OACI indique que la mise en œuvre de l'ÉC-6, qui traite des obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation, est fondamentale pour la réduction des taux d'accident. De plus, grâce à une analyse des causes profondes, des carences dans l'ÉC-6 peuvent être attribuées aux questions de protocole dans les ÉC-1 à 5, qui établissent un système de supervision de la sécurité. Chaque carence dans l'ÉC-6 devrait par conséquent être associée à un plan d'action spécifique des efforts d'amélioration d'un État. Une exécution effective du plan d'action jette les bases d'une conformité par ordre de priorité ;

Supervision efficace de la sécurité	Mise en œuvre du PNS	Gestion prédictive du risque
RASG et autre instances : mécanismes pour le partage des renseignements sur la sécurité	RASG : programmes régionaux de surveillance et de gestion de la sécurité arrivés à maturité	
États affichant une EI > 60 % : mise en œuvre du PNS		Tous les États : mise en œuvre de systèmes avancés de supervision de la sécurité incluant la gestion prédictive du risque
Tous les États : atteindre une EI de 60 % des ÉC	Tous les États : mise en œuvre du PNS	
2017 (court terme)	2022 (moyen terme)	2028 (long terme)

Figure 2-1. Objectifs du GASP et échéances connexes

- b) les États qui affichent une EI égale ou supérieure à 60 % devraient mettre en œuvre un PNS, ce qui facilitera la gestion des risques propres à leur système d'aviation ;
- c) tous les États et toutes les parties prenantes sont encouragés à mettre en place des mécanismes pour le partage de renseignements sur la sécurité par l'intermédiaire de leurs RASG et d'autres instances régionales ou sous-régionales.

2.2.6 L'objectif à moyen terme demande à tous les États de mener à bien la mise en œuvre du PNS d'ici 2022. Par ailleurs, les RASG devraient continuer à faire avancer leurs programmes régionaux de gestion de la sécurité et de surveillance pour qu'ils arrivent à maturité. Étant donné que le temps et les efforts requis pour la mise en œuvre du PNS varieront d'un État à l'autre, les objectifs à court et à moyen terme devraient être coordonnés à l'échelle régionale par l'entremise des RASG.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des orientations relatives à la mise en œuvre du PNS.

2.2.7 L'objectif à long terme appelle les États à faire fond sur les pratiques de gestion de la sécurité inscrites dans le PNS pour élaborer des systèmes avancés de supervision de la sécurité incluant la gestion prédictive du risque. Une analyse de la sécurité sera intégrée à tous les aspects des systèmes futurs de l'aviation et sera utilisée pour modéliser les risques avant la mise en œuvre des changements opérationnels.

2.3 RÔLE DE L'OACI DANS L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

2.3.1 L'OACI s'efforce, en collaboration étroite avec d'autres parties prenantes, d'améliorer davantage la performance de sécurité de l'aviation, tout en préservant un degré élevé de capacité et d'efficacité. Ce résultat est obtenu au moyen :

- a) le développement des stratégies mondiales contenues dans le GASP et le GANP ;
- b) de l'élaboration et de la tenue à jour de SARP et de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) applicables aux activités d'aviation civile internationale et complétées par des manuels et des circulaires qui fournissent des éléments indicatifs sur leur mise en œuvre ;
- c) de la surveillance des tendances et des indicateurs de sécurité. L'OACI effectue des audits de la mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité à l'aide de son Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Elle a aussi conçu des outils pour recueillir, partager et analyser des données de sécurité opérationnelle qui permettent la détection des risques existants et émergents ;
- d) de la mise en œuvre de programmes de sécurité ciblés pour résoudre les carences d'infrastructure et de sécurité ;
- e) d'une réponse efficace à la perturbation du système d'aviation occasionnée par des catastrophes naturelles, des conflits ou d'autres causes.

2.3.2 La communication rapide et précise de renseignements sur la sécurité à l'échelle internationale, régionale et nationale est cruciale pour vérifier la réalisation des objectifs de sécurité mondiaux et pour suivre la mise en œuvre des initiatives du GASP. L'OACI, les RASG et des organisations partenaires publient des rapports sur la sécurité dans le cadre de leur engagement à suivre les progrès réalisés pour atteindre leurs objectifs de sécurité. Ensemble, ces rapports offrent des points de vue qui sont à la fois de nature globale et propres à certains domaines particuliers, tels que les opérations de vol. Compte tenu de la complexité de l'industrie aéronautique, une analyse de plusieurs

indicateurs de sécurité est essentielle pour évaluer la performance de sécurité à l'échelle mondiale. L'OACI publie un *Rapport annuel sur la sécurité*, dont les composantes clés comprennent :

- a) la supervision de la sécurité ;
- b) les statistiques d'accidents et taux d'accidents ;
- c) les succès.

2.3.3 Le taux d'accidents dans le monde constitue un indicateur global de la performance de sécurité. Le *Rapport sur la sécurité* se concentre sur les tendances dégagées dans les catégories d'accident qui ont historiquement compté un nombre important d'événements et de décès. Au *Rapport sur la sécurité* vient s'ajouter l'*État de la sécurité de l'aviation dans le monde*, qui est publié sur une base triennale, avant chaque Assemblée de l'OACI. L'*État de la sécurité de l'aviation dans le monde* comprend une analyse actualisée de la sécurité ainsi qu'un compte rendu complet des résultats atteints grâce aux diverses activités menées par l'OACI, les États et des organisations partenaires. Ces rapports et des informations complémentaires sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety.

2.3.4 Outre le *Rapport sur la sécurité*, l'OACI a créé des listes d'indicateurs nationaux de performance (SPI). Des exemples de SPI ont été d'abord partagés avec la communauté aéronautique internationale au cours de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité qui s'est tenue en 2015 (HLSC 2015), au moyen d'une note d'information (IP/01) intitulée *Données, métriques et indicateurs de performance de sécurité*. La HLSC 2015 a recommandé que l'OACI améliore et harmonise ses SPI, en tenant compte d'autres qui étaient alors utilisés. Les exemples de SPI présentés à la HLSC 2015 sont inclus dans l'Appendice D. Des métriques sont fournies pour chaque SPI, avec le type d'information recueillie (réactive, prédictive, etc.) et l'utilisation prévue de l'information (p. ex. pour le ciblage, le suivi ou la connaissance de la valeur de l'indicateur). Ces exemples de SPI peuvent être utilisés par les États lorsqu'ils établissent des niveaux de référence pour définir des cibles et des niveaux acceptables de sécurité. L'OACI travaille actuellement à l'élaboration de SPI mondiaux pour donner suite à la recommandation de la HLSC 2015.

2.4 RÔLE DES ÉTATS DANS L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

2.4.1 Gestion des préoccupations significatives de sécurité

Les États qui sont confrontés à des préoccupations significatives de sécurité (SSC) devraient y répondre en priorité avant de se pencher sur d'autres domaines qui appellent leur attention et renforcer la mise en œuvre des dispositions de l'OACI.

2.4.2 Établissement d'une supervision efficace de la sécurité

2.4.2.1 Les États ne disposant pas de capacités efficaces de supervision de la sécurité devraient atteindre un niveau de mise en œuvre effective des EC de 60 % d'ici 2017. Les États affichant une EI inférieure à 60 % devraient accroître le niveau de mise en œuvre dans tous les domaines concernés. Les partenariats peuvent servir à promouvoir une meilleure application des SARP par les États. 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 qui se heurtent à des contraintes de ressources. Une supervision efficace de la sécurité exige un investissement dans les ressources humaines et techniques pour atteindre cet objectif de sécurité mondial et pour s'assurer que les initiatives de sécurité produisent les avantages escomptés. Dans certains cas, des États peuvent avoir recours à l'assistance fournie par l'OACI et d'autres organisations. Dans d'autres cas, un investissement ou une assistance supplémentaire fournie par d'autres États dans le cadre de programmes tels que la méthode de surveillance

continue (CMA) de l'USOAP ou d'autres initiatives d'évaluation de la sécurité pourraient s'avérer nécessaires. Dans le cadre d'une supervision efficace de la sécurité, des initiatives d'échange de renseignements sur la sécurité pourraient servir à faciliter un processus, au moyen d'ententes, permettant le partage et l'utilisation constructive d'informations sensibles pour améliorer la sécurité.

2.4.2.2 Parfois, un État peut choisir de transférer certaines fonctions de supervision qui sont normalement du ressort de l'État d'immatriculation en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronef. Dans de tels cas, les États pourraient envisager le transfert de ses fonctions de supervision à un autre État conformément à l'Article 83 *bis* de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Le principal but du transfert de certaines fonctions en vertu d'un accord 83 *bis* est de renforcer les capacités de supervision de la sécurité en déléguant les pouvoirs de supervision à l'État de l'exploitant, celui-ci apparaissant en effet comme étant mieux à même de s'en acquitter. Cependant, avant d'accepter un quelconque transfert de responsabilités, l'État d'immatriculation doit s'assurer que l'État de l'exploitant est tout à fait capable de s'en acquitter conformément à la Convention et aux SARP.

2.4.3 Mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité

2.4.3.1 Les États devraient s'appuyer sur des systèmes fondamentaux de supervision de la sécurité pour mettre en œuvre leur PNS. Le PNS prescrit la mise en œuvre de SGS par les prestataires de services. La normalisation d'initiatives de sécurité liées à un PNS, dans le GASP, nécessite la mise en œuvre d'une approche fondée sur le risque permettant d'atteindre un niveau acceptable de performance de sécurité. Dans ce contexte, le rôle de l'État évolue pour inclure l'établissement et la réalisation d'objectifs de performance de sécurité ainsi qu'une supervision efficace du SGS de ses fournisseurs de services.

2.4.3.2 La transition à un PNS exige une collaboration accrue entre les domaines opérationnels pour détecter les dangers et gérer les risques. 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 de l'OACI, des États et des organisations internationales de travailler ensemble de manière étroite pour gérer les risques de sécurité. De plus, des efforts de collaboration entre les parties prenantes clés, notamment les prestataires de services et les autorités de réglementation, sont essentiels pour la réalisation des objectifs de performance de sécurité établis dans le cadre du PNS d'un État ou des SGS des fournisseurs de services. Par le biais de partenariats avec ces parties prenantes clés à l'échelle nationale et régionale, des données de sécurité devraient être analysées pour appuyer la tenue à jour des indicateurs de performance relatifs aux risques et aux principales composantes du système d'aviation. Les parties prenantes clés devraient parvenir à des accords pour définir des indicateurs appropriés, déterminer des systèmes communs de classification et établir des méthodes d'analyse qui facilitent le partage et l'échange de renseignements sur la sécurité.

2.4.3.3 La mise en œuvre de PNS et de SGS pourrait s'accompagner de changements réglementaires, politiques et organisationnels qui nécessitent des ressources supplémentaires, la rétention du personnel ou différents ensembles de compétences, selon le degré de mise en œuvre déjà atteint pour chacun des éléments du PNS et du SGS. Des ressources supplémentaires pourraient aussi s'avérer nécessaires pour appuyer la collecte, l'analyse et la gestion des informations requises pour élaborer et tenir à jour un processus de prise de décision fondé sur le risque. Par ailleurs, des moyens techniques devraient être mis au point pour recueillir et analyser des données, dégager des tendances de sécurité et diffuser les résultats aux parties prenantes concernées. Un PNS pourrait nécessiter d'investir dans les systèmes techniques qui facilitent des processus analytiques ainsi que dans des professionnels expérimentés et compétents nécessaires pour appuyer le programme.

2.4.4 Mise en œuvre de la gestion prédictive du risque

À long terme, les États devraient s'appuyer sur des pratiques de gestion de la sécurité dans le cadre du PNS pour élaborer des systèmes avancés de supervision de la sécurité, notamment la gestion prédictive du risque. Des analyses de la sécurité seront intégrées dans tous les aspects des systèmes de l'aviation du futur et sont utilisés pour prédire les

risques avant la mise en œuvre des changements opérationnels. Cet objectif est censé sous-tendre la prise de décision en collaboration dans un environnement caractérisé par une automatisation croissante et par l'intégration de fonctions avancées au sol et en vol, tel qu'il est décrit dans le GANP. La poursuite du développement de fonctions de gestion de la sécurité, y compris celles qui sont décrites dans un PNS, est nécessaire pour gérer la sécurité (p. ex. dans les concepts futurs de gestion du trafic aérien hautement automatisée). L'évolution vers cet environnement dynamique et intégré passera par l'échange continu d'informations en temps réel. Par conséquent, la coordination des activités de gestion de la sécurité entre les États et entre tous les domaines opérationnels sera essentielle pour la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) présentées dans le GANP. L'intégration des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien non réservé sera une réalité dans le système d'aviation du futur et les questions de sécurité, telles que la technologie de détection et d'évitement, devront être prises en compte. Étant donné que la performance humaine joue un rôle central dans le succès de la mise en œuvre de tout nouveau concept, elle doit également être prise en considération dans l'examen des systèmes de l'aviation du futur. Les catalyseurs de performance de sécurité qui seront inclus dans l'objectif à long terme concerneront principalement le maintien ou le renforcement de la sécurité pendant que de nouvelles capacités et procédures sont mises en œuvre. Des processus de formation et d'approbation réglementaire seront nécessaires pour assurer une transition sûre et efficace vers le système futur de l'aviation.

2.5 RÔLE DES RÉGIONS DANS L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

2.5.1 Groupes régionaux de sécurité de l'aviation

2.5.1.1 Les RASG appuient la mise en œuvre du GASP et s'occupent des questions de sécurité de l'aviation mondiale sur le plan régional. Les RASG sont composés d'États membres et d'observateurs des RSOO, des programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), des fabricants d'équipements d'origine (OEM) et des organisations internationales, d'exploitants et de prestataires de services, entre autres.

2.5.1.2 En tant que partie intégrante du GASP, les RASG, avec les RSOO, harmonisent toutes les activités menées pour répondre aux problèmes régionaux de sécurité. Les RASG s'appuient sur les résultats atteints par les organisations régionales et sous-régionales de sécurité existantes et facilitent l'échange des meilleures pratiques, la coopération et la collaboration par une approche de haut en bas, qui complète l'approche de bas en haut de la planification de l'industrie, des États et des sous-régions. Les activités des RASG appuient les objectifs du GASP tout en veillant à ce que les priorités de sécurité régionale soient traitées. Les RASG suivent les indicateurs de sécurité régionale, coordonnent les initiatives régionales et fournissent une aide pratique aux États dans leurs régions perspectives.

2.5.1.3 Les RASG jouent le rôle de point focal pour la coordination de tous les efforts régionaux et des programmes visant à réduire les risques de sécurité. Ils éliminent le dédoublement d'efforts par l'instauration de programmes coopératifs de sécurité régionale. Cette approche coordonnée réduit sensiblement les besoins de ressources financières et humaines pour les États, tout en apportant des améliorations mesurables de la sécurité.

2.5.1.4 La HLSC 2015 a noté que la majorité des États ne participent pas encore activement aux RASG. Elle a appelé les États à accroître leur participation au sein de ces instances importantes. La participation aux RASG offre aux États l'occasion de partager les meilleures pratiques et de prendre part aux activités collaboratives d'amélioration de la sécurité, renforçant ainsi l'application de mesures efficaces d'atténuation des risques.

2.5.2 Organisations régionales de supervision de la sécurité

Les RSOO jouent un rôle important en appuyant l'établissement et la mise en œuvre de systèmes de supervision de la sécurité, en analysant des renseignements sur la sécurité à l'échelle régionale et en révisant les plans d'action élaborés au sein de la région. 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 leur capacité de supervision de la sécurité. Il existe de plus en plus de RSOO, dont plusieurs sont déjà bien établies alors qu'il est prévu que d'autres deviennent pleinement opérationnelles au cours des prochaines années.

Note.— Des orientations relatives à l'établissement et la gestion d'une RSOO sont fournies dans le Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734, Partie B).

2.5.3 Organisations régionales d'enquête sur les accidents et les incidents

Les organisations régionales d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) facilitent la mise en œuvre des procédures d'enquêtes sur les accidents et incidents en partageant les ressources financières et humaines nécessaires entre les États, ce qui leur permet de remplir leurs obligations relatives aux enquêtes. Certains groupes d'États ont déjà établi des RAIO et d'autres initiatives sont en cours. Les principaux objectifs d'une RAIO sont les suivants :

- a) établir une agence régionale d'enquête indépendante, convenablement financée et disposant de spécialistes adéquatement formés pour pouvoir enquêter sur les accidents et les incidents d'aviation ;
- b) assurer que toutes les enquêtes sur les accidents et les incidents d'aviation se déroulent en conformité avec les dispositions de l'Annexe 13 de l'OACI — *Enquêtes sur les accidents ou incidents d'aviation* ;
- c) promouvoir la coopération et éliminer les dédoublements d'efforts ;
- d) faciliter le partage des informations.

Note.— Des orientations relatives à l'établissement et la gestion d'une 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 DANS L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

2.6.1 L'industrie devrait progresser dans la mise en œuvre du SGS et travailler de façon complémentaire avec l'OACI, les régions et les États sur l'échange de renseignements sur la sécurité, le suivi de la sécurité et les programmes d'audit. Pour soutenir la mise en œuvre du SGS, les organisations internationales devraient travailler avec leurs membres pour les aider à mettre au point leurs indicateurs de performance de sécurité (SPI). Afin d'assurer la concordance entre les indicateurs du PNS et ceux du SGS, les États doivent collaborer activement avec les prestataires de services à la mise au point des SPI du SGS.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des orientations relatives aux indicateurs de performance de sécurité des prestataires de services.

2.7 FEUILLE DE ROUTE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

2.7.1 À sa 38^e session, l'Assemblée a prié instamment l'OACI d'achever l'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde à l'appui du GASP (A38-2, Appendice A, 6.). La HLSC de 2015 est convenue que dans la prochaine édition du GASP, il incomberait à l'OACI d'élaborer une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde en collaboration avec les États, les RASG, les partenaires de la sécurité de l'aviation et l'industrie.

2.7.2 En 2015, l'OACI a créé le Groupe de la feuille de route pour le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASPRG) pour l'aider à actualiser le GASP, notamment en ce qui concerne l'élaboration d'une feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde pour soutenir la mise en œuvre du GASP. Le GASPRG était composé d'experts des États, d'organisations internationales, d'organisations régionales et de l'industrie.

2.7.3 Le GASPRG a formulé une proposition de feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde sur la base de l'Appendice 2 de l'édition 2014-2016 du GASP : *Meilleures pratiques* (y compris les initiatives de sécurité) et un document existant intitulé *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR)*.

2.7.4 Durant le processus d'élaboration de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le GASPRG a tenu compte des trois niveaux de maturité des États concernant la sécurité de l'aviation :

- a) les États ne disposant pas d'un système de base de supervision de la sécurité ;
- b) les États ne disposant pas d'un PNS ou qui travaillent à sa mise en œuvre (et à la mise en œuvre d'un SGS des prestataires de services) ;
- c) les États dont le PNS est efficacement mis en œuvre.

2.7.5 La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde issue de ce processus servira de plan d'action pour aider l'ensemble de la communauté de l'aviation à atteindre les objectifs énoncés dans le GASP. Elle offre un cadre de référence commun et structuré pour tous les acteurs concernés. L'objectif de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde est de veiller à ce que les initiatives de sécurité offrent les avantages attendus liés associés aux objectifs, de manière coordonnée, réduisant ainsi les incohérences et les dédoublements d'efforts. Le projet de feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde est présenté en Appendice A.

Chapitre 3

DOMAINES PRIORITAIRES D'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

3.1 PRIORITÉS DE SÉCURITÉ À L'ÉCHELLE MONDIALE

3.1.1 Comme il est mentionné au Chapitre 2, les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont relevé que l'incapacité des États à superviser efficacement les opérations aériennes demeure une préoccupation de sécurité mondiale. Le GASP présente une stratégie détaillée d'amélioration. En plus des objectifs du GASP, l'OACI a mis en évidence des catégories d'accidents à hauts risques. Ces catégories ont été initialement déterminées sur la base d'une analyse des données sur les accidents concernant les opérations de transport aérien commercial régulier couvrant la période 2006-2011. Les observations reçues des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) indiquent que ces priorités étaient toujours d'actualité durant l'élaboration de l'édition 2017-2019 du GASP.

3.1.2 Les événements liés à la sécurité des pistes ont été retenus comme étant l'une des principales catégories d'accidents à hauts risques. Les événements liés à la sécurité des pistes comprennent, sans s'y limiter : contact anormal avec la piste, impacts d'oiseau, impact au sol, événements liés à des dommages causés par les services d'escale, sorties de piste, incursions sur piste, perte de contrôle au sol, collision avec obstacle(s), atterrissages trop courts et trop longs.

3.1.3 L'impact sans perte de contrôle (CFIT) et la perte de contrôle en vol (LOC-I) ont été reconnus comme les deux autres catégories d'accidents à hauts risques. Ces types d'accidents ne représentent qu'une petite partie des accidents pendant une année donnée, mais ils sont généralement mortels et comptent pour une grande partie du nombre total de décès.

3.1.4 Alors que des progrès considérables ont été réalisés, ces trois catégories d'accidents à hauts risques demeurent des priorités de sécurité mondiale. La Figure 3-1 présente une analyse statistique des trois catégories d'accidents à hauts risques de 2010 à 2014. La figure montre le pourcentage du total des accidents pour chacune des trois catégories. Elle indique également le pourcentage de chaque catégorie par rapport au nombre total d'accidents mortels et de décès dans le monde pendant la période en question. L'analyse des données a indiqué ce qui suit :

- a) les trois catégories d'accidents à hauts risques représentent 60,57 % du nombre total de décès dans le monde ;
- b) plus de la moitié des accidents dans le monde avaient à voir avec la sécurité des pistes ;
- c) les accidents CFIT et LOC-I représentaient moins de 6 % de tous les accidents, mais comptaient pour plus de la moitié des décès dans le monde.

3.1.5 L'analyse, par région de l'OACI, a indiqué ce qui suit pour la même période :

- a) la sécurité des pistes représentait la principale catégorie d'accidents pour toutes les régions ;
- b) dans les régions Asie et Pacifique (APAC), les trois catégories représentaient 87,91 % des décès ;

- c) en Afrique orientale et australe (ESAF), 80,95 % de tous les accidents avaient à voir avec la sécurité des pistes, dont plus d'un tiers d'accidents mortels. Aucun accident de type CFIT ou LOC-I n'a été enregistré dans la région durant cette période ;
- d) dans la région Europe et Atlantique Nord (EUR NAT), les trois catégories représentaient 26,81 % des décès ; les événements liés à la sécurité des pistes représentaient 57,62 % de tous les accidents dans la région ;
- e) au Moyen-Orient (MID), les trois catégories représentaient 87,22 % du nombre total de décès ;
- f) dans la région Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC), les trois catégories représentaient 100 % du nombre total de décès ;
- g) en Amérique du Sud (SAM), les événements liés à la sécurité des pistes et les accidents de type LOC-I représentaient 55,42 % du nombre total de décès. Aucun accident mortel de type CFIT n'a été enregistré dans la région durant cette période ;

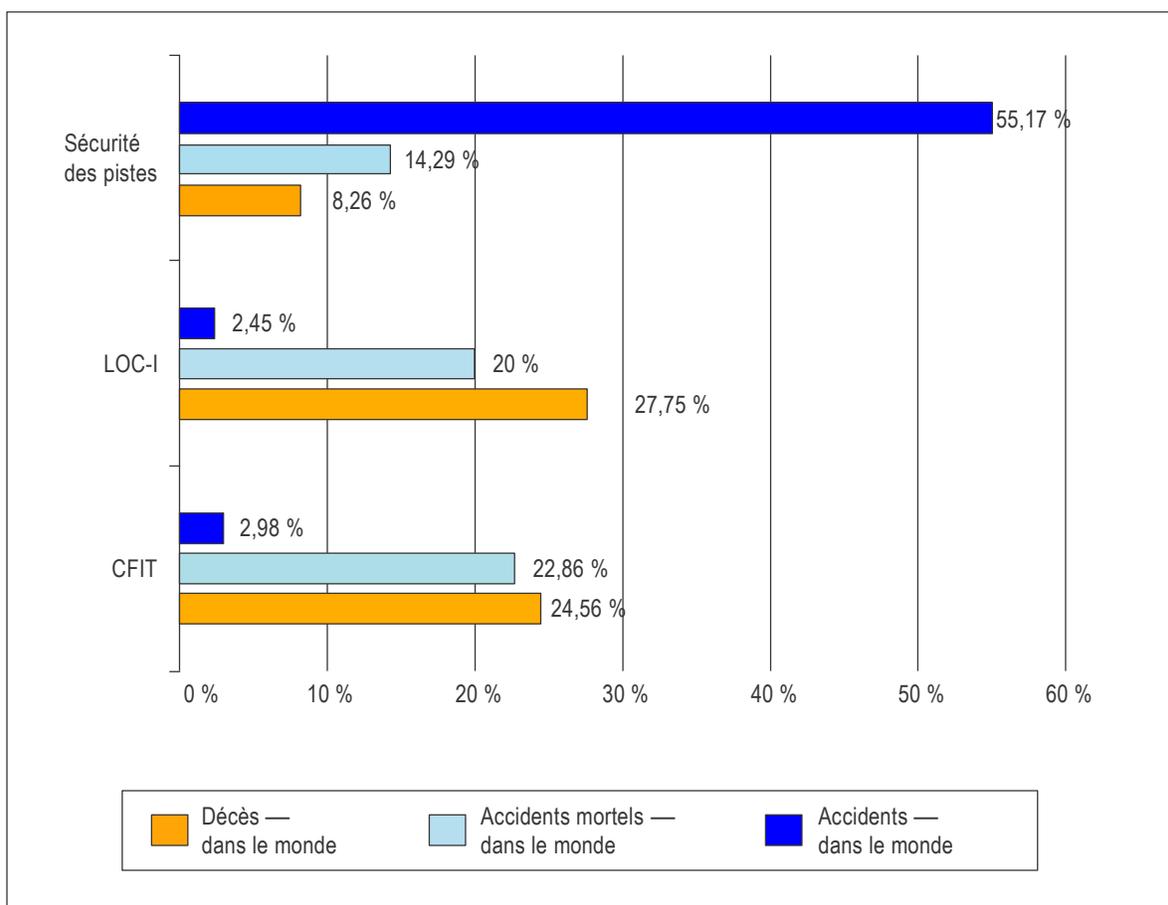


Figure 3-1. Catégories d'accidents à hauts risques dans le monde (2010-2014)

- h) en Afrique occidentale et centrale (WACAF), les accidents de type CFIT et LOC-I représentaient près de la moitié (49,19 %) du nombre total de décès. Aucun accident mortel lié à la sécurité des pistes n'a été enregistré dans la région durant cette période ; toutefois, les événements ayant à voir avec la sécurité des pistes représentaient 39,13 % de tous les accidents dans la région.

3.1.6 Les données de 2010-2014 cadrent avec l'analyse menée pour la période 2006-2011, citant les trois catégories existantes comme des accidents à hauts risques auxquels la priorité devrait être accordée afin que des mesures soient prises par toutes les parties prenantes concernées. Sur la base de l'analyse présentée au paragraphe 3.1.5, certaines régions pourraient se concentrer principalement sur l'une ou l'autre des trois catégories, en fonction des risques encourus au niveau régional. Ces priorités de sécurité devraient être traitées à l'échelle internationale, régionale et nationale. Des initiatives dans ces domaines contribuent à la réduction du taux mondial d'accidents.

3.1.7 Dans les rapports de leurs réunions, les RASG-AFI, RASG-APAC, RASG-MID et RASG-PA (continent américain) citent les événements liés à la sécurité des pistes ainsi que ceux de type LOC-I et CFIT comme des priorités de sécurité dans leurs régions respectives. Le RASG-PA mentionne également une quatrième priorité touchant aux collisions en vol. Le RASG-EUR énonce en détail des objectifs de sécurité prioritaires, qui comprennent la réduction du taux d'accidents dans le transport aérien commercial. Plus de précisions sur les RASG et leurs priorités et initiatives en matière de sécurité sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/Implementation/Lists/RASGSPIRGS/AllItems.aspx.

3.1.8 Le système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) inclut des statistiques et des données sur les accidents et incidents. On trouvera sur le site web de l'OACI, à l'adresse www.icao.int/safety/istars/pages/intro.aspx, des informations sur l'iSTARS, notamment comment s'inscrire pour y avoir accès.

3.1.9 Améliorer la sécurité des pistes

3.1.9.1 L'OACI coordonne les efforts mondiaux en vue d'améliorer la sécurité des pistes. Le programme de sécurité des pistes de l'OACI implique une collaboration importante avec des organisations partenaires, notamment : l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ; l'Association du transport aérien international (IATA) ; la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) ; le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ; le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) ; le Conseil international des aéroports (ACI) ; le Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA) ; la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis ; la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) ; la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) ; la Flight Safety Foundation (FSF) ; et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL).

3.1.9.2 Le programme de sécurité des pistes encourage la création d'équipes pluridisciplinaires de sécurité des pistes (RST), ce qui exige une collaboration entre les instances de réglementation, les acteurs de la gestion du trafic aérien et des aéroports, les exploitants d'aéronefs et le secteur de la conception et de la construction. Le programme comporte des approches novatrices en cours d'élaboration par des experts en sécurité aérienne pour réduire continuellement les risques rencontrés aux phases de décollage et d'atterrissage ainsi que pendant les déplacements en surface. La trousse de mise en œuvre (I-Kit) sur la sécurité des pistes de l'OACI comprend des outils tels que le *Manuel des équipes de sécurité des pistes* de l'OACI.

3.1.9.3 Le programme de sécurité des pistes recommande que :

- a) que les RASG analysent des données régionales sur la sécurité des pistes et élaborent des initiatives d'amélioration de la sécurité et des plans détaillés de mise en œuvre à cet égard ;

- b) que les aéroports établissent des RST, mettent en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et utilisent la trousse de mise en œuvre (I-Kit) sur la sécurité des pistes, notamment le *Manuel des équipes de sécurité des pistes* ;
- c) que les aéroports demandent l'organisation de visites d'équipes de spécialistes de la sécurité des pistes de l'OACI qui consistent en des visites d'assistance multidisciplinaires et volontaires effectuées dans des aéroports par des groupes d'experts ad hoc qui visent à fournir une aide pour améliorer la sécurité des pistes.

3.1.9.4 La mise en œuvre régionale progresse grâce aux RASG et elle est coordonnée par les bureaux régionaux de l'OACI avec la participation de toutes les organisations partenaires tout en étant alignée sur le GASP ainsi que sur les priorités et objectifs régionaux. Des orientations et un soutien à l'échelle globale sont fournis par le siège de l'OACI en coordination avec ses partenaires. Des informations supplémentaires sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/runwaysafety.

3.1.10 Impact sans perte de contrôle

L'OACI a apporté des modifications aux normes et pratiques recommandées (SARP) et a adopté des orientations visant à réduire le risque d'accidents de type CFIT. Les RASG ont conçu une campagne de sensibilisation qui comprend des informations que les exploitants peuvent utiliser pour mettre au point des procédures d'exploitation normalisées et améliorer les programmes de formation correspondants des équipages de conduite. Ces informations incluent l'utilisation des approches aux instruments avec guidage vertical, la pratique de techniques d'approche finale en descente continue au cours d'une procédure d'approche avec guidage latéral seulement et la formation périodique aux manœuvres d'urgence basée sur les systèmes avertisseurs de proximité du sol disposant de fonctions d'évitement du relief par exploration vers l'avant. Des informations supplémentaires sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/RASGPA/Pages/asrt.aspx.

3.1.11 Perte de contrôle en vol

3.1.11.1 Des SARP, introduites dans l'Annexe 1 — *Licence du personnel*, sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) sont devenues applicables en novembre 2014. Des orientations détaillées pour appuyer ces dispositions sont présentées dans le *Manuel sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement* (Doc 10011). Les États doivent désormais se concentrer sur la mise en œuvre de ces SARP.

3.1.11.2 À la suite du symposium sur les pertes de contrôle en vol (LOC-I) de l'OACI en mai 2014, l'AESA, Airbus, Boeing, Bombardier, CAE, Embraer, l'IATA et l'IFALPA sont convenus de travailler avec l'OACI pour se pencher sur la question de LOC-I. Depuis, ces organisations ont élaboré conjointement du contenu pour des ateliers sur la prévention des situations de LOC-I et la mise en œuvre de l'UPRT. Les États devraient prendre part à ces ateliers et lancer ou poursuivre des activités à l'échelle nationale et régionale visant à réduire le risque d'accidents de type LOC-I. Des informations supplémentaires sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/LOC-I.

3.2 PRIORITÉS ÉMERGENTES

3.2.1 En plus des priorités mondiales de sécurité, l'OACI travaille avec des parties prenantes pour répondre aux priorités émergentes, telles que le suivi mondial des vols, les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS) et le transport spatial. Certaines d'entre elles pourraient être traitées à court terme, tandis que d'autres pourraient être examinées plus en détail à long terme.

3.2.2 Suivi mondial des vols

3.2.2.1 Quand un accident survient, le sauvetage des survivants est prioritaire, suivi de la récupération des victimes, de l'épave et des données de vol. L'analyse de ces données vient appuyer l'enquête sur l'accident. Elle peut contribuer à déterminer les causes ou les facteurs contributifs et amener des améliorations de la sécurité.

3.2.2.2 Pour donner suite aux questions ci-dessus, il est essentiel d'adopter une démarche effective et harmonisée à l'échelle mondiale pour alerter les services de recherches et sauvetage. On devrait pouvoir accroître l'efficacité actuelle de cette alerte en s'attaquant à un certain nombre de domaines d'amélioration clés et en mettant en œuvre un système intégré à l'échelle mondiale, à savoir le système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), qui porte sur toutes les phases de vol dans toutes les circonstances, y compris les situations de détresse. Ce système maintiendra un registre à jour de la progression d'un aéronef et, en cas d'atterrissage ou d'amerrissage forcé, de la position des survivants, de l'aéronef et des données de vol récupérables.

3.2.2.3 Les principaux éléments du GADSS sont les suivants : suivi des aéronefs dans les conditions normales et anormales ; suivi autonome en cas de détresse ; récupération des données de vol ; procédures GADSS et gestion des informations. L'OACI a pris des mesures initiales et adopté des dispositions concernant le suivi normal des aéronefs, qui établissent la responsabilité de l'exploitant d'assurer le suivi de son aéronef. Les dispositions recommandent un intervalle de suivi d'au moins 15 minutes lorsque les services de la circulation aérienne n'assurent pas ce service. Elles s'appliquent partout comme des recommandations, mais sont obligatoires au-dessus des régions océaniques. Les dispositions fixent les seuils pour les différents types d'aéronefs. Elles comprennent aussi une norme sur la localisation d'un avion en détresse, qui vise à établir la position du lieu d'un accident dans un rayon de moins de 6 NM. Les exploitants ont la possibilité de choisir le système qui convient le mieux à leurs activités et qui permet de transmettre la position de l'aéronef en continu et d'une manière indépendante des autres systèmes et de l'alimentation de l'aéronef.

3.2.3 Systèmes d'aéronefs télépilotés

3.2.3.1 L'OACI a commencé à s'intéresser pour la première fois à la question des véhicules aériens non habités (UAV) il y a plus d'une dizaine d'années lorsque la Commission de navigation aérienne (ANC) a demandé au Secrétaire général de consulter un certain nombre d'États et d'organisations internationales concernant les activités, les procédures et les autorisations d'exploitation des UAV. En 2007, l'OACI a établi un Groupe d'étude sur les systèmes de véhicules aériens non habités (UASSG), chargé d'élaborer un cadre réglementaire pour l'intégration dans des conditions sûres de systèmes de véhicules aériens non habités dans l'espace aérien non réservé. À la suite d'une période initiale de recherche et d'analyse, l'UASSG a recommandé que l'OACI rétrécisse le champ d'étude pour se concentrer non pas sur tous les aéronefs non habités mais uniquement sur les aéronefs télépilotés (RPA). En 2014, l'UASSG est devenu le Groupe d'experts des systèmes d'aéronefs télépilotés (RPASP).

3.2.3.2 Le RPASP est actuellement chargé de coordonner et d'élaborer des SARP, des procédures et des éléments indicatifs pour les RPAS afin de faciliter une intégration sûre, fiable et efficace des RPA. L'UASSG/RPASP a mis au point des éléments indicatifs, notamment le *Manuel sur les systèmes d'aéronefs télépilotés* (Doc 10019) qui a été publié en 2015. Le Doc 10019 présente des informations relatives à l'introduction des RPAS dans l'espace aérien non réservé et dans les aérodromes, y compris des analyses des questions de navigabilité, d'exploitation, de délivrance de licences, de gestion du trafic aérien, de commande et de contrôle, de détection et d'évitement, de gestion de la sécurité et de sûreté. À l'échelle mondiale, le public ciblé comprend les autorités de l'aviation civile, les exploitants de RPAS, les prestataires de services de communication, les constructeurs, les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodromes et autres utilisateurs de l'espace aérien et parties prenantes.

3.2.3.3 Des projets de SARP sont en cours d'élaboration et orienteront les États dans l'établissement de leurs règlements nationaux respectifs en matière de RPAS. Actuellement, les travaux de l'OACI sont axés sur des SARP relatives à la navigabilité, l'exploitation, la certification des exploitants, la délivrance de licences de pilote, la gestion du trafic aérien, la détection et l'évitement, la sûreté et l'environnement. Des dispositions concernant la délivrance de licences sont prévues pour 2018 et les dispositions restantes sont attendues à partir de 2020.

3.2.4 Transport spatial

Des faits nouveaux dans l'industrie du transport spatial, en particulier la possible augmentation de la fréquence des vols suborbitaux, ont appelé l'attention sur la façon dont les activités de cette industrie pourraient être intégrées dans l'espace aérien non réservé. En prévision de la croissance de l'industrie du transport spatial, l'OACI et le Bureau des affaires spatiales des Nations Unies (UNOOSA) ont établi un groupe d'experts, le Groupe sur l'éducation spatiale, afin de mieux comprendre les besoins futurs de l'industrie et de prévoir une activité plus régulière dans l'espace aérien non réservé. Le Groupe sur l'éducation spatiale a rassemblé des éléments de réglementation pertinents auprès des États membres sur le thème du transport spatial qu'il est possible de consulter sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/aeroSPACE. Par ailleurs, l'OACI et l'UNOOSA organisent régulièrement des symposiums pour accroître la sensibilisation à cette question émergente et recueillir les meilleures pratiques.

3.2.5 Risques découlant des zones de conflit

En ce qui concerne les risques posés à l'aviation civile par les zones de conflit, l'OACI a créé Le Répertoire de renseignements sur les zones de conflit, qui permet aux États membres de l'OACI de diffuser des renseignements sur les risques posés à l'aviation civile par les zones de conflit. L'Organisation travaille en collaboration avec les États pour fournir des conseils sur les risques et diffuser les meilleures pratiques à suivre pour procéder à la réalisation et au partage d'évaluations des risques pour les opérations d'aviation civile au-dessus ou à proximité des zones de conflit. On trouvera des renseignements supplémentaires sur le site <http://www.icao.int/czir/Pages/default.aspx> de l'OACI.

3.3 FACTEURS HUMAINS ET PERFORMANCE HUMAINE

Les facteurs humains et la performance humaine touchent à toutes les questions de sécurité abordées dans le présent document. Il est important de reconnaître que l'étude des facteurs humains apportera des améliorations de sécurité pour l'ensemble des questions liées à la sécurité. L'efficacité de la performance humaine est fondamentale pour la sécurité opérationnelle en aviation ; elle ne devrait pas être examinée de manière isolée, mais devrait plutôt être intégrée dans tous les aspects de l'aviation, notamment la conception de l'équipement et des systèmes, les procédures, la formation et les compétences. La question de la performance humaine devrait également être prise en compte dans le cadre des concepts de l'espace aérien du futur.

3.4 MÉTHODES DE MISE À JOUR DES PRIORITÉS ET DES OBJECTIFS

La HLSC de 2015 a noté que l'OACI, en collaboration avec les États, les RASG, les partenaires de la sécurité de l'aviation et l'industrie, devrait élaborer des méthodes pour déterminer les objectifs et priorités futurs en matière de sécurité. La prochaine édition du GASP inclura ces éléments, en tenant compte des données sur la sécurité opérationnelle, tout en gardant à l'esprit la nécessité d'assurer la continuité et la stabilité du GASP. L'OACI travaillera sur des méthodes de mise à jour des priorités et des objectifs présentés dans le GASP, dans le cadre de l'édition 2020-2022 du GASP, en vue de veiller à ce qu'ils soient axés sur les préoccupations de sécurité actuelles et émergentes.

Chapitre 4

CADRE POUR LA RÉALISATION DES OBJECTIFS DU GASP

4.1 CADRE DU GASP

4.1.1 Le cadre du GASP présenté dans la Figure 4-1 présente une stratégie progressive pour améliorer la sécurité de l'aviation. Les colonnes représentent les trois objectifs, tous assortis d'échéances (voir la Figure 2-1). Chaque rangée correspond à un catalyseur de performance de sécurité qui crée un lien thématique commun entre les étapes des objectifs dans l'ensemble du GASP. Les catalyseurs de performance de sécurité sont décrits à la section 4.2. À mesure qu'un système de supervision de la sécurité mûrit, il progresse dans le cadre en répondant aux objectifs dans l'ordre de leur priorité. Toutefois, le processus pourrait ne pas être complètement linéaire et séquentiel. Des travaux pourraient être menés en parallèle pour réaliser plus d'un objectif.

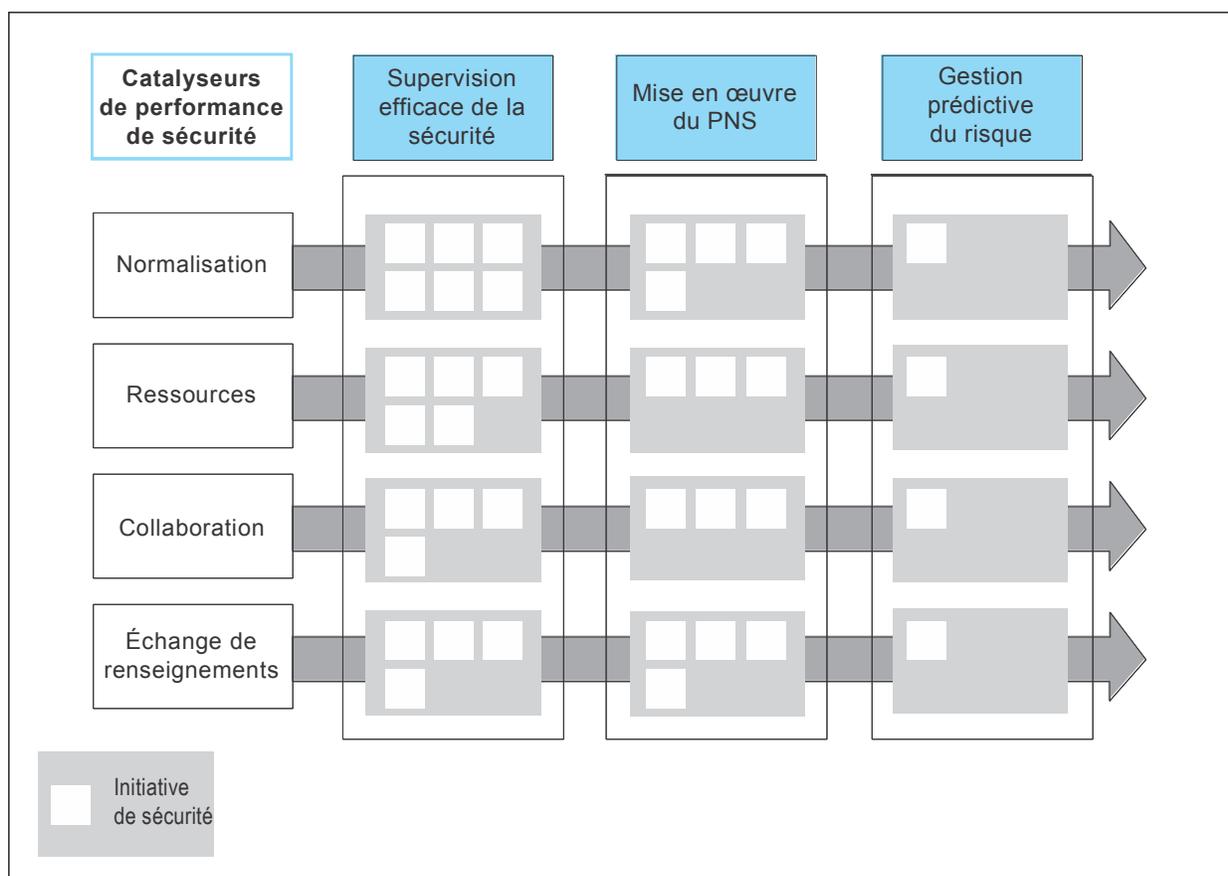


Figure 4-1. Cadre du GASP

4.1.2 À l'intersection de chaque rangée correspondant à un catalyseur de performance de sécurité et de chaque colonne correspondant à un objectif du GASP, on trouve une ou plusieurs initiatives de sécurité. Ces initiatives sont représentées par des cases individuelles. Par exemple, la mise en œuvre cohérente des normes et pratiques recommandées (SARP) serait l'une des initiatives de sécurité en matière de normalisation qui sont associées à la mise en œuvre effective de la supervision de la sécurité (voir la Figure 4-2).

4.2 CATALYSEURS DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

4.2.1 Les catalyseurs de performance de sécurité appuient la réalisation des objectifs du GASP en créant un lien thématique commun dans l'ensemble du GASP. Ils sont destinés à faciliter le processus de planification et devraient être considérés comme des éléments interreliés et interdépendants du cadre du GASP.

4.2.2 Les catalyseurs de performance de sécurité s'appliquent à tous les objectifs du GASP présentés aux Chapitre 2. La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde détermine des initiatives de sécurité précises pour chaque combinaison d'un catalyseur de performance de sécurité et d'un objectif de sécurité mondiale. Afin d'aider à guider la mise en œuvre de ces initiatives, des éléments indicatifs ont été élaborés pour appuyer chaque catalyseur de performance de sécurité (voir l'Appendice A).

4.2.3 Les quatre catalyseurs de performance de sécurité sont présentés en détail dans les sections 4.3 à 4.6 du présent chapitre.

4.3 CATALYSEUR DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ 1 — NORMALISATION

4.3.1 On entend par « normalisation » la mise en œuvre uniforme et cohérente des dispositions de l'OACI. La mise en œuvre uniforme des SARP est un principe fondamental de la Convention relative à l'aviation civile internationale et constitue le fondement de la sécurité du système de l'aviation civile mondiale. L'OACI s'efforce d'améliorer la mise en œuvre générale des SARP, par exemple en assurant la transparence et la divulgation des

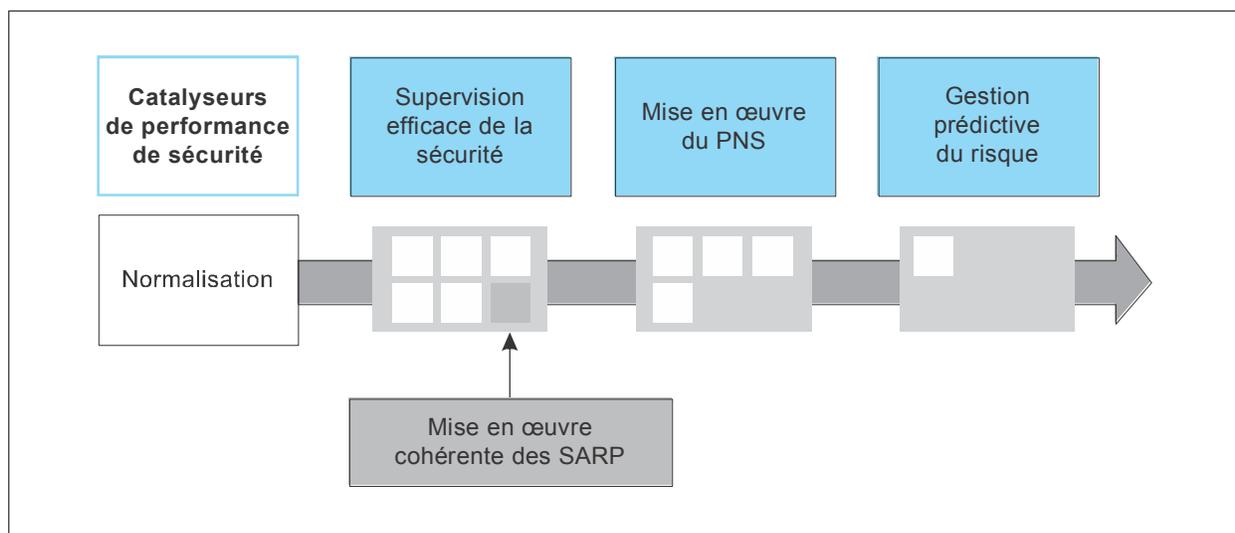


Figure 4-2. Initiatives de sécurité

processus et des résultats des audits. Les efforts déployés pour renforcer la normalisation devraient tenir compte du fait que les États sont confrontés à des problèmes de sécurité divers et ne disposent pas tous des mêmes ressources humaines, techniques et financières pour gérer la sécurité. Les États dont les pratiques et règlements nationaux diffèrent de ceux établis par les SARP sont tenus, en vertu de la Convention de Chicago, d'en aviser l'OACI en temps utile.

4.3.2 Les États améliorent la sécurité en mettant en œuvre des SARP par l'élaboration, la publication et l'application de réglementations harmonisées aux niveaux international, régional et national. De la même manière, l'application des meilleures pratiques de l'industrie sert à mieux normaliser les activités des prestataires de services.

4.3.3 Surveillance de la normalisation

4.3.3.1 La surveillance continue de la normalisation ainsi que l'analyse approfondie et le partage des résultats de surveillance sont essentiels pour vérifier que les objectifs du GASP sont atteints. La méthode de surveillance continue (CMA) du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) fournit des données actualisées sur la mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux (ÉC) d'un système national de supervision de la sécurité. L'USOAP CMA permet d'observer si les États élaborent, tiennent à jour et appliquent des réglementations nationales conformes aux SARP. Les éléments suivis sont le cadre réglementaire et de supervision de l'État, les processus et systèmes de sécurité et le travail collectif du personnel technique pour assurer la sécurité et le bon déroulement des opérations de l'aviation civile et des activités associées. Grâce à l'analyse des données de l'USOAP, la CMA offre un outil pour surveiller le niveau de mise en œuvre effective (EI) des ÉC d'un système de surveillance de la sécurité, qui est exigé afin que les États réalisent les objectifs du GASP.

Note.— Des orientations supplémentaires sur l'USOAP, la CMA et les ÉC d'un système de supervision de la sécurité figurent dans le Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734), Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité, le Manuel de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (Doc 9735), et le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335).

4.3.3.2 De plus, des programmes menés par l'Association du transport aérien international (IATA), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international des aéroports (ACI) sont mis à contribution pour détecter les carences systémiques communes à de nombreux secteurs de l'activité aéronautique et à partager les meilleures pratiques. L'OACI, les États et les organisations internationales devraient travailler ensemble pour s'assurer que les activités de surveillance et d'audit de la sécurité sont, dans la mesure du possible, conduites de manière complémentaire. Cela permet une évaluation complète du système d'aviation.

4.3.3.3 Des informations actuelles concernant la moyenne globale de l'EI, ainsi qu'une liste de tous les États audités et ceux présentant des SSC, peuvent être consultées sur le site web de l'OACI à l'adresse : www.icao.int/safety/pages/usoap-results.aspx.

4.4 CATALYSEUR DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ 2 — RESSOURCES

4.4.1 Une carence commune constatée dans les États évalués et audités est l'absence d'une infrastructure et d'une organisation appropriées de la supervision de la sécurité au sein de l'Autorité de l'aviation civile (AAC). Dans la majorité des cas, cela est dû à l'insuffisance des ressources fournies pour l'AAC. Par conséquent, ces États ne sont pas en mesure de satisfaire pleinement aux exigences internationales et nationales relatives à la sécurité de l'aviation civile, notamment en ce qui a trait aux opérations et à l'infrastructure. La Figure 4-3 illustre le pourcentage d'EI selon l'ÉC, à l'échelle mondiale, jusqu'en 2014.

4.4.2 L'ÉC-4, qui vise le personnel technique qualifié de l'État, affiche le pourcentage d'EI le plus bas de tous les ÉC. Des audits et d'autres missions de l'OACI ont montré que lorsqu'une organisation de supervision de la sécurité appropriée n'a pas été établie, le contrôle et la supervision de l'exploitation des aéronefs et les activités qui s'y rattachent (p. ex., la maintenance d'aéronefs) sont souvent défectueux, créant des conditions favorables à des pratiques à risque.

4.4.3 La détermination des connaissances et de l'expérience minimales exigées du personnel technique assumant des fonctions de supervision et l'organisation de formations appropriées pour maintenir ou porter leurs compétences au niveau souhaité sont des composantes clés d'un système national de supervision de la sécurité efficace.

4.5 CATALYSEUR DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ 3 — COLLABORATION

4.5.1 La sécurité de l'aviation requiert la participation de toutes les parties prenantes concernées. L'OACI favorise la collaboration entre les États et avec d'autres parties prenantes pour faciliter une approche coordonnée, transparente et proactive de la sécurité.

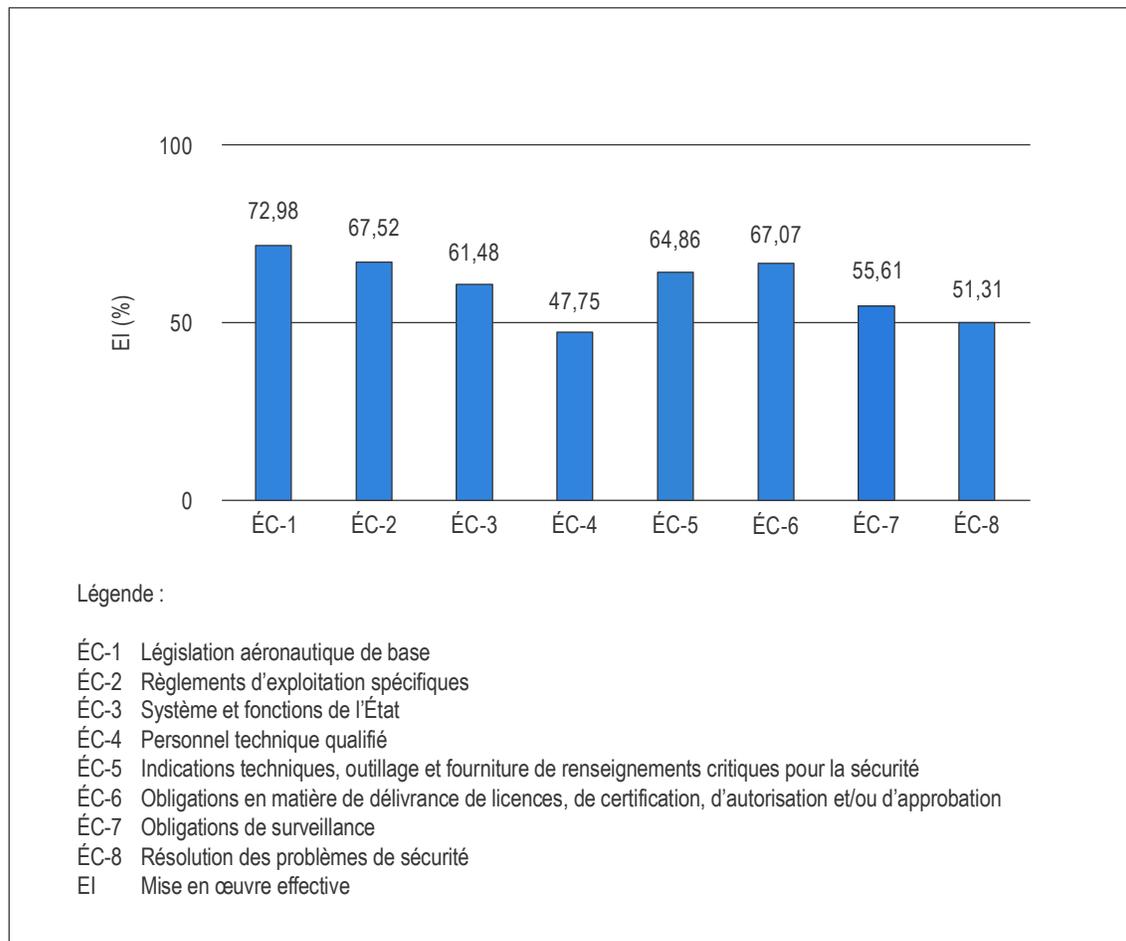


Figure 4-3. EI (%) par ÉC — dans le monde

4.5.2 Travailler avec les parties prenantes clés de l'aviation

4.5.2.1 Les parties prenantes clés de l'aviation comprennent, mais sans s'y limiter : l'OACI, les États, les organisations internationales, les organisations régionales, les RASG, les RSOO, les RAI0, des représentants de l'industrie, des prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants, les aérodromes, les constructeurs et les organismes de maintenance.

4.5.2.2 L'approche des objectifs du GASP privilégie une collaboration stratégique élargie et renforcée avec les parties prenantes clés de l'aviation pour améliorer la sécurité de manière coordonnée. Cette approche favorise la cohérence et maximise les avantages opérationnels ainsi que le rapport coût-efficacité de la mise en œuvre des initiatives de sécurité.

4.5.2.3 Pour atteindre les objectifs du GASP, il faudra un engagement ferme de la communauté internationale à résoudre des problèmes pluridisciplinaires. À travers la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, le GASP décrit les différents rôles des États, de l'industrie ainsi que des organisations internationales et régionales. Cela permet à toutes les parties de collaborer en vue de coordonner la mise en œuvre des politiques de sécurité, des activités de supervision de la sécurité, du PNS et du SGS.

4.5.2.4 Les objectifs du GASP guident les priorités régionales et sous-régionales, favorisant une plus grande coordination des efforts entre toutes les parties prenantes. La collaboration à l'échelle régionale aide à la recherche de solutions collectives aux lacunes de sécurité communes en harmonisant et en coordonnant des activités menées par l'OACI, les États, l'industrie ainsi que des organisations internationales et régionales.

4.6 CATALYSEUR DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ 4 — ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ

4.6.1 L'échange de renseignements sur la sécurité est un élément fondamental des objectifs du GASP. L'ampleur des initiatives de partage des informations est appelée à augmenter progressivement à mesure que les objectifs seront atteints. Pour faciliter l'échange des renseignements sur la sécurité, il faut définir des indicateurs clés de performance de sécurité (SPI), ainsi qu'une méthodologie de mesure de ces performances, notamment des taxonomies harmonisées. L'OACI, les États et l'industrie continuent de collaborer pour déterminer des métriques de sécurité harmonisées qui permettront non seulement l'échange de renseignements, mais également une analyse de la sécurité pour identifier et atténuer les risques de sécurité (voir l'Appendice D).

4.6.2 La protection des renseignements sur la sécurité est essentielle pour l'élaboration, l'évolution et le progrès des initiatives d'échange et de partage de renseignements sur la sécurité. La protection des renseignements sur la sécurité exige que soit établi un équilibre entre la nécessité d'utiliser ces renseignements dans le but de préserver ou d'améliorer la sécurité de l'aviation et la bonne administration de la justice. Des SARP et éléments indicatifs sur la protection, le partage et l'échange de renseignements sur la sécurité figurent dans l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* et le *Code de conduite sur le partage et l'utilisation de renseignements sur la sécurité* (voir l'Appendice E).

Appendice A

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

1. OBJECTIF DE LA FEUILLE DE ROUTE

La feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde est un plan d'action élaboré afin d'aider la communauté de l'aviation à atteindre les objectifs exposés dans le GASP. Elle fournit à toutes les parties prenantes concernées un cadre de référence commun structuré. La feuille de route a pour objectif de garantir que les initiatives de sécurité produisent les bénéfices escomptés rattachés aux objectifs du GASP, par le biais d'une coordination renforcée, réduisant ainsi les incohérences et le doublement des efforts. La concrétisation des initiatives et mesures de sécurité de la feuille de route permettra également à la communauté de l'aviation de rester centrée sur les priorités de sécurité mondiales décrites dans le GASP.

2. STRUCTURE DE LA FEUILLE DE ROUTE

2.1 La feuille route souligne les initiatives de sécurité spécifiques et les mesures de soutien liées à chacun des quatre catalyseurs de performance de sécurité (normalisation, ressources, collaboration et échange d'informations sur la sécurité) qui, une fois mises en œuvre par les parties prenantes concernées, répondront aux objectifs et priorités de sécurité du GASP à l'échelle mondiale.

2.2 La feuille de route donne un ensemble d'initiatives de sécurité et d'actions hiérarchisées, ainsi que les délais correspondants, pour chaque catalyseur de performance de sécurité cité dans le cadre du GASP. Chaque initiative de sécurité s'appuie sur un ensemble de mesures. La feuille de route inclut des initiatives spécifiques en fonction des différentes catégories de parties prenantes (États, régions et industrie), à différents niveaux de maturité. Elle contient trois phases distinctes, alignées sur les objectifs du GASP :

- a) Phase I : supervision efficace de la sécurité ;
- b) Phase II : mise en œuvre du Programme national de sécurité (PNS) ;
- c) Phase III : gestion prédictive des risques.

2.3 Les initiatives de sécurité de la Phase I s'adressent à un État dépourvu de système de base de supervision de la sécurité et dont la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (ÉC) du système national de supervision de la sécurité est inférieure à 60 %. Le score EI aide les parties prenantes à déterminer quelle phase de la feuille de route s'applique le mieux à leur niveau de maturité présent. Il leur indique le point de départ approprié dans la feuille de route et les aide à déterminer les portions de la feuille de route qui sont applicables.

2.4 La Phase I de la feuille de route se divise en deux sous-phases : la sous-phase I-A porte sur l'établissement d'un cadre efficace de supervision de la sécurité, aux termes de ÉC-1 à ÉC-5 ; et la sous-phase I-B porte sur la mise en œuvre d'un système efficace de supervision de la sécurité, aux termes de ÉC-6 à ÉC-8 (cf. Figure A-1). Il est indispensable que les États achèvent les sous-phases I-A et I-B aux fins de la supervision efficace de la sécurité avant de s'occuper de la

mise en œuvre du PNS dans la Phase II. Néanmoins, certaines étapes de la mise en œuvre d'un PNS (Phase II) peuvent avoir été commencées dans la Phase I, dans le cadre de l'établissement du système efficace de supervision de la sécurité (p. ex., l'établissement d'une législation aéronautique de base et de règlements).

2.5 Les initiatives de sécurité de la Phase II s'adressent à un État dépourvu de PNS ou qui s'emploie à le mettre en œuvre, dont la mise en œuvre effective des ÉC du système national de supervision de la sécurité est supérieure à 60 %, et qui est prêt à poursuivre cette mise en œuvre du PNS comme en témoigne la présence de capacités de supervision efficace de la sécurité en conformité avec les huit ÉC.

2.6 Les initiatives de sécurité de la Phase III s'adressent aux États qui ont effectivement mis en œuvre des PNS.

2.7 Les initiatives de sécurité décrites dans le présent appendice facilitent le processus de planification et ne doivent pas être considérées comme des activités indépendantes. Très souvent, les initiatives de sécurité sont interreliées, peuvent s'intégrer les unes aux autres et s'appuyer mutuellement.

2.8 Toutes les initiatives de sécurité de la feuille de route sont présentées dans un modèle de format type qui couvre les points suivants :

- a) *Objectif du GASP*. L'objectif correspondant, décrit dans le GASP, auquel se rapporte l'initiative de sécurité ;
- b) *Catalyseur de performance de sécurité*. Le catalyseur de performance de sécurité correspondant, décrit dans le GASP, auquel se rapporte l'initiative de sécurité ;

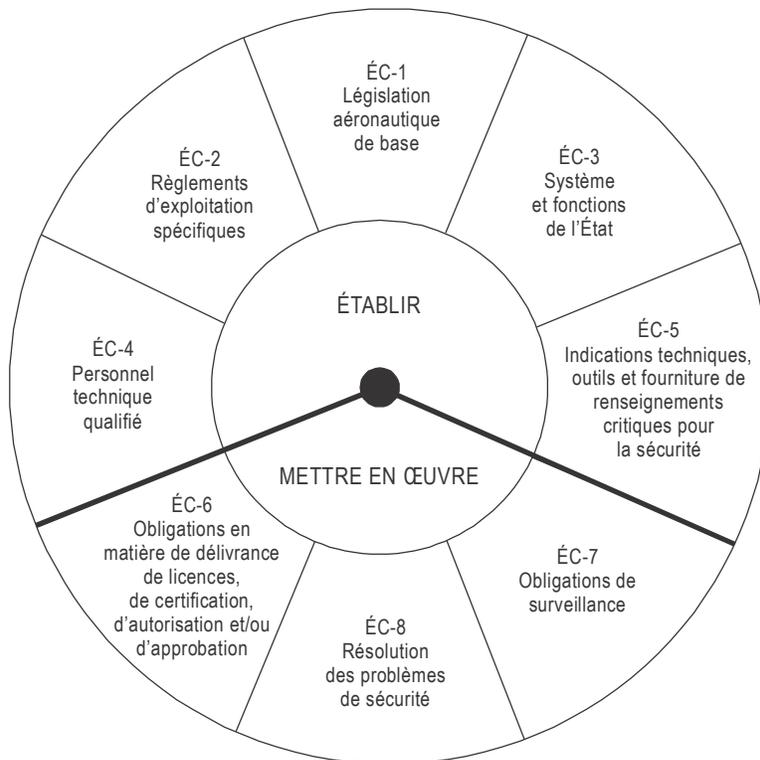


Figure A-1. Éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité

- c) *Initiative de sécurité.* La description de l'initiative de sécurité spécifique ;
- d) *Phase.* La phase ou la sous-phase spécifique de la feuille de route à laquelle se rapporte l'initiative de sécurité ;
- e) *Partie prenante.* L'entité à laquelle s'adresse l'initiative. Il y a trois catégories principales :
 - 1) les États ;
 - 2) les régions, qui comprennent les États d'une région, ainsi que les organisations régionales, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), les organisations régionales d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) et d'autres entités régionales, le cas échéant ;
 - 3) l'industrie ;
- f) *Mesures.* La description des tâches nécessaires à la mise en œuvre d'une initiative de sécurité. Dans la Phase I, les EC entre parenthèses renvoient aux EC qui sont traités par une mesure spécifique (cf. Figure A-1) ;
- g) *Références.* Les documents et outils qui peuvent aider les parties prenantes à mettre en œuvre les initiatives de sécurité et les mesures connexes.

2.9 Une vue d'ensemble de la feuille de route est présentée à la Figure A-2. La structure de la feuille de route repose sur les objectifs du GASP et les délais correspondants, comme l'illustre la Figure 2-1. La feuille de route se divise en trois groupes horizontaux, chacun avec des initiatives s'adressant aux États, aux régions et à l'industrie. Sur le diagramme de la feuille de route, les lignes pointillées correspondent aux quatre catalyseurs de performance de sécurité s'appliquant à une partie prenante spécifique. Les initiatives de sécurité sont exposées de manière séquentielle et doivent être accomplies dans un ordre spécifique (p. ex., les initiatives de sécurité de la sous-phase I-A sont nécessaires pour qu'un État puisse mettre en œuvre les initiatives de sécurité de la sous-phase I-B). Au fur et à mesure que les parties prenantes réalisent chaque initiative de sécurité, représentée par une case numérotée dans le diagramme, elles progressent dans la feuille de route, atteignant ainsi les différents objectifs.

2.10 Chaque initiative de sécurité a un numéro qui renvoie à une description détaillée de l'initiative correspondante dans le modèle de format type. Les initiatives de sécurité sont numérotées comme suit :

- a) la première lettre (p. ex., SR_I-1) correspond à la partie prenante à qui s'adresse l'initiative sécurité, où :

S = État ;

R = région ;

I = industrie ;

- b) la deuxième lettre (p. ex., SRI-1) représente le catalyseur de performance de sécurité lié à l'initiative de sécurité, où :

S = normalisation ;

R = ressources ;

C = collaboration ;

X = échange d'informations sur la sécurité ;

- c) la troisième lettre (p. ex., SRI-1) renvoie à « initiative » ;
- d) le chiffre (p. ex., SRI-1) identifie une initiative de sécurité spécifique dans une série d'initiatives s'adressant à une partie prenante spécifique et aux termes d'un catalyseur de performance de sécurité donné ;
- e) la lettre finale (p. ex., SRI-1A) désigne une mesure spécifique découlant d'une initiative de sécurité.

3. TRAVAILLER EN PARTENARIAT

3.1 Toutes les parties prenantes de l'aviation doivent prendre part à l'effort continu d'amélioration de la sécurité. La feuille de route leur fournit un cadre de référence commun et identifie précisément le rôle que jouent les États, les régions et l'industrie tout en mettant l'accent sur leur nature complémentaire. Outre l'élaboration de SARP, l'OACI appuie la mise en œuvre de la feuille de route en fournissant des ressources, des outils de mise en œuvre et une assistance par le biais de différents programmes et initiatives, comme la campagne « Aucun pays laissé de côté ».

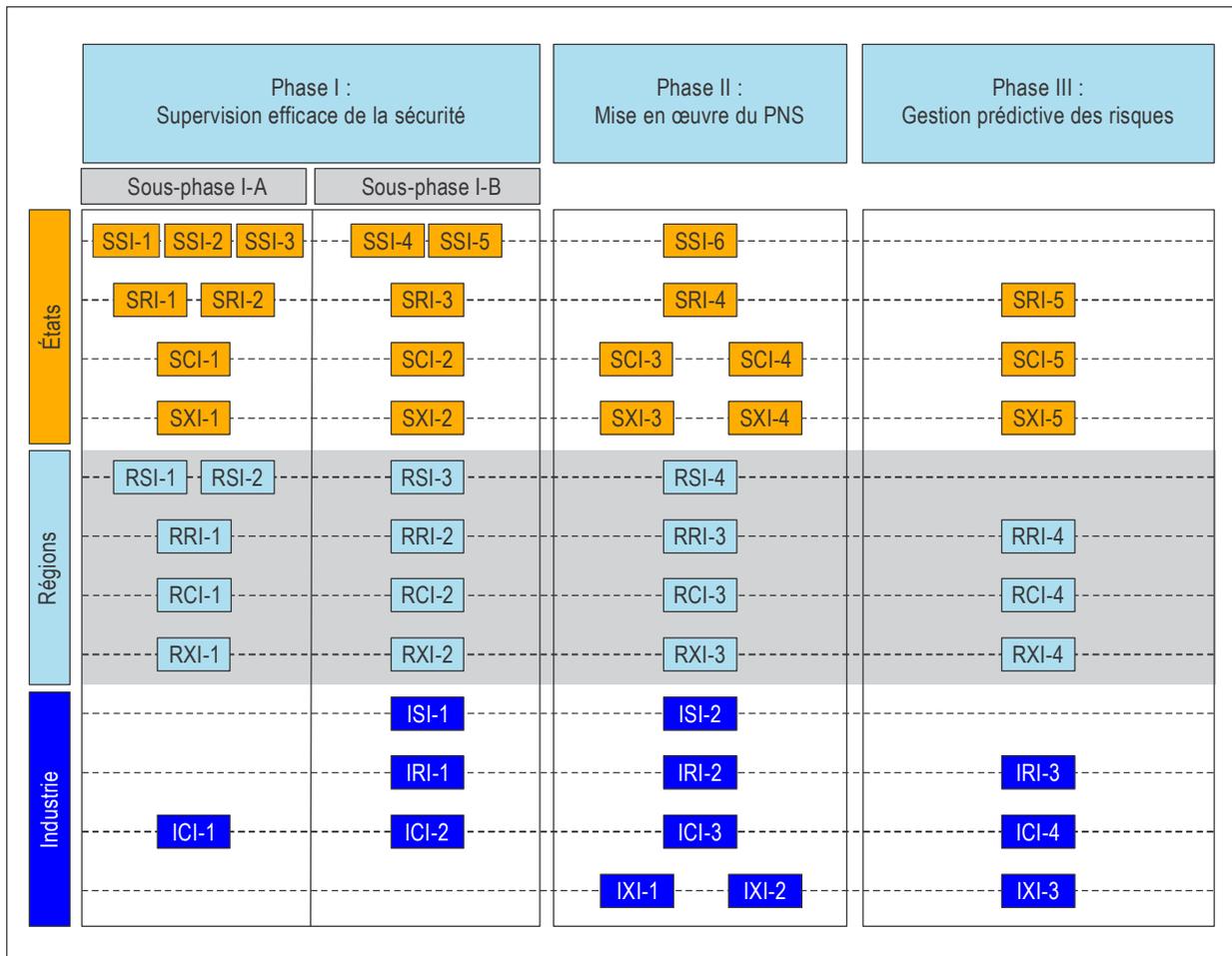


Figure A-2. Diagramme de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde

3.2 Ainsi qu'il est indiqué à la section 4.5.2, les parties prenantes clés de l'aviation comprennent, sans s'y limiter, l'OACI, les États, les organisations internationales, les organisations régionales, les RASG, les RSOO, les RAIO, les représentants de l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les exploitants, les aéroports, les fabricants et les organismes de maintenance. Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) jouent également un rôle de premier plan, en coordination avec les RASG.

3.3 Les RASG servent de forums de rencontre coopératifs régionaux intégrant les efforts mondiaux, régionaux, sous-régionaux, nationaux et de l'industrie dans la poursuite du renforcement de la sécurité de l'aviation dans le monde. Les RASG élaborent et mettent en œuvre les programmes de travaux qui appuient un cadre régional de performance en matière de gestion de la sécurité en conformité avec le GASP.

3.4 Les RSOO couvrent, d'une manière générale, plusieurs instances juridiques et institutionnelles, notamment des organisations intergouvernementales comme l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO). Les projets moins institutionnalisés, établis dans le cadre du Programme OACI de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), jouent également un rôle important dans la feuille de route.

3.5 Les parties prenantes de l'industrie sont encouragées à examiner la feuille de route afin d'identifier les initiatives et les mesures qui appuient les programmes nationaux et régionaux, et à travailler en collaboration dans le but de renforcer la sécurité de manière coordonnée.

4. COMMENT UTILISER LA FEUILLE DE ROUTE

4.1 Il est prévu que les États, les régions (appuyées principalement par les RASG) et l'industrie utiliseront la feuille de route individuellement et collectivement comme base d'élaboration de plans d'action définissant les activités spécifiques qui devraient avoir lieu afin d'améliorer la sécurité au niveau régional ou sous-régional et au niveau national. Les plans de sécurité nationaux, régionaux et de l'industrie aideront les parties prenantes à hiérarchiser les mesures afin d'atteindre les objectifs exposés dans le GASP et de s'occuper des priorités de sécurité mondiales.

4.2 Étape 1 — Effectuer une auto-analyse

4.2.1 Lors de l'examen initial de la feuille de route, les États, les régions et l'industrie doivent tout d'abord effectuer une auto-analyse afin de comprendre l'environnement opérationnel existant. L'analyse doit évaluer les capacités établies, la taille et le niveau de complexité du système, ainsi que les ressources disponibles. Les carences au chapitre de la sécurité doivent être identifiées, elles indiqueront le score EI et aideront les parties prenantes à reconnaître, avec les délais correspondants, l'objectif du GASP qui est le point de départ adéquat dans la feuille de route. L'analyse doit également identifier les parties prenantes clés pouvant apporter un appui, des ressources supplémentaires, entre autres possibilités (financement externe, appui de la part des RASG, etc.). Les parties prenantes joueront un rôle dans l'élaboration, la mise en œuvre et la durabilité des initiatives de sécurité figurant dans la feuille de route.

4.2.2 Parties prenantes de la Phase I

Les parties prenantes peuvent souhaiter tirer parti du logiciel d'outils électroniques de sécurité du système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l'OACI pour élaborer une vision commune de base quant à leurs capacités actuelles de supervision de la sécurité et leur environnement en matière de sécurité opérationnelle. Les applications informatiques du testeur, à partir des questions de protocole, des informations des audits de sécurité et des séances d'information nationales sur la sécurité, ainsi que les outils en ligne du cadre de la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP, peuvent s'avérer particulièrement utiles pour déterminer le

score EI et détecter les carences existantes. Les États et les régions ne pouvant pas effectuer d'auto-analyse efficace sont encouragés à rechercher l'assistance et l'appui d'autres États et régions (p. ex., par le biais des RASG et des RSOO).

4.2.3 Parties prenantes de la Phase II

4.2.3.1 Les critères préalables à la mise en œuvre du PNS devront être évalués durant cette étape. Outre un score EI de plus de 60 %, il faut satisfaire à d'autres critères généraux pour mener à bien la mise en œuvre d'un PNS. Un État passant à la mise en œuvre d'un PNS doit procéder à une analyse des écarts afin de s'assurer qu'il est prêt pour démarrer cette mise en œuvre. Des directives détaillées sur la réalisation d'une analyse des écarts sont exposées dans le Doc 9859 — *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)*, troisième édition, sections 4.3.3 et 5.4.3. Les États peuvent également souhaiter utiliser l'application iSTARS d'analyse des écarts du PNS de l'OACI pour effectuer ce processus. En outre, une préparation est nécessaire pour que des engagements soient pris, car la transition à un PNS s'accompagnera de changements importants dans la manière dont un État réalise ou organise ses activités. L'étendue et la complexité des activités de l'aviation ont une forte incidence sur la nature d'un PNS donné ; il ne s'agit pas d'une approche « taille unique ».

4.2.3.2 Durant la Phase II de la feuille de route, l'État doit établir un niveau initial acceptable de performance de sécurité (ALoSP) et l'affiner au fur et à mesure que la mise en œuvre du PNS progresse. Les indicateurs de sécurité de base d'un État (c'est-à-dire l'ALoSP) consistent généralement en des indicateurs de sécurité de conséquences importantes, comme le taux d'accidents et incidents graves dans chaque secteur des activités de l'aviation. De ce fait, à un stade ALoSP avancé, l'État doit élaborer des indicateurs de sécurité de moindres conséquences (cf. Appendice D). Les mêmes activités que pour les États individuels doivent être réalisées au niveau régional (p. ex., l'établissement et la surveillance des indicateurs de sécurité régionaux).

4.2.4 Parties prenantes de la Phase III

4.2.4.1 Les États qui ont entièrement mis en œuvre un PNS doivent se centrer sur l'identification systémique des dangers existants et émergents et sur l'atténuation des risques de sécurité dans l'ensemble du système d'aviation via l'analyse de sources multiples de données, à des fins de gestion prédictive des risques. Une méthodologie prédictive d'identification des dangers comprend la collecte de données, pour identifier les résultats futurs négatifs possibles ; l'analyse des processus des systèmes et de l'environnement, pour identifier les dangers futurs ; et le lancement des mesures d'atténuation.

4.2.4.2 Parvenu à la Phase III, l'État devra être en mesure d'effectuer une analyse des données et de constater les tendances, aux fins d'une approche de gestion de la sécurité. Les indicateurs de sécurité doivent s'harmoniser avec les objectifs de sécurité et la politique de sécurité de l'État et être en adéquation avec l'étendue et la complexité des activités d'aviation de l'État. L'État doit surveiller les indicateurs de sécurité pour détecter toute tendance indésirable, toute alerte de défaillance et la réalisation des objectifs. La supervision efficace de la sécurité, un solide PNS avec tous les éléments mis en œuvre et une solide culture de comptes rendus sur la sécurité sont nécessaires pour recueillir et utiliser des données pour la gestion prédictive des risques. L'échange d'informations sur la sécurité entre les organismes de réglementation et d'administration nationaux et les fournisseurs de services, ainsi qu'avec d'autres États et organisations de l'industrie, est également essentielle à l'exécution de la Phase III, ce qui permet d'affecter les ressources en fonction des risques.

4.3 Étape 2 — Identifier les initiatives et mesures de sécurité

4.3.1 Une fois l'étape 1 achevée, l'État (ou la région) a suffisamment d'informations pour situer le point de départ approprié dans la feuille de route. Il peut alors sélectionner une série d'initiatives de sécurité qui sont nécessaires à l'atteinte des objectifs du GASP et se pencher sur les priorités de sécurité mondiales. Les initiatives de sécurité qui sont sélectionnées deviennent la base d'un plan d'action national ou régional de sécurité. En examinant les carences

détectées et/ou les résultats de l'analyse des écarts par rapport aux initiatives de sécurité sélectionnées, une liste de mesures possibles de renforcement de la sécurité peut être établie à titre de mesures correctrices ou d'atténuation.

4.3.2 Les parties prenantes doivent s'employer à mettre en œuvre les initiatives et les mesures de sécurité applicables liées aux objectifs du GASP, dans les délais correspondants. Si les calendriers proposés dans le GASP ne sont pas réalisables, les parties prenantes sont encouragées à élaborer des calendriers en collaboration avec l'OACI et d'autres parties prenantes clés de l'aviation, si besoin est.

4.3.3 Parties prenantes de la Phase I

Les mesures associées à chaque initiative de sécurité sont énumérées selon un ordre de priorité en fonction des ÉC afin d'aider les États mettant en œuvre un système de supervision efficace de la sécurité à créer un plan de sécurité. Les États doivent commencer par établir un système de supervision de la sécurité (ÉC-1 à ÉC-5) puis passer à la mise en œuvre effective (ÉC-6 à ÉC-8) avant de mettre en place le PNS. Les États qui s'attaquent à des scores EI très faibles peuvent souhaiter une assistance pour réaliser des tâches qui ne peuvent l'être en agissant seul, et tirer profit d'initiatives existantes, comme la campagne « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI.

4.3.4 Parties prenantes de la Phase II

Les mesures de soutien à la mise en œuvre de PNS dans les États qui ont achevé avec succès les sous-phases I-A et I-B (c'est-à-dire qui ont mis en œuvre avec succès tous les ÉC d'un système de supervision de la sécurité) sont énumérées par ordre de priorité afin d'aider les États à élaborer un plan de sécurité.

4.3.5 Parties prenantes de la Phase III

Les États qui ont complètement mis en œuvre un PNS et passent à la gestion prédictive des risques doivent hiérarchiser les risques de sécurité et élaborer constamment des stratégies d'atténuation.

4.4 Étape 3 — Élaborer un plan de sécurité (toutes les phases)

4.4.1 Les mesures de renforcement de la sécurité sélectionnées à l'étape 2 définissent le plan de sécurité national, régional ou de l'industrie. Le plan de sécurité doit être examiné et les ressources (humaines, financières, techniques, pour la formation, les engagements des parties prenantes, etc.) nécessaires à l'achèvement de chacune des initiatives et mesures de sécurité applicables doivent être déterminées. Outre la détermination des ressources nécessaires, l'habileté à opérer les changements doit également être prise en considération. Cette évaluation doit inclure une volonté politique de changement ainsi que la disponibilité de la technologie et des ressources nécessaires pour mettre en œuvre ce changement. Il ne faudra conclure à l'impossibilité de la mise en œuvre qu'en dernier ressort. Si c'est à cette conclusion que l'on arrive, les activités de l'aviation doivent être ajustées afin d'éliminer ou d'atténuer l'incidence des dangers ou des carences détectées.

4.4.2 Le plan de sécurité doit être examiné afin d'évaluer le renforcement de la sécurité qui résulterait de la mise en œuvre de chaque mesure correctrice ou d'atténuation par rapport aux ressources requises pour les mettre en œuvre, en adoptant une approche quantitative. Si une approche quantitative n'est pas faisable, le recours aux connaissances théoriques et pratiques d'une équipe d'évaluation permettra d'établir, dans un ordre de priorité, la liste des mesures possibles ayant la plus grande incidence sur la sécurité.

4.4.3 Une fois cette liste élaborée en fonction du renforcement escompté de la sécurité et des ressources nécessaires, les parties prenantes doivent élaborer un plan pour mettre en œuvre les mesures (p. ex., une première étape serait consacrée aux mesures pouvant renforcer le plus la sécurité tout en nécessitant le moins de ressources).

Le plan devra couvrir un ensemble gérable de mesures qui représentent les étapes nécessaires pour passer au niveau suivant de maturité.

4.4.4 Une fois le plan de sécurité finalisé, une partie ou une organisation compétente sera identifiée pour diriger la mise en œuvre de chaque mesure. Les activités et organisations régionales en place (p. ex., les RASG) peuvent être à même de fournir des stratégies de mise en œuvre et un soutien. Les parties prenantes sont également encouragées à collaborer avec les autres parties prenantes au niveau national et au niveau régional afin d'harmoniser les plans de sécurité.

4.5 Étape 4 — Superviser la mise en œuvre (toutes les phases)

4.5.1 Après que le plan de sécurité a été finalisé et transféré aux organisations ou aux individus compétents pour diriger la mise en œuvre, les activités doivent être constamment supervisées pour s'assurer que les mesures sont effectuées, que tout obstacle à la mise en œuvre est écarté et que le plan comble toutes les carences détectées. Ce processus se déroule mieux en progressant par étape pour passer au prochain niveau de maturité. Une fois les mesures du plan de sécurité terminées, les étapes énumérées dans la présente section doivent être répétées pour déterminer les prochaines mesures de renforcement de la sécurité que les parties prenantes pourraient devoir mettre en œuvre.

4.5.2 Les États, les régions et l'industrie doivent rendre compte de leurs progrès concernant la réalisation des objectifs du GASP et les priorités de sécurité mondiales. Les initiatives de sécurité présentées dans la feuille de route, qui se rapportent au catalyseur d'échange d'informations sur la sécurité, encouragent les États (initiative SXI-1) et les régions (initiative RXI-1) à fournir des informations à l'OACI en remplissant, en communiquant et en mettant à jour tous les documents et rapports pertinents (questionnaire sur les activités de l'État en matière d'aviation, listes de vérification de conformité, etc.). Les initiatives de sécurité demandent également aux États (initiative SXI-2) et aux régions (initiative RXI-2) de tenir à jour ces informations pour que l'OACI puisse suivre les progrès réalisés dans le cadre de la mise en œuvre des initiatives de la feuille de route à l'appui de la réalisation des objectifs du GASP.

5. MODÈLES

5.1 Phase I — Supervision effective de la sécurité

5.1.1 Sous-phase I-A — Établissement d'un cadre de supervision de la sécurité (ÉC-1 à ÉC-5)

ÉTATS

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	SSI-1 — Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	États

Mesures	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SSI-1A — S'occuper en priorité au niveau national des préoccupations significatives de sécurité <input type="checkbox"/> SSI-1B — Établir une législation aéronautique de base et des règlements, afin de donner les moyens à l'autorité compétente d'effectuer une supervision réglementaire, ce qui inclut la séparation des fonctions de supervision et des fournisseurs de services/exploitants (ÉC-1 et ÉC-2) <input type="checkbox"/> SSI-1C — Augmenter le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC au niveau national (ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> SSI-1D — Établir un processus d'identification des différences par rapport aux SARP de l'OACI (ÉC-2)
Références	<p>SSI-1A et SSI-1C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie A — <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i> — Informations sur les audits de sécurité iSTARS (ouverture de session requise) <p>SSI-1B et SSI-1C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie A — <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i>, section 3.3.3 — Règlement de l'aviation canadien — Civil Aviation Safety Regulations of Australia — European Aviation Safety Rules — FAA Regulations — ICAO reference documents — IMPLEMENT — Consignes de sécurité nationales iSTARS (ouverture de session requise) — Latin American Aviation Regulations — Model Civil Aviation Regulations — Rules of the Civil Aviation Authority of New Zealand <p>SSI-1C et SSI-1D</p> <ul style="list-style-type: none"> — ICAO USOAP CMA et USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise)

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	SSI-2 — Élaboration d'un cadre de supervision réglementaire complet
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SSI-2A — Établir et maintenir une autorité indépendante de supervision de la sécurité, ce qui inclut la séparation des fonctions de supervision et des fournisseurs de services (ÉC-3) <input type="checkbox"/> SSI-2B — Élaborer les éléments indicatifs nécessaires pour effectuer une supervision réglementaire (ÉC-5) <input type="checkbox"/> SSI-2C — Recruter, former et maintenir des effectifs compétents pour appuyer la supervision réglementaire (cf. SRI-2) (ÉC-3 et ÉC-4)
<i>Références</i>	<p>SSI-2A</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie A — <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i>, section 3.4.1 <p>SSI-2B et SSI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — FAA Inspector Training System — Flight Standards (International) Course — ICAO-Endorsed Government Safety Inspector Training Programme — ICAO Global Aviation Training course catalogue — ICAO TRAINAIR PLUS Programme — iSTARS — Ramp Inspection Programmes (SAFA/SACA)

Objectif du GASP	Supervision efficace de la sécurité
Catalyseur de performance de sécurité	Normalisation
Initiative de sécurité	SSI-3 — Établissement d'un processus indépendant d'enquêtes sur les accidents et incidents, en conformité avec l'Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>
Phase	I-A
Partie prenante	États
Mesures	<input type="checkbox"/> SSI-3A — Établir un processus indépendant d'enquêtes sur les accidents et incidents, conformément aux spécifications de l'Annexe 13 (ÉC-1 et ÉC-3) <input type="checkbox"/> SSI-3B — Élaborer les éléments indicatifs nécessaires pour effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents (ÉC-5) <input type="checkbox"/> SSI-3C — Recruter, former et maintenir des effectifs compétents pour appuyer les enquêtes sur les accidents et incidents (cf. SRI-2) (ÉC-3 et ÉC-4)
Références	<p>SSI-3A</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie A — <i>Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité</i>, section 3.4.5 — ICAO Model Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG) Act — ICAO Model Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG) Regulations <p>SSI-3B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> — Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et les incidents</i> — Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> — Doc 9973, <i>Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> — Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> — Doc 10053, <i>Manuel relatif à la protection des informations sur la sécurité</i>, Partie I — <i>Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents</i> — Doc 10062, <i>Manual on the Investigation of Cabin Safety Aspects in Accidents and Incidents</i> — Cir 315, <i>Dangers des lieux d'accidents d'aviation</i> <p>SSI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Cir 298, <i>Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation</i>

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	SRI-1 — Affectation stratégique des ressources aux fins de la supervision efficace de la sécurité
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SRI-1A — Confirmer le mandat exécutif ou législatif pour recevoir ou élargir les ressources financières provenant du gouvernement et d'autres sources externes (ÉC-1) <input type="checkbox"/> SRI-1B — Établir un processus de planification et d'affectation des ressources adapté à la structure organisationnelle de l'autorité compétente chargée de la supervision efficace de la sécurité (ÉC-2 et ÉC-3) <input type="checkbox"/> SRI-1C — Utiliser SSI-1 et SRI-2 pour déterminer les besoins en matière de ressources (ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> SRI-1D — Obtenir une source durable et stable de financement à travers l'engagement des autorités nationales, des directeurs d'agences et d'autres parties prenantes (ÉC-1 à ÉC-3). Pour des améliorations de petite envergure et à court terme : <ul style="list-style-type: none"> ○ Recourir au Fonds pour la sécurité de l'OACI (SAFE), à la Direction de la coopération technique, ou à d'autres moyens pour fournir une assistance technique et financière en coordination avec le RASG/RSOO/Bureau régional de l'OACI ○ Solliciter l'assistance des États et d'autres parties prenantes plus expérimentés, en coordination avec les RASG/RSOO/Bureau régional de l'OACI ○ Solliciter l'assistance de sources de financement (Banque mondiale, Banque africaine de développement, etc.), en coordination avec les RASG/RSOO/Bureau régional de l'OACI <input type="checkbox"/> SRI-1E — Élaborer un processus d'évaluation des besoins évolutifs de changement et appuyer la coordination nécessaire avec les parties prenantes ressources aux fins de l'amélioration de la supervision de la sécurité, comme il est souligné dans la Phase I de la feuille de route (ÉC-1 à ÉC-3)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — ICAO Safety Fund (SAFE) — Direction de la coopération technique de l'OACI — RASGs — RSOOs and COSCAPs

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	SRI-2 — Personnel technique qualifié et compétent à l'appui de la supervision efficace de la sécurité
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SRI-2A — Identifier les qualifications et les compétences du personnel technique existant et veiller à leur maintien (ÉC-4) <input type="checkbox"/> SRI-2B — Identifier les lacunes du personnel technique qualifié et les besoins nécessaires en formation aux fins de l'exécution du mandat de supervision (ÉC-4) <input type="checkbox"/> SRI-2C — Instaurer un mécanisme de compensation pour retenir le personnel technique qualifié (ÉC-4) <input type="checkbox"/> SRI-2D — Recourir aux RSOO, RAIO, ou à des moyens équivalents, afin de s'assurer le personnel technique compétent pour exercer les fonctions que ne peut exercer l'État seul (ÉC-4) <input type="checkbox"/> SRI-2E — Établir des processus d'audit afin d'évaluer si les plans des ressources humaines appuient le recrutement et la rétention de l'effectif approprié requis en personnel technique qualifié et compétent (ÉC-4) <input type="checkbox"/> SRI-2F — Mettre en œuvre des programmes de formation complets pour le personnel technique et vérifier que le type et la fréquence de la formation achevée avec succès (initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi) sont suffisants pour l'acquisition/le maintien des qualifications requises et le niveau de compétence correspondant aux tâches assignées et aux responsabilités du personnel technique (ÉC-4) <input type="checkbox"/> SRI-2G — Élaborer un processus d'évaluation des besoins évolutifs du personnel technique qualifié, et des procédures de mise à jour pour le recrutement, la rétention et la formation des effectifs, en coordination avec SRI-1B (ÉC-4)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — Doc 10058, <i>Manual on Civil Aviation Safety Inspectors</i> (en préparation) — ICAO-Endorsed Government Safety Inspector Training Programme — ICAO TRAINAIR PLUS Programme

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	SCI-1 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés afin de renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SCI-1A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier des collaborateurs et élaborer un plan d'action pour résoudre ces carences (ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> SCI-1B — Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer une législation aéronautique de base (en coordination avec SSI-1B) (ÉC-1) <input type="checkbox"/> SCI-1C — Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer des règlements nationaux (ÉC-2) <input type="checkbox"/> SCI-1D — Établir un processus, via le RASG et/ou la RSOO, aux fins d'un système de mentorat/collaboration, incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie ainsi que le partage des meilleures pratiques et des mesures de suivi internes (ÉC-1 à ÉC-5, l'accent étant mis sur ÉC-3) <input type="checkbox"/> SCI-1E — Collaborer avec le RASG et/ou la RSOO, les autres États, l'OACI, l'industrie, les programmes conjoints et/ou les partenariats avec des écoles techniques afin de recruter et de former un personnel technique qualifié compétent et élaborer une stratégie pour le conserver (ÉC-4) <input type="checkbox"/> SCI-1F — Établir des processus d'élaboration d'indications techniques, d'outils et de dispositions en matière d'informations critiques sur la sécurité, en collaboration avec les autres États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, étant entendu que ces éléments doivent être adaptés en fonctions de la réglementation nationale et de l'environnement opérationnel de chaque État (ÉC-5) <input type="checkbox"/> SCI-1G — Tout en œuvrant à l'amélioration de la supervision de la sécurité, coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour traiter des priorités de sécurité mondiales, selon l'État
<i>Références</i>	<p>SCI-1A à SCI-1F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — Direction de la coopération technique de l'OACI — Aucun pays laissé de côté — RASGs — RSOOs and COSCAPs <p>SCI-1G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	SXI-1 — Fournir à l'OACI des informations sur la sécurité en remplissant, en communiquant et en mettant à jour tous les documents et les dossiers correspondants
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> SXI-1A — Mettre à jour les points du plan d'action correctrice de l'USOAP <input type="checkbox"/> SXI-1B — Remplir et communiquer la liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les questions de protocole de l'USOAP CMA <input type="checkbox"/> SXI-1C — Remplir et communiquer le questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État <input type="checkbox"/> SXI-1D — Remplir et communiquer les listes de vérification de la conformité sur le système EFOD <input type="checkbox"/> SXI-1E — Mettre à jour les documents et dossiers, si besoin est, en temps voulu
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i>, sections 2.8, 2.14 et 2.15 — iSTARS — USOAP CMA Computer-based Training — USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — USOAP CMA Workshops

RÉGIONS

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	RSI-1 — Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau régional
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RSI-1A — Œuvrer de concert avec les États au niveau régional pour aider les États ayant une EI faible et/ou des préoccupations graves de sécurité : <ul style="list-style-type: none"> ○ Fournir un appui en cas de lacunes relevées dans les initiatives de la feuille de route de nombreux États, afin d'accroître le rapport coût-efficacité ○ Adopter les meilleures pratiques pour identifier les types rentables d'appui qui entraînent des améliorations durables de supervision de la sécurité, et ajuster les priorités régionales en matière de ressources (en coordination avec RRI-1B) <input type="checkbox"/> RSI-1B — S'efforcer de relever le niveau de conformité des EC de la région avec les SARP de l'OACI et l'EI (EC-1 à EC-5) : <ul style="list-style-type: none"> ○ Superviser les progrès de la mise en œuvre de la feuille de route dans la région et les indicateurs/critères de sécurité qui utilisent les ressources régionales <input type="checkbox"/> RSI-1C — Élaborer et normaliser les réglementations et les éléments indicatifs de la région, en conformité avec les SARP de l'OACI (EC-2 et EC-5) <input type="checkbox"/> RSI-1D — Élaborer et normaliser les exigences de formation afin d'harmoniser les compétences du personnel technique nécessaires à l'appui d'une supervision efficace de la sécurité au niveau régional (EC-4) <input type="checkbox"/> RSI-1E — Œuvrer au niveau régional par le biais du RASG, de la RSOO et du Bureau régional de l'OACI afin de renforcer la sécurité de manière durable <input type="checkbox"/> RSI-1F — Harmoniser les audits internationaux des États
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 7192, <i>Manuel de formation</i> (toutes les parties) — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Partie B — Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Doc 9868, <i>Procédures pour les services de navigation — Formation</i> (PANS-TRG) — Doc 10002, <i>Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité</i> — Doc 10070, <i>Manual on the Competencies of Civil Aviation Safety Inspectors</i> (en préparation) — IMPLEMENT — Ressources pour la mise en œuvre de la campagne Aucun pays laissé de côté

Objectif du GASP	Supervision efficace de la sécurité
Catalyseur de performance de sécurité	Normalisation
Initiative de sécurité	RSI-2 — Établissement d'un processus indépendant d'enquêtes sur les accidents et incidents, en conformité avec l'Annexe 13 — <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>
Phase	I-A
Partie prenante	Régions
Mesures	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RSI-2A — Établissement d'une RAIO, si besoin est (cf. RSI-1B) (ÉC-3) <input type="checkbox"/> RSI-2B — Identifier les États champions, via les RASG, afin d'aider à mettre en place des capacités d'enquêtes sur les accidents et incidents dans les États qui nécessitent une assistance (ÉC-3 à ÉC-4) <input type="checkbox"/> RSI-2C — Fournir des ressources pour les enquêtes sur les accidents et incidents (notamment, mais sans s'y limiter, en matière de personnel et de soutien technique) afin d'exercer les fonctions que l'État ne peut assumer seul (cf. RSI-1A) (ÉC-3 et ÉC-4)
Références	<p>RSI-2A</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9946, <i>Manuel sur les organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents</i> <p>RSI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité, Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité, section 3.4.5 et Partie B — Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> — Doc 9962, <i>Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et incidents</i> — Doc 9973, <i>Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> — Doc 9998, <i>Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles</i> — Doc 10062, <i>Manual on the Investigation of Cabin Safety Aspects in Accidents and Incidents</i> — Cir 298, <i>Directives pour la formation des enquêteurs sur les accidents d'aviation</i> — Cir 315, <i>Dangers des lieux d'accidents d'aviation</i> — ICAO Model Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG) Act — ICAO Model Aircraft Accident and Incident Investigation (AIG) Regulations

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	RRI-1 — Initiatives régionales de sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux et sous-régionaux de mise en place des capacités requises de supervision de la sécurité
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RRI-1A — Identifier les ressources qui sont disponibles afin d'appuyer les initiatives de sécurité de la feuille de route pour les États dans la région (tous les ÉC, notamment ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> RRI-1B — Utiliser la feuille de route et les analyses spécifiques du RASG et/ou de la RSOO sur les informations critiques pertinentes en matière de sécurité afin de déterminer les priorités régionales et les ressources qui peuvent être utilisées pour aider les États. En raison de ressources humaines et financières limitées, toute mesure de planification portera sur les risques de sécurité auxquels il est possible de s'attaquer durablement et qui ont l'incidence la plus élevée au plan de l'amélioration de la sécurité (tous les ÉC, notamment ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> RRI-1C — Faciliter la fourniture d'une assistance financière et technique entre les entités régionales ayant des ressources (RASG, RSOO, Bureau régional de l'OACI, États champions, banques de développement et autres programmes d'aide régionaux) et donner la priorité aux États nécessitant une assistance (dans la logique de SRI-1) (tous les ÉC, notamment ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> RRI-1D — Établir une RSOO ou des moyens équivalents, afin d'exercer les fonctions qui ne peuvent être exercées par l'État seul <input type="checkbox"/> RRI-1E — Renforcer la RSOO existante, si besoin est (ÉC-1 à ÉC-5)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie B — <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP)

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	RCI-1 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RCI-1A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier des collaborateurs et élaborer un plan d'action pour résoudre ces carences (ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> RCI-1B — Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer une législation aéronautique de base (en coordination avec SSI-1B) (ÉC-1) <input type="checkbox"/> RCI-1C — Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer des règlements nationaux (ÉC-2) <input type="checkbox"/> RCI-1D — Établir un processus, via le RASG et/ou la RSOO, aux fins d'un système de mentorat/collaboration, incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie ainsi que le partage des meilleures pratiques et des mesures de suivi internes (ÉC-3) <input type="checkbox"/> RCI-1E — Collaborer avec le RASG et/ou la RSOO, les États, l'OACI, l'industrie, les programmes conjoints et/ou les partenariats avec des écoles techniques afin de recruter et de former un personnel technique qualifié compétent, et élaborer une stratégie pour le conserver (ÉC-4) <input type="checkbox"/> RCI-1F — Établir un processus d'élaboration d'indications techniques, d'outils et de dispositions en matière d'informations critiques sur la sécurité, en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, étant entendu que ces éléments doivent être adaptés en fonctions de la réglementation nationale et de l'environnement opérationnel de chaque État (ÉC-5) <input type="checkbox"/> RCI-1G — Tout en œuvrant à l'amélioration de la supervision de la sécurité, coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour traiter des priorités de sécurité mondiales, applicables à la région
<i>Références</i>	<p>RCI-1A à RCI-1F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — Direction de la coopération technique de l'OACI — iMPLEMENT — Aucun pays laissé de côté — RASGs — RSOOs and COSCAPs <p>RCI-1G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	RXI-1 — Fournir à l'OACI des informations sur la sécurité en remplissant, en communiquant et en mettant à jour tous les documents et les dossiers correspondants
<i>Phase</i>	I-A
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RXI-1A — Évaluer si les États de la région ont fourni à l'OACI leurs informations sur la sécurité <input type="checkbox"/> RXI-1B — Demander aux États de la région de remplir et communiquer leur plan d'action correctrice USOAP <input type="checkbox"/> RXI-1C — Demander aux États de la région de remplir et de communiquer leur liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les questions de protocoles de l'USOAP CMA <input type="checkbox"/> RXI-1D — Demander aux États de la région de remplir et de communiquer leur questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État <input type="checkbox"/> RXI-1E — Demander aux États de la région de remplir et de communiquer leurs listes de vérification de la conformité sur le système EFOD <input type="checkbox"/> RXI-1F — Encourager les États de la région à mettre à jour les documents et dossiers, si besoin est, en temps utile <input type="checkbox"/> RXI-1G — Recourir aux RASG, aux organisations régionales et autres instances régionales pour recueillir et partager les informations sur la sécurité, afin d'évaluer le niveau de mise en œuvre des SARP de l'OACI au niveau régional
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i>, sections 2.8, 2.14 et 2.15 — iSTARS — USOAP-CMA Computer-based Training — USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — USOAP CMA Workshops

INDUSTRIE

Note.— Il n'y a pas d'initiatives de sécurité en ce qui concerne les catalyseurs « normalisation », « ressources » et « échange d'informations sur la sécurité » visant l'industrie dans la présente sous-phase de la feuille de route.

Objectif du GASP	Supervision efficace de la sécurité
Catalyseur de performance de sécurité	Collaboration
Initiative de sécurité	ICI-1 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
Phase	I-A
Partie prenante	Industrie
Mesures	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ICI-1A — Sur la base des carences de sécurité détectées, établir un mécanisme pour identifier des collaborateurs et élaborer un plan d'action afin de résoudre ces carences (ÉC-1 à ÉC-5) <input type="checkbox"/> ICI-1B — Fournir les résultats aux États, le cas échéant, aux fins de l'élaboration de règlements nationaux (ÉC-2) <input type="checkbox"/> ICI-1C — Participer aux activités régionales pour partager les meilleures pratiques, conseiller et faire le suivi (ÉC-3) <input type="checkbox"/> ICI-1D — Traiter les priorités de sécurité mondiales, le cas échéant, en coordination avec les groupes régionaux
Références	<p>ICI-1A à ICI-1C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i> — RASGs — RSOs and COSCAPs <p>ICI-1D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

5.1.2 Sous-phase I-B — Mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité (ÉC-6 à ÉC-8)

ÉTATS

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	SSI-4 — Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> SSI-4A — Œuvrer au niveau national afin de traiter en priorité des préoccupations graves de sécurité <input type="checkbox"/> SSI-4B — Relever le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des ÉC au niveau national (tous les ÉC, notamment ÉC-6 à ÉC-8)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i> — Informations sur les audits de sécurité sur iSTARS (ouverture de session requise)

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	SSI-5 — Mise en œuvre et conformité continues des SARP de l'OACI au niveau national
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> SSI-5A — Œuvrer de concert avec l'industrie afin de garantir la conformité avec les réglementations applicables (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> SSI-5B — Mettre en œuvre les processus de supervision et de renforcement réglementaires (ÉC-7 et ÉC-8) <input type="checkbox"/> SSI-5C — Résoudre les préoccupations de sécurité détectées à travers les enquêtes sur les accidents et les incidents, les rapports sur la sécurité et d'autres moyens (ÉC-8) <input type="checkbox"/> SSI-5D — Se pencher sur les priorités de sécurité mondiales, applicables à l'État
<i>Références</i>	SSi-5B — Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> SSi-5C — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> SSi-5D — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> , Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	SRI-3 — Affectation stratégique de ressources aux fins de la supervision efficace de la sécurité
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> SRI-3A — Utiliser SSI-1 et SRI-2 pour identifier les besoins en matière de ressources (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> SRI-3B — Inciter les groupes régionaux comme le RASG à prévoir des ressources supplémentaires
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — ICAO Safety Fund (SAFE) — Direction de la coopération technique de l'OACI — RASGs

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	SCI-2 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SCI-2A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier des collaborateurs et élaborer un plan d'action pour résoudre ces carences (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> SCI-2B — Fournir une assistance via le RASG et/ou la RSOO à d'autres États dans la réalisation d'activités de surveillance (ÉC-7) <input type="checkbox"/> SCI-2C — Utiliser les indications techniques, les outils et dispositions en matière d'informations critiques sur la sécurité, élaborés en collaboration avec d'autres États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, afin d'assister les fonctions de supervision de la sécurité (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> SCI-2D — Tout en améliorant la supervision de la sécurité, continuer à œuvrer avec le RASG et/ou la RSOO afin de traiter des priorités de sécurité mondiales, applicables à l'État
<i>Références</i>	<p>SCI-2A à SCI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — RASGs — RSOOs and COSCAPs <p>SCI-2D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	SXI-2 — Fourniture continue à l'OACI d'informations sur la sécurité en mettant à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès réalisés
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> SXI-2A — Mettre à jour les points du plan d'action correctrice de l'USOAP <input type="checkbox"/> SXI-2B — Mettre à jour et communiquer la liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les questions de protocole de l'USOAP <input type="checkbox"/> SXI-2C — Mettre à jour et communiquer le questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État <input type="checkbox"/> SXI-2D — Mettre à jour et communiquer les listes de vérification de la conformité sur le système EFOD <input type="checkbox"/> SXI-2E — Mettre à jour les documents et les dossiers, si besoin est, en temps utile
<i>Références</i>	— Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i> , sections 2.8, 2.14 et 2.15 — iSTARS

RÉGIONS

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	RSI-3 — Mise en œuvre et conformité continues des SARP de l'OACI au niveau régional
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RSI-3A — Œuvrer de concert avec les États dans la région afin d'assister les États avec une EI faible et/ou des préoccupations graves de sécurité : <ul style="list-style-type: none"> ○ Fournir un appui en cas de déficiences relevées dans les initiatives de la feuille de route de nombreux États, afin d'accroître le rapport coût-efficacité ○ Adopter les meilleures pratiques afin d'identifier les types rentables d'appui qui apportent des améliorations durables de supervision de la sécurité, et ajuster constamment les priorités régionales en matière de ressources (en coordination avec RRI-2B) <input type="checkbox"/> RSI-3B — Relever le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC dans la région (ÉC-6 à ÉC-8): <ul style="list-style-type: none"> ○ Superviser les progrès de la mise en œuvre de la feuille de route dans la région et les indicateurs/benchmarks de sécurité qui utilisent les ressources régionales <input type="checkbox"/> RSI-3C — Œuvrer avec les autorités compétentes nationales et leurs processus de supervision de la mise en application, afin de s'attaquer aux préoccupations graves de sécurité concernant les exploitants étrangers, en temps utile (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> RSI-3D — Œuvrer avec les parties prenantes afin de résoudre les préoccupations de sécurité détectées par le biais des enquêtes sur les accidents et incidents, les rapports sur la sécurité et par d'autres moyens (ÉC-8) <input type="checkbox"/> RSI-3E — Continuer de travailler sur les priorités mondiales en matière de sécurité, applicables à la région
<i>Références</i>	<p>RSI-3A à RSI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 8335, <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i> <p>RSI-3D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> <p>RSI-3E</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	RRI-2 — Initiatives régionales de sécurité à l'appui d'une coordination cohérente des programmes régionaux et sous-régionaux de mise en place des capacités requises de supervision de la sécurité
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RRI-2A — Identifier les ressources qui sont disponibles pour appuyer les initiatives de sécurité de la feuille de route pour les États de la région (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> RRI-2B — Utiliser la feuille de route et les analyses régionales des informations pertinentes critiques sur la sécurité afin de déterminer les priorités régionales et les ressources qui peuvent être utilisées pour aider les États. En raison de ressources humaines et financières limitées, toute mesure de planification portera sur les risques de sécurité auxquels il est possible de s'attaquer durablement et qui ont l'incidence la plus élevée du point de vue de l'amélioration de la sécurité (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> RRI-2C — Faciliter la fourniture d'assistance financière et technique entre les entités régionales ayant des ressources (RASG, RSOO, Bureau régional de l'OACI, États champions, banques de développement et autres programmes d'aide régionaux) et donner la priorité aux États nécessitant une assistance (dans la logique de SRI-3) (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> RRI-2D — Renforcer la RSOO existante, si besoin est (EC-6 à EC-8)
<i>Références</i>	— Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP)

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	RCI-2 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RCI-2A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier des collaborateurs et élaborer un plan d'action pour résoudre ces carences (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> RCI-2B — Fournir une assistance aux États par le biais du RASG et/ou de la RSOO pour mener à bien la surveillance des activités (ÉC-7) <input type="checkbox"/> RCI-2C — Utiliser les indications techniques, les outils et dispositions en matière d'informations critiques sur la sécurité, élaborés en collaboration avec d'autres États, RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, afin assister les fonctions de supervision de la sécurité (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> RCI-2D — Résoudre les préoccupations de sécurité détectées à travers les enquêtes sur les accidents et incidents, les rapports sur la sécurité et via d'autres moyens (ÉC-8) <input type="checkbox"/> RCI-2E — Tout se penchant sur l'amélioration de la supervision de la sécurité, continuer d'œuvrer avec le RASG et/ou la RSOO afin de traiter des priorités de sécurité mondiales, applicables à la région
<i>Références</i>	<p>RCI-2 à RCI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — RASGs — RSOOs and COSCAPs <p>RCI-2D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> <p>RCI-2E</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	RXI-2 — Fourniture continue à l'OACI d'informations de sécurité de première main en remplissant, en communiquant et en mettant à jour tous les documents et les dossiers correspondants au fur et à mesure des progrès
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RXI-2A — Évaluer si les États de la région ont mis à jour leurs informations de première main sur la sécurité à l'intention de l'OACI <input type="checkbox"/> RXI-2B — Demander aux États de la région de remplir et de communiquer leur plan USOAP d'action correctrice <input type="checkbox"/> RXI-2C — Demander aux États de la région de mettre à jour et de communiquer leur liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les questions de protocole de l'USOAP CMA <input type="checkbox"/> RXI-2D — Demander aux États de la région de mettre à jour et de communiquer leur questionnaire sur les activités d'aviation de l'État <input type="checkbox"/> RXI-2E — Demander aux États de la région de mettre à jour et de communiquer leurs listes de vérification de conformité sur le système EFOD <input type="checkbox"/> RXI-2F — Continuer d'encourager les États de la région à mettre à jour les documents et dossiers, si besoin est, en temps utile <input type="checkbox"/> RXI-2G — Continuer de recourir aux RASG, organisations régionales et autres instances régionales pour recueillir et partager les informations sur la sécurité, afin d'évaluer le niveau de mise en œuvre des SARP de l'OACI au niveau régional
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue</i>, sections 2.8, 2.14 et 2.15 — iMPLEMENT — iSTARS

INDUSTRIE

Note.— Il n'y a pas d'initiatives de sécurité en ce qui concerne le catalyseur « échange d'informations sur la sécurité » visant l'industrie dans la présente sous-phase de la feuille de route.

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	ISI-1 — Amélioration de la conformité de l'industrie aux réglementations applicables
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ISI-1A — Œuvrer de concert avec l'industrie afin d'assurer la conformité avec les réglementations applicables (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> ISI-1B — Encourager la conformité par le biais de partenariats, via la gestion, l'industrie et les associations correspondantes (ÉC-8) <input type="checkbox"/> ISI-1C — Encourager la participation active de l'industrie aux RASG afin d'aider à la mise en œuvre des initiatives de sécurité (ÉC-6 à ÉC-8)
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — ACI Airport Excellence (APEX) in Safety — CANSO Standard of Excellence in Safety Management Systems — IATA Operational Safety Audit (IOSA) — IATA Safety Audit for Ground Operations (ISAGO)

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	IRI-1 — Affectation des ressources de l'industrie aux fins de la supervision efficace de la sécurité
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> IRI-1A — Identifier les ressources qui sont disponibles afin d'appuyer les initiatives de sécurité de la feuille de route pour les États et les régions (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8) <input type="checkbox"/> IRI-1B — Participer aux initiatives collaboratives de sécurité gouvernements/l'industrie, à l'échelle régionale et internationale <input type="checkbox"/> IRI-1C — Participer aux enquêtes commanditées par l'État
<i>Références</i>	— Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP)

<i>Objectif du GASP</i>	Supervision efficace de la sécurité
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	ICI-2 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée
<i>Phase</i>	I-B
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ICI-2A — Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier des collaborateurs et élaborer un plan d'action pour résoudre ces carences (ÉC-6 à ÉC-8) <input type="checkbox"/> ICI-2B — Aider à résoudre les préoccupations de sécurité détectées par le biais des enquêtes sur les accidents et incidents, les rapports sur la sécurité et par d'autres moyens (ÉC-8) <input type="checkbox"/> ICI-2C — Continuer d'œuvrer avec les groupes régionaux afin de s'attaquer aux priorités de sécurité mondiales, le cas échéant
<i>Références</i>	<p>ICI-2A</p> <ul style="list-style-type: none"> — RASGs — RSOOs and COSCAPs <p>ICI-2B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9756, <i>Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i> <p>ICI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

5.2 Phase II — Mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS)

ÉTATS

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	SSI-6 — Démarrage de la mise en œuvre du PNS au niveau national
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> SSI-6A — S'assurer de la détermination de l'État à améliorer la sécurité <input type="checkbox"/> SSI-6B — Effectuer une analyse des écarts initiale du PNS (liste de vérification) puis l'auto-évaluation détaillée du PNS <input type="checkbox"/> SSI-6C — Prévoir un supérieur responsable du PNS et créer une équipe de mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> SSI-6D — Élaborer et exécuter un plan de mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> SSI-6E — Publier des réglementations en matière de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) pour les fournisseurs de services et veiller à la mise en œuvre des SGS <input type="checkbox"/> SSI-6F — Identifier les meilleures pratiques de gestion de la sécurité en coordination avec d'autres États <input type="checkbox"/> SSI-6G — Tout en poursuivant la mise en œuvre du PNS, continuer de se pencher sur les priorités de sécurité mondiales, applicables à l'État
<i>Références</i>	<p>SSI-6A, B et D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Appendice 7 au Chapitre 4 — ICAO USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise) — Safety Management International Collaboration Group (SM ICG), 10 Things You Should Know About SMS <p>SSI-6A, C et E</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, The Frontline Manager's Role in SMS — SM ICG, The Senior Manager's Role in SMS <p>SSI-6E</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, SMS Evaluation Tool

	<p>SSI-6F</p> <ul style="list-style-type: none">— SM ICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation — Recommendations for Regulators <p>SSI-6G</p> <ul style="list-style-type: none">— Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>
--	---

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	SRI-4 — Affectation stratégique des ressources pour démarrer la mise en œuvre du PNS
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SRI-4A — Établir un processus de planification et d'affectation des ressources aux fins de la mise en œuvre du PNS et identifier les domaines où des ressources sont nécessaires <input type="checkbox"/> SRI-4B — Obtenir des ressources auprès des directions des autorités compétentes et des parties prenantes de l'État afin d'appuyer la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> SRI-4C — Œuvrer avec le Bureau régional de l'OACI pour mobiliser les moyens disponibles (p. ex., la Direction de la coopération technique) afin de fournir l'assistance nécessaire à la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> SRI-4D — Œuvrer avec la RSOO, d'autres États et d'autres organisations, au besoin (p. ex., le RASG), pour former du personnel technique qualifié et compétent afin d'assumer les tâches et responsabilités dans le contexte de la mise en œuvre du PNS
<i>Références</i>	<p>SRI-4A et B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Chapitre 4 y compris les appendices <p>SRI-4C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Coordinateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI <p>SRI-4D</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, SMS Inspector Competency Guidance

Objectif du GASP	Mise en œuvre du PNS
Catalyseur de performance de sécurité	Collaboration
Initiative de sécurité	SCI-3 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour démarrer la mise en œuvre du PNS
Phase	II
Partie prenante	États
Mesures	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SCI-3A — Identifier les domaines où la collaboration/l'appui est nécessaire dans le cadre du plan de mise en œuvre du PNS (cf. SRI-4B) <input type="checkbox"/> SCI-3B — Identifier les collaborateurs correspondants parmi les parties prenantes clés de l'aviation, notamment d'autres États mettant en œuvre ou ayant mis en œuvre un PNS <input type="checkbox"/> SCI-3C — Élaborer et exécuter un plan d'action afin de traiter des composantes/éléments manquants ou insuffisants détectés durant l'analyse des écarts du PNS (cf. SSI-6B) <input type="checkbox"/> SCI-3D — Établir un processus via le RASG et/ou la RSOO aux fins d'un système de mentorat, notamment la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie, ainsi qu'aux fins du partage des meilleures pratiques pour appuyer la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> SCI-3E — Élaborer un processus pour fournir une formation en matière de PNS au personnel correspondant, en collaboration avec la RSOO et/ou d'autres États (p. ex., formation initiale, formation périodique et perfectionnement) (cf. SRI-4D) <input type="checkbox"/> SCI-3F — Établir un processus de partage des indications techniques et outils se rapportant au PNS (p. ex., des circulaires consultatives, des instructions au personnel), en collaboration avec d'autres États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes
Références	<p>SCI-3A à SCI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Chapitre 4, y compris tous les appendices — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP) — ICAO USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — Analyse des écarts du PNS iSTARS (ouverture de session requise) — SM ICG, SSP Assessment Tool <p>SCI-3 à SCI-3F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP) — Coordinateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI Ressources pour la mise en œuvre de la campagne Aucun pays laissé de côté <p>SCI-3E</p> <ul style="list-style-type: none"> — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP)

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	SCI-4 — Collaboration avec les parties prenantes clés afin d'achever la mise en œuvre du PNS
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SCI-4A — Œuvrer avec les collaborateurs (identifiés dans SCI-3) afin d'exécuter le plan d'action pour la mise en œuvre <input type="checkbox"/> SCI-4B — Œuvrer avec les collaborateurs pour veiller à ce que le PNS soit actuel durable, opérationnel et efficace <input type="checkbox"/> SCI-4C — Assurer l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec d'autres États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes <input type="checkbox"/> SCI-4D — Servir d'État champion afin de promouvoir les meilleures pratiques dans les autres États
<i>Références</i>	<p>SCI-4A</p> <ul style="list-style-type: none"> — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP) <p>SCI-4B</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, SSP Assessment Tool <p>SCI-4D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP) — Coordinateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI — Ressources pour la mise en œuvre de la campagne Aucun pays laissé de côté — SM ICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation — Recommendations for Regulators

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	SXI-3 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (étape 1)
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SXI-3A — Établir un cadre juridique pour la protection des données sur la sécurité, les informations sur la sécurité et d'autres sources connexes <input type="checkbox"/> SXI-3B — Établir un système national de compte rendu obligatoire d'événements <input type="checkbox"/> SXI-3C — Élaborer une base de données sur la sécurité pour le suivi des questions de sécurité du système et l'identification des dangers, conformément aux principes du Doc 9859 — <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> <input type="checkbox"/> SXI-3D — Établir et maintenir un processus d'identification des dangers à partir des données collectées sur la sécurité <input type="checkbox"/> SXI-3E — Établir et utiliser un processus aux fins de l'évaluation des risques de sécurité liés aux dangers détectés <input type="checkbox"/> SXI-3F — Établir un système national de compte rendu volontaire et confidentiel fournissant des données à la base de données sur la sécurité (cf. SXI-3C)
<i>Références</i>	<p>SXI-3A à SXI-3F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Chapitre 4 <p>SXI-3B à SXI-3D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO Common Taxonomy Team (CICTT) — ICAO Accident/Incident Data Reporting (ADREP) Taxonomy — SM ICG, Development of a Common Hazard Taxonomy — SM ICG, Hazard Taxonomy Examples <p>SXI-3E</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, Risk Based Decision Making Principles

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	SXI-4 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (étape 2)
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SXI-4A — Élaborer des indicateurs de performance de sécurité via le processus de gestion des risques de sécurité mis en place <input type="checkbox"/> SXI-4B — Élaborer des méthodologies de mesure de la performance de sécurité, alignées sur les métriques de sécurité harmonisées de la région, via le processus de gestion des risques de sécurité mis en place (cf. SXI-3E) <input type="checkbox"/> SXI-4C — Établir le niveau acceptable de performance de sécurité qui doit être atteint par le biais du PNS <input type="checkbox"/> SXI-4D — Encourager l'établissement de systèmes volontaires et obligatoires de compte rendu sur la sécurité s'inscrivant dans les SGS des fournisseurs de services <input type="checkbox"/> SXI-4E — Encourager la sensibilisation à la sécurité et l'intercommunication, le partage et l'échange d'informations ayant trait à la sécurité au sein des organismes d'aviation de l'État et encourager le partage d'informations sur la sécurité avec l'industrie et l'État <input type="checkbox"/> SXI-4F — Alimenter les mécanismes de compte rendu et de surveillance régionaux des informations sur la sécurité
<i>Références</i>	<p>SXI-4A à SXI-4F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> <p>SXI-4A à SXI-4C</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, A Systems Approach to Measuring Safety Performance — The Regulator Perspective — SM ICG, Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers <p>SXI-4E et SXI-4F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Comptes rendus régionaux sur la sécurité du RASG

RÉGIONS

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	RSI-4 — Début de la promotion de la mise en œuvre du PNS au niveau régional
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RSI-4A — Identifier l'entité, dans la région, qui guidera et appuiera la mise en œuvre du PNS au niveau régional (RASG, RSOO, Bureau régional de l'OACI, etc.) <input type="checkbox"/> RSI-4B — Guider et appuyer la mise en œuvre du PNS au niveau régional : <ul style="list-style-type: none"> ○ Évaluer les scores EI et vérifier l'achèvement de la Phase I de la feuille de route ○ Rassembler les analyses des écarts du PNS et les plans de mise en œuvre des États ○ Identifier les carences communes ○ Élaborer des stratégies régionales, notamment la collaboration et les ressources, afin d'assister les États dans leur mise en œuvre ○ Identifier et promouvoir les meilleures pratiques de gestion de la sécurité en coordination avec les États et/ou d'autres régions ○ Faire le suivi des progrès et concrétiser les analyses des écarts mises à jour et les plans de mise en œuvre <input type="checkbox"/> RSI-4C — Utiliser la feuille de route pour aligner les priorités du RASG <input type="checkbox"/> RSI-4D — Impliquer les États au niveau régional et aligner les activités sur la feuille de route <input type="checkbox"/> RSI-4E — Continuer de se pencher sur les priorités de sécurité mondiales, applicables à la région
<i>Références</i>	<p>RSI-4A et RSI-4B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Appendice 7 au Chapitre 4 — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP) — ICAO USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise) — SM ICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation — Recommendations for Regulators — SM ICG, SMS Evaluation Tool <p>RSI-4E</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	RRI-3 — Initiatives régionales de sécurité à l'appui de la coordination cohérente des programmes régionaux et sous-régionaux de mise en œuvre du PNS
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RRI-3A — Identifier les ressources qui sont disponibles pour appuyer la mise en œuvre du PNS par les États de la région <input type="checkbox"/> RRI-3B — Utiliser les mises à jour fournies par les États sur l'état d'avancement de leur mise en œuvre du PNS afin de déterminer les priorités et les ressources régionales qui peuvent être utilisées pour assister des États individuels de la région <input type="checkbox"/> RRI-3C — Œuvrer avec le Bureau régional de l'OACI afin de faciliter l'assistance technique disponible, du RASG, de la RSOO et d'autres parties prenantes, pour apporter l'assistance nécessaire aux fins de la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> RRI-3D — Surveiller les progrès de la mise en œuvre du PNS (via iSTARS) et ajuster sans relâche les priorités régionales en matière de ressources
<i>Références</i>	<p>RRI-3B à RRI-3D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Chapitre 4, y compris tous les appendices <p>RRI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie B — <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Aviation Safety Implementation Assistance Partnership (ASIAP) — Coordinateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI <p>RRI-3D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise)

Objectif du GASP	Mise en œuvre du PNS
Catalyseur de performance de sécurité	Collaboration
Initiative de sécurité	RCI-3 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer la mise en œuvre du PNS
Phase	II
Partie prenante	Régions
Mesures	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RCI-3A — Identifier les domaines où la collaboration/le soutien est nécessaire dans le cadre de la mise en œuvre des PNS (cf. SRI-4B) <input type="checkbox"/> RCI-3B — Identifier les collaborateurs correspondants parmi les parties prenantes clés de l'aviation, y compris les États mettant ou ayant mis en œuvre un PNS <input type="checkbox"/> RCI-3C — Élaborer et mettre en œuvre une stratégie cohérente et harmonisée afin de traiter les composantes/éléments communs dont l'analyse des écarts du PNS des États de la région a révélé l'absence ou l'insuffisance <input type="checkbox"/> RCI-3D — Établir et mettre en œuvre, par l'intermédiaire du RASG et ou de la RSOO un processus aux fins d'un système de mentorat, comprenant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie, ainsi que le partage des meilleures pratiques pour appuyer la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> RCI-3E — Établir et mettre en œuvre un processus afin de fournir une formation sur le PNS au personnel correspondant, en collaboration avec la RSOO et/ou d'autres États (p. ex., formation initiale, formation périodique et perfectionnement) (cf. SRI-4D) <input type="checkbox"/> RCI-3F — Établir et mettre en œuvre un processus de partage des indications techniques et outils se rapportant au PNS (p. ex., circulaires consultatives, instructions au personnel), en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties <input type="checkbox"/> RCI-3G — Œuvrer avec les États de la région afin de s'assurer que leurs PNS sont actuels, opérationnels, efficaces et favorisent l'amélioration continue
Références	<p>RCI-3A à RCI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 3 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Chapitre 4, y compris tous les appendices — ICAO Safety Management Training Programme: Safety Management Systems (SMS) and State Safety Programme (SSP) — ICAO USOAP CMA Online Framework (ouverture de session requise) — Analyse des écarts du PNS sur iSTARS (ouverture de session requise) <p>RCI-3D à RCI-3G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Coordinateur régional de la Direction de la coopération technique de l'OACI — Ressources pour la mise en œuvre de la campagne Aucun pays laissé de côté

	<p>RCI-3F</p> <ul style="list-style-type: none">— SM ICG, SSP Assessment Tool <p>RCI-3G</p> <ul style="list-style-type: none">— SM ICG, How to Support a Successful SSP and SMS Implementation — Recommendations for Regulators
--	---

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	RXI-3 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau régional
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RXI-3A — Encourager les États et les RSOO à mettre activement à jour l'état d'avancement de la mise en œuvre de leur PNS (via iSTARS) et à fournir des informations sur la sécurité, afin de pouvoir identifier les dangers et gérer les risques de sécurité dans la région <input type="checkbox"/> RXI-3B — Élaborer et adopter des systèmes harmonisés de compte rendu sur la sécurité, dans le cadre des SGS des fournisseurs de services de la région (p. ex., des systèmes de compte rendu sur une base volontaire) <input type="checkbox"/> RXI-3C — Encourager les États et l'industrie de la région à partager les informations sur la sécurité et à contribuer aux mécanismes régionaux de compte rendu et de suivi <input type="checkbox"/> RXI-3D — Utiliser les méthodologies régionales de mesure de la performance (notamment les paramètres de sécurité harmonisés) pour que le RASG effectue des analyses de sécurité en coordination avec la RSOO ou la RAO <input type="checkbox"/> RXI-3E — Utiliser les indicateurs de performance normalisés au niveau régional (au sein du RASG) <input type="checkbox"/> RXI-3F — Établir des registres régionaux des risques de sécurité qui devront être intégrés dans les plans d'atténuation des risques des États
<i>Références</i>	<p>RXI-3A</p> <ul style="list-style-type: none"> — iSTARS <p>RXI-3B à RXI-3F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9734, <i>Manuel de supervision de la sécurité</i>, Partie B — <i>Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité</i> — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Appendice 2 au Chapitre 2 — Comptes rendus régionaux du RASG — SM ICG, A Systems Approach to Measuring Safety Performance — The Regulator Perspective — SM ICG, Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers

INDUSTRIE

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Normalisation
<i>Initiative de sécurité</i>	ISI-2 — Amélioration de la conformité de l'industrie aux exigences applicables du SGS
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> ISI-2A — Mettre en œuvre un SGS correspondant à la taille et à la complexité du fournisseur de services, selon la réglementation nationale <input type="checkbox"/> ISI-2B — Aviser les autorités/entités compétentes de la région (États, RASG, RSOO) en cas de divergences dans l'application des exigences du SGS dans les États de la région <input type="checkbox"/> ISI-2C — Utiliser les éléments indicatifs disponibles (p. ex., auprès des États ou des organisations internationales) afin d'aider à la mise en œuvre du SGS
<i>Références</i>	ISI-2A à ISI-2C — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> , Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> , troisième édition, Chapitre 5 ISI-2A — Exigences nationales du SGS de l'État ISI-2C — SM ICG, SMS for Small Organizations

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	IRI-2 — Ressources pour les fournisseurs de services aux fins de la mise en œuvre efficace du SGS
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> IRI-2A — Œuvrer en collaboration avec les États et les associations de l'industrie pour faire progresser la mise en œuvre du SGS et identifier les attentes qui ne peuvent être financées efficacement <input type="checkbox"/> IRI-2B — Identifier les domaines où des ressources sont nécessaires dans le cadre du plan de mise en œuvre du SGS élaboré suite à l'analyse des écarts du SGS <input type="checkbox"/> IRI-2C — Établir un processus de planification et d'affectation des ressources aux fins de la mise en œuvre du SGS, notamment le budget et le personnel, qui pourraient être obtenues auprès des organisations de l'industrie <input type="checkbox"/> IRI-2D — Obtenir l'engagement du dirigeant responsable chez le fournisseur de services de fournir les ressources nécessaires à la mise en œuvre du SGS <input type="checkbox"/> IRI-2E — Encourager d'autres fournisseurs de services (p. ex., les exploitants de transport intercompagnies) à mettre en œuvre un SGS au sein de leur exploitation en fournissant des ressources, comme un personnel technique qualifié pour les assister
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Chapitre 5

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	ICI-3 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés afin d'achever la mise en œuvre du PNS
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ICI-3A — Aider à identifier les collaborateurs appropriés parmi les parties prenantes clés de l'aviation associées à la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> ICI-3B — Œuvrer avec les collaborateurs afin d'appuyer le plan d'action pour la mise en œuvre du PNS : <ul style="list-style-type: none"> ○ Appuyer le PNS par le biais du partage et en favorisant l'harmonisation du SGS au sein de l'industrie <input type="checkbox"/> ICI-3C — Appuyer les efforts du RASG et ou de la RSOO pour établir un système de mentorat, notamment en fournissant une assistance aux États/l'industrie, et en partageant les meilleures pratiques à l'appui de la mise en œuvre du PNS <input type="checkbox"/> ICI-3D — Contribuer au processus de partage des indications techniques et outils se rapportant au PNS (p. ex., les circulaires consultatives, les instructions au personnel) en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et d'autres parties prenantes <input type="checkbox"/> ICI-3E — Promouvoir la mise en œuvre du PNS <p>ICI-3F — Appuyer l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et d'autres parties prenantes</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ICI-3G — Continuer à œuvrer avec les groupes régionaux afin de traiter des priorités de sécurité mondiales, le cas échéant
<i>Références</i>	<p>ICI-3A à ICI-3F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Chapitre 5 — Exigences nationales de l'État en matière de SGS <p>ICI-3G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 13, <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>, Supplément C — <i>Liste d'exemples d'incidents graves</i>

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	IXI-1 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 1)
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> IXI-1A — Établir des systèmes de compte rendu obligatoire sur la sécurité <input type="checkbox"/> IXI-1B — Fournir au système de compte rendu obligatoire de sécurité de l'État des informations sur le fournisseur de services, si besoin est <input type="checkbox"/> IXI-1C — Établir des mécanismes internes liés à la protection des données sur la sécurité, les informations sur la sécurité et les sources connexes aux fins de l'amélioration de la sécurité <input type="checkbox"/> IXI-1D — Établir des systèmes de compte rendu librement consentis et confidentiels sur les dangers/événements dans le cadre du SGS <input type="checkbox"/> IXI-1E — Établir et maintenir une base de données sur la sécurité pour que le personnel technique puisse faire le suivi des questions de sécurité du système du fournisseur de services <input type="checkbox"/> IXI-1F — Établir et utiliser un processus de gestion des risques de sécurité
<i>Références</i>	IXI-1A à IXI-1F — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> , Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> , troisième édition, Chapitre 5 — Exigences nationales du SGS de l'État IXI-1A — Commercial Aviation Safety Team (CAST)/ICAO Common Taxonomy Team (CICTT) — ICAO Accident/Incident Data Reporting (ADREP) Taxonomy — SM ICG, Development of a Common Hazard Taxonomy — SM ICG, Hazard Taxonomy Examples

<i>Objectif du GASP</i>	Mise en œuvre du PNS
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	IXI-2 — Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 2)
<i>Phase</i>	II
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> IXI-2A — Élaborer des méthodologies de mesure de la performance de sécurité, alignées sur les métriques de sécurité harmonisées de l'industrie, via l'établissement d'un processus de gestion des risques de sécurité IXI-2B — Élaborer des indicateurs de performance et les cibles/paramètres d'alerte connexes, via l'établissement d'un processus de gestion des risques de sécurité <input type="checkbox"/> IXI-2C — Encourager le partage et l'utilisation d'informations provenant de l'industrie pour identifier les dangers et atténuer les risques de sécurité
<i>Références</i>	<p>IXI-2A à IXI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i>, Chapitre 4 — Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i>, troisième édition, Chapitre 5 — Exigences du SGS national de l'État <p>IXI-2A et IXI-2B</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, A Systems Approach to Measuring Safety Performance — The Regulator Perspective — SM ICG, Measuring Safety Performance Guidelines for Service Providers <p>IXI-2B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Indicateurs de performance de sécurité élaborés par les organisations internationales : <ul style="list-style-type: none"> ○ ACI ○ CANSO ○ IATA ○ IBAC ○ ICCAIA

5.3 Phase III — Gestion prédictive des risques

ÉTATS

Note.— Il n'y a pas d'initiatives de sécurité en ce qui concerne le catalyseur « normalisation » visant l'industrie dans la présente phase de la feuille de route.

<i>Objectif du GASP</i>	Gestion prédictive des risques
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	SRI-5 — Acquisition de ressources pour augmenter les capacités en matière de gestion prédictive des risques
<i>Phase</i>	III
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SRI-5A — Identifier les ressources nécessaires aux fins de la collecte et du traitement de renseignements sur la sécurité, de l'analyse des données et du partage des informations <input type="checkbox"/> SRI-5B — Obtenir des ressources pour développer les capacités en matière de gestion prédictive des risques <input type="checkbox"/> SRI-5C — Recruter, former et retenir le personnel technique qualifié à des fins de spécialisation en modélisation des risques, analyse des données sur la sécurité et ingénierie <input type="checkbox"/> SRI-5D — Former des inspecteurs de la sécurité pour s'occuper de la supervision de la sécurité des fournisseurs de services qui ont mis en place un SGS perfectionné dans le cadre du PNS
<i>Références</i>	S.O.

<i>Objectif du GASP</i>	Gestion prédictive des risques
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	SCI-5 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer la transition vers la gestion prédictive des risques
<i>Phase</i>	III
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SCI-5A — Identifier les domaines où la collaboration/le soutien sont nécessaires afin de s'assurer que l'État et les parties prenantes nationales et de l'industrie comprennent et mettent en œuvre les concepts de culture de la sécurité aux fins de la pleine adoption pleine d'une culture ouverte, juste et d'un système de compte rendu non punitif <input type="checkbox"/> SCI-5B — Établir un processus via le RASG et/ou la RSOO (ou d'autres organes régionaux) aux fins d'un système de mentorat, incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie, ainsi que le partage des meilleures pratiques, pour appuyer le développement d'une culture de la sécurité et la transition vers la gestion prédictive des risques <input type="checkbox"/> SCI-5C — Encourager et participer à des partenariats nationaux publics/privés similaires au concept d'équipe de sécurité de l'aviation commerciale/générale afin d'identifier et de mettre en œuvre des renforcements de la sécurité du système <input type="checkbox"/> SCI-5D — Collaborer avec les parties prenantes de l'industrie pour établir des mécanismes de partage et d'échange périodiques d'informations sur la sécurité, d'analyses, de découvertes/leçons tirées en matière de risques de sécurité et de meilleures pratiques dans un cadre confidentiel et non punitif
<i>Références</i>	<p>SCI-5A</p> <ul style="list-style-type: none"> — CANSO Guidelines on Just Culture — CANSO Safety Culture Definition and Enhancement Process — Ressources et outils de Safety Culture et Just Culture sur le site de SKYbrary <p>SCI-5B</p> <ul style="list-style-type: none"> — EASA Network of Analysts <p>SCI-5C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Commercial Aviation Safety Team — European Strategic Safety Initiative — General Aviation Joint Steering Committee — International Helicopter Safety Team — RASGs <p>SCI-5D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aviation Safety InfoShare

<i>Objectif du GASP</i>	Gestion prédictive des risques
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	SXI-5 — Progrès en matière de gestion des risques de sécurité au niveau national
<i>Phase</i>	III
<i>Partie prenante</i>	États
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SXI-5A — Établir la connectivité et l'intégration du partage des données dans les bases de données sur la sécurité de l'aviation parmi les États, notamment le système de compte rendu obligatoire d'événements, les systèmes de compte rendu sur la sécurité sur une base volontaire, les rapports d'audit de la sécurité et les statistiques sur le système de l'aviation (comptages du trafic, informations météorologiques, scores EI, etc.) <input type="checkbox"/> SXI-5B — Élaborer des capacités de modélisation des risques de sécurité aux fins du suivi des questions de sécurité du système et de la prévention des accidents/incidents
<i>Références</i>	<p>SXI-5A</p> <ul style="list-style-type: none"> — EUROCONTROL Voluntary ATM Incident Reporting (EVAIR) — European Authorities Coordination Group on Flight Data Monitoring (EAFDM) — FAA Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program — IATA Flight Data eXchange (FDX) — IATA STEADES Global Aviation Safety Data Sharing Program — iMPLEMENT

RÉGIONS

Note.— Il n'y a pas d'initiatives de sécurité en ce qui concerne le catalyseur « normalisation » visant les régions dans la présente phase de la feuille de route.

<i>Objectif du GASP</i>	Gestion prédictive des risques
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	RRI-4 — Affectation régionales de ressources à l'appui du développement constant de capacités de gestion prédictive des risques
<i>Phase</i>	III
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RRI-4A — Œuvrer avec les États et les organisations pour miser sur les technologies et les compétences de la région afin de renforcer l'analyse de la sécurité et le suivi de la modélisation des risques et des stratégies d'atténuation <input type="checkbox"/> RRI-4B — Identifier et mettre en commun des candidats vérificateurs USOAP qualifiés de la région, spécialisés en supervision de la sécurité des fournisseurs de services qui ont mis en place un SGS perfectionné <input type="checkbox"/> RRI-4C — Œuvrer avec les Bureaux régionaux de l'OACI et les organisations donatrices pour faire appel aux moyens disponibles (p. ex., la Direction de la coopération technique) afin d'aider au développement des capacités de gestion prédictive des risques
<i>Références</i>	S.O.

<i>Objectif du GASP</i>	Gestion prédictive des risques
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	RCI-4 — Collaboration régionale avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer la transition vers la gestion prédictive des risques
<i>Phase</i>	III
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RCI-4A — Aider les États à comprendre et mettre en place les concepts de culture de la sécurité en partageant les meilleures pratiques et en facilitant les programmes de mentorat à l'appui du développement d'une culture de la sécurité et de la transition vers une gestion prédictive des risques <input type="checkbox"/> RCI-4B — Promouvoir le partage des informations sur la sécurité et des meilleures pratiques, dans un environnement confidentiel et non punitif, parmi les États et les parties prenantes <input type="checkbox"/> RCI-4C — Encourager et appuyer des partenariats nationaux publics/privés similaires au concept d'équipe de sécurité de l'aviation commerciale/générale afin d'identifier et de mettre en œuvre des renforcements de la sécurité du système <input type="checkbox"/> RCI-4D — Encourager et appuyer les efforts des États pour établir des mécanismes de partage et d'échange périodiques d'informations sur la sécurité, d'analyses, de découvertes/leçons tirées en matière de risques de sécurité et de meilleures pratiques dans un cadre confidentiel et non punitif
<i>Références</i>	<p>RCI-4A et RCI-4B</p> <ul style="list-style-type: none"> — CANSO Guidelines on Just Culture — CANSO Safety Culture Definition and Enhancement Process — EASA Network of Analysts — Ressources et outils de Safety Culture et Just Culture sur le site de la SKYbrary <p>RCI-4C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Commercial Aviation Safety Team — European Strategic Safety Initiative — General Aviation Joint Steering Committee — International Helicopter Safety Team <p>RCI-4D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Aviation Safety InfoShare — ICAO Safety Information Monitoring Service (SIMS) — RASGs

<i>Objectif du GASP</i>	Gestion prédictive des risques
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange des informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	RXI-4 — Progrès en matière de gestion des risques de sécurité au niveau régional
<i>Phase</i>	III
<i>Partie prenante</i>	Régions
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> RXI-4A — Établir la connectivité et l'intégration du partage des données parmi les États et les parties prenantes aux fins d'une supervision régionale de haut niveau et des activités de modélisation <input type="checkbox"/> RXI-4B — Identifier les conditions requises pour l'établissement du partage et de la connectivité interrégionales et mondiales des données
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — EUROCONTROL Voluntary ATM Incident Reporting (EVAIR) — European Authorities Coordination Group on Flight Data Monitoring (EAFDM) — European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS) — FAA Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program — IATA Flight Data eXchange (FDX) — IATA STEADES Global Aviation Safety Data Sharing Program

INDUSTRIE

Note.— Il n'y a pas d'initiatives de sécurité en ce qui concerne le catalyseur « normalisation » visant l'industrie dans la présente phase de la feuille de route

<i>Objectif du GASP</i>	Gestion prédictive des risques
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Ressources
<i>Initiative de sécurité</i>	IRI-3 — Affectation des ressources de l'industrie à l'appui de l'amélioration continue du PNS et du SGS
<i>Phase</i>	III
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> IRI-3A — Veiller à ce qu'un personnel technique compétent soit affecté, au niveau du fournisseur de services, pour appuyer les exigences de l'infrastructure en place du PNS <input type="checkbox"/> IRI-3B — Fournir les résultats de l'analyse de sécurité des fournisseurs de services afin d'appuyer le PNS de l'État
<i>Références</i>	S.O.

<i>Objectif du GASP</i>	Gestion prédictive des risques
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Collaboration
<i>Initiative de sécurité</i>	ICI-4 — Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer la transition vers la gestion prédictive des risques
<i>Phase</i>	III
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ICI-4A — Œuvrer avec les parties prenantes de l'industrie afin de susciter les meilleures pratiques par une analyse des informations sur la sécurité <input type="checkbox"/> ICI-4B — Partager l'identification des risques de sécurité avec les parties prenantes à des fins d'atténuation et de stratégies de supervision <input type="checkbox"/> ICI-4C — Participer activement avec les États et les organisations investis dans une analyse prédictive des risques
<i>Références</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Aviation Safety InfoShare — Commercial Aviation Safety Team — European Strategic Safety Initiative — General Aviation Joint Steering Committee — International Helicopter Safety Team — RASGs

<i>Objectif du GASP</i>	Gestion prédictive des risques
<i>Catalyseur de performance de sécurité</i>	Échange d'informations sur la sécurité
<i>Initiative de sécurité</i>	IXI-3 — Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services
<i>Phase</i>	III
<i>Partie prenante</i>	Industrie
<i>Mesures</i>	<input type="checkbox"/> IXI-3A — Vérifier si un cadre juridique se rapportant à la protection de données de sécurité, aux informations sur la sécurité et d'autres sources connexes est mis en œuvre et est efficace <input type="checkbox"/> IXI-3B — Élaborer des capacités de modélisation des risques de sécurité à l'appui des questions de supervision de la sécurité du système et de la prévention des accidents/incidents <input type="checkbox"/> IXI-3C — Superviser les réseaux d'échange d'informations sur la sécurité à des fins d'amélioration continue
<i>Références</i>	IXI-3A — FAA Aviation Safety Information Analysis and Sharing Program — IATA Flight Data eXchange (FDX) — IATA STEADES Global Aviation Safety Data Sharing Program

Appendice B

RESSOURCES DE MISE EN ŒUVRE DISPONIBLES POUR LES ÉTATS

1. GÉNÉRALITÉS

Cet appendice présente les ressources à la disposition des États pour la mise en œuvre. Ces ressources comprennent des activités telles que les programmes, outils électroniques, produits et services de l'OACI. En plus des publications de l'OACI dont les références figurent dans la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, ces ressources peuvent être utilisées par les parties prenantes pour aider à la mise en œuvre des initiatives de sécurité, à l'appui des objectifs du GASP.

2. CAMPAGNE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ »

2.1 Le Conseil de l'OACI a déterminé que l'Organisation devrait concentrer ses activités de mise en œuvre sur les États qui présentent les taux d'accidents les plus élevés ou les plus grandes menaces pour la sécurité et étudier les mesures qu'elle pourrait prendre pour mieux encourager les États développés à fournir une assistance plus complète aux États en développement. Le Conseil a également décidé que l'OACI devrait accorder une aide plus directe aux États en développement en jouant un rôle de coordination plus actif entre les États développés et ceux en développement et en aidant à susciter la volonté politique nécessaire pour que les États mettent en commun des ressources, participent aux efforts régionaux, affectent les fonds provenant de contributions volontaires et renforcent les capacités.

2.2 La campagne NCLB coordonne les efforts de l'OACI et des parties prenantes pour aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP). Le principal objectif est de veiller à ce que la mise en œuvre soit mieux harmonisée à l'échelle mondiale afin que tous les États bénéficient des avantages socio-économiques considérables d'un système de transport aérien sûr et fiable. Sous l'égide de la campagne NCLB, « IMPLEMENT » est une initiative qui offre aux États et aux régions un ensemble de recommandations axées sur la mise en œuvre et classées par ordre de priorité, qui visent à maximiser les avantages socio-économiques à un coût minimal.

2.3 La campagne NCLB met aussi en évidence les efforts déployés par l'OACI pour répondre aux préoccupations significatives de sécurité (SSC) mises en lumière grâce aux audits de supervision de la sécurité de l'OACI ainsi que d'autres objectifs liés à la sécurité, à la sûreté et aux émissions. Des informations supplémentaires sur la campagne sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/about-icao/NCLB/Pages/default.aspx.

3. ACTIVITÉS DE MISE EN ŒUVRE

3.1 L'OACI a mis en place, pour la mise en œuvre, une série de programmes qui sont à la disposition des États comprenant, mais sans s'y limiter :

- a) le programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) ;
 - b) le système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) ;
 - c) le Fonds pour la sécurité (SAFE) ;
 - d) la coordination et la collaboration avec des partenaires de la sécurité de l'aviation ;
 - e) l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (programme CAPSCA) ;
 - f) les produits et services relatifs à la navigation fondée sur les performances (PBN).
- 3.2 Des orientations détaillées sur chacun de ces programmes figurent aux sections 4 à 9.

4. PROGRAMME DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION

4.1 Au cours des prochaines décennies, la demande de personnels d'aviation compétents, c'est-à-dire de pilotes, de personnel d'entretien d'aéronefs et de contrôleurs de la circulation aérienne, devra être corrélée aux plans de livraison d'avions. Les *Prévisions mondiales et régionales à l'horizon de 20 ans* (Doc 9956) comparent le nombre de nouveaux membres du personnel qu'il faudra former chaque année et la capacité annuelle des organismes de formation existants pour chiffrer les insuffisances ou excédents éventuels dans le monde entier et région par région.

4.2 Depuis 2009, l'OACI travaille avec des acteurs clés, dans le cadre du programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), pour répondre à la pénurie prévue de professionnels de l'aviation. Le NGAP a été lancé pour qu'un nombre suffisant de professionnels de l'aviation compétents et qualifiés soient opérationnels et prêts à gérer et entretenir le futur système de l'aviation. Il s'agit d'un aspect crucial étant donné les nombreux départs à la retraite qui sont prévus bientôt chez les professionnels de l'aviation de la génération actuelle (voir le Doc 9956). En outre, l'accès à une formation et à une éducation abordables est de plus en plus problématique et l'aviation est en concurrence avec d'autres industries pour les professionnels hautement qualifiés. Le problème est encore aggravé par le manque de compétences normalisées dans certaines disciplines de l'aviation et la méconnaissance par la « nouvelle génération » des types de carrières qu'offre l'aviation.

4.3 L'OACI s'attelle à faire davantage prendre conscience des pénuries imminentes de personnel, à prévoir les besoins régionaux et mondiaux en personnel et à aider la communauté de l'aviation mondiale à attirer, éduquer, former et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation. En outre, l'OACI a élaboré des documents pour la mise en œuvre d'approches de la formation et de l'évaluation fondées sur les compétences adaptées aux professionnels de l'aviation. D'autres informations concernant le programme NGAP sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse : www.icao.int/ngap.

5. SYSTÈME INTÉGRÉ D'ANALYSE ET DE COMPTE RENDU DES TENDANCES DE LA SÉCURITÉ

5.1 Le futur système de l'aviation sera de plus en plus automatisé et deviendra beaucoup plus complexe. Dans ces circonstances futures, la supervision de la sécurité reposera sur les techniques de modélisation proactive et prédictive des risques. Ces méthodes permettront à la communauté aéronautique de surveiller efficacement le système de l'aviation, pratiquement en temps réel, et de faire les ajustements nécessaires pour maintenir les niveaux de sécurité désirés.

5.2 L'OACI a amélioré et élargi un accès en ligne aux renseignements en temps réel sur la sécurité par l'entremise du système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS). La version actuelle de iSTARS (iSTARS 2.0, également appelé SPACE) a évolué : le système d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité inclura une gamme de données aéronautiques supplémentaires. L'objectif de cette initiative est de soutenir l'évolution vers une gestion proactive de la sécurité. De plus, grâce à la plateforme iSTARS, l'OACI a rendu accessible une grande partie de ses données sur la sécurité dans un format qui permet d'automatiser les interrogations et l'extraction de l'information. Pour accéder à iSTARS 2.0, les États peuvent s'inscrire sur le portail de l'OACI à l'adresse <http://portal.icao.int>. Des informations sur iSTARS, notamment sur les modalités d'inscription, sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/istars/pages/intro.aspx.

6. FONDS POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

6.1 Au cours de la dernière décennie, les initiatives de sécurité de l'aviation de l'OACI ont connu une expansion importante. Pour faire face à cette situation, l'OACI a créé le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) destiné à recueillir et à répartir les contributions volontaires des États et des autres donateurs.

6.2 Le Fonds SAFE sert à financer trois types de projets :

- a) les projets liés à la sécurité pour lesquels les États concernés ne peuvent pas fournir ou obtenir autrement les ressources financières nécessaires. Ces projets visent principalement à corriger ou à atténuer des carences de sécurité constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), une composante du GASP ;
- b) des projets identifiés par les mécanismes existants au niveau mondial [p. ex., les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)] ;
- c) des projets liés à la sécurité qui ne sont pas actuellement financés.

6.3 En vue de mobiliser les ressources permettant de financer le Fonds SAFE, l'OACI a élaboré une stratégie pour solliciter les États donateurs ainsi que le secteur privé pour qu'ils poursuivent leurs contributions, afin d'accroître l'assistance aux États. Des informations supplémentaires sur le Fonds SAFE sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/scan/Pages/Safety-Fund-SAFE.aspx.

7. COORDINATION ET COLLABORATION AVEC LES PARTENAIRES DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

L'OACI conduit les efforts pour favoriser des partenariats avec des États, des organisations internationales, des organisations de sécurité régionales, des institutions financières et l'industrie en vue de renforcer les moyens d'aider les États dans la gestion de l'aviation civile. Lors de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité, tenue en 2015 (HLSC 2015), l'OACI a conclu avec des parties prenantes une nouvelle entente reposant sur le réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité (SCAN), à savoir le Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP). L'ASIAP sert de plateforme pour les efforts coordonnés entre les partenaires concernant le partage des renseignements, la collaboration en matière d'assistance et le soutien à une stratégie de mobilisation des ressources. On s'attend à ce que ce mécanisme de coordination étroite renforce les capacités d'assistance offertes aux États et que celles-ci contribueront à améliorer la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale et régionale. De plus amples informations sur le SCAN et l'ASIAP sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/safety/scan.

8. PROGRAMME D'ACCORD DE COLLABORATION POUR LA PRÉVENTION ET LA GESTION DES ÉVÉNEMENTS DE SANTÉ PUBLIQUE DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE

8.1 Des événements majeurs de santé publique peuvent nuire à la sécurité des voyages aériens par la transmission de maladies transmissibles aux passagers et aux équipages. Ils pourraient aussi avoir un effet direct sur la disponibilité, en cas d'épidémie locale, d'agents dont le rôle est crucial pour la sécurité. De plus, le système de transport aérien est le mode de transport le plus susceptible de propager ces maladies à grande échelle.

8.2 Le programme mondial d'accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) consiste en cinq projets régionaux et réunit des parties prenantes pertinentes, en particulier celles œuvrant dans les secteurs de l'aviation et de la santé publique, qui agissent en synergie pour réduire le risque posé par les urgences de santé publique et les urgences potentielles, telles que la pandémie de grippe, le syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) et le virus Ebola.

8.3 Plus de la moitié des États membres de l'OACI participent à l'un ou l'autre des projets régionaux et travaillent avec les principaux partenaires de l'OACI [l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS)] pour élaborer et mettre en œuvre des plans harmonisés d'intervention et de préparation en matière de santé publique. Ces plans incluent le volet santé publique du plan d'urgence d'aérodrome et les procédures d'exploitation normalisées qui s'y rattachent. Ces travaux sont essentiels pour réduire les risques futurs pour l'aviation et pour la santé des populations humaines, étant donné que les deux secteurs demeurent vulnérables à des événements futurs de santé publique.

9. PRODUITS ET SERVICES RELATIFS À LA NAVIGATION FONDÉE SUR LES PERFORMANCES

9.1 La HLSC 2015 a demandé instamment aux États d'appliquer la Résolution A37-11 de l'Assemblée, qui traite des objectifs mondiaux relatifs à la navigation fondée sur les performances (PBN), en mettant l'accent sur les domaines susceptibles d'offrir un maximum d'avantages en matière de sécurité. La HLSC 2015 a demandé aux États d'accélérer la mise en œuvre intégrale de la supervision réglementaire de la PBN en utilisant pleinement toutes les ressources disponibles pour améliorer l'efficacité de leur fonction de supervision de la PBN.

9.2 La mise en œuvre de la PBN peut apporter de nombreux avantages en matière de sécurité. Par exemple, la mise en œuvre d'approches PBN avec guidage vertical (APV) sur les pistes où seules des approches classiques sont utilisées (pas de guidage vertical) peut permettre de réduire la probabilité de sorties de piste. En outre, la mise en œuvre d'approches PBN avec APV sur des pistes n'utilisant que des approches classiques peut aider à réduire la probabilité de CFIT.

9.3 L'OACI a mis au point une gamme de produits et services pour aider les États à mettre en œuvre la PBN, notamment une assistance : à la formation sur la conception de l'espace aérien et sur les procédures aux instruments, à la mise en œuvre et à la planification, à l'élaboration d'un bilan de rentabilité de la PBN et à la coordination du financement. Plus de précisions sont disponibles sur le site web de l'OACI à l'adresse www.icao.int/pbn.

Appendice C

GOUVERNANCE ET ÉVOLUTION DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE

1. RÔLE DE L'ASSEMBLÉE ET DU CONSEIL DE L'OACI

Le GASP est placé sous l'autorité du Conseil de l'OACI de manière à assurer la cohérence entre le GASP et les objectifs stratégiques de l'OACI. Le Conseil approuve le GASP et ses amendements préalablement à toutes activités budgétaires ultérieures et à leur entérinement par une session de l'Assemblée.

2. PLANIFICATION NATIONALE/RÉGIONALE DU GASP ET DE LA SÉCURITÉ

Bien que la perspective du GASP soit mondiale, des ajustements de son contenu pourraient s'avérer nécessaires pour satisfaire aux besoins régionaux et nationaux. Des plans régionaux et nationaux de sécurité, qui cadrent avec le GASP, devraient être élaborés. Comme l'illustre la Figure C-1, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) s'inscrivent pleinement dans le processus de planification. Des politiques régionales et nationales en matière de sécurité devraient être adaptées selon les problèmes auxquels font face les États concernés.

3. PROCESSUS D'ACTUALISATION DU GASP

3.1 L'aviation est une industrie en perpétuel changement et qui présente constamment des défis. Par conséquent, le GASP est examiné et actualisé avant chaque session de l'Assemblée. L'OACI revoit le GASP tous les trois ans au moyen d'un processus établi et transparent (voir la Figure C-2). La Commission de navigation aérienne (ANC) examine le GASP dans le cadre de son programme des travaux et consulte les États sur les propositions d'amendement. La Commission rend ensuite compte au Conseil et présente les informations suivantes :

- a) l'examen des progrès mondiaux réalisés dans l'amélioration de la performance de sécurité de l'aviation et dans la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité/systèmes de gestion de la sécurité, ainsi que toute mesure pertinente d'atténuation des risques ;
- b) les recommandations des RASG ;
- c) les leçons retenues par les États et l'industrie ;
- d) les changements possibles dans les besoins futurs de l'aviation, le contexte de réglementation et d'autres facteurs déterminants ;
- e) les résultats de la recherche, du développement et de la validation dans les domaines opérationnels et technologiques qui pourraient influencer sur la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde ;
- f) les propositions d'amendement du contenu du GASP.

3.2 Après l'approbation par le Conseil, les amendements du GASP sont présentés à la session suivante de l'Assemblée pour qu'ils soient entérinés par les États membres.

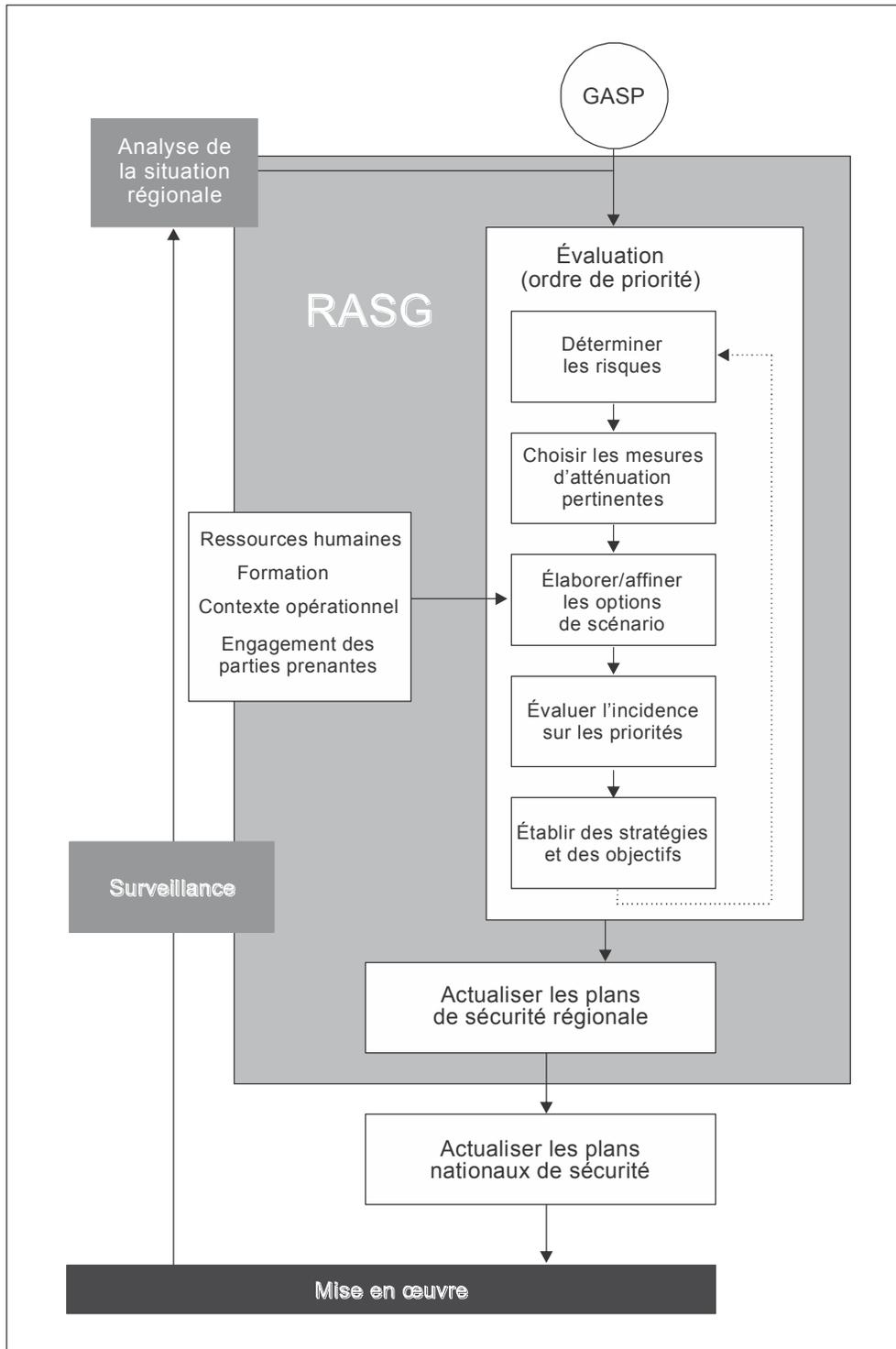


Figure C-1. Planification régionale/nationale du GASP et de la sécurité

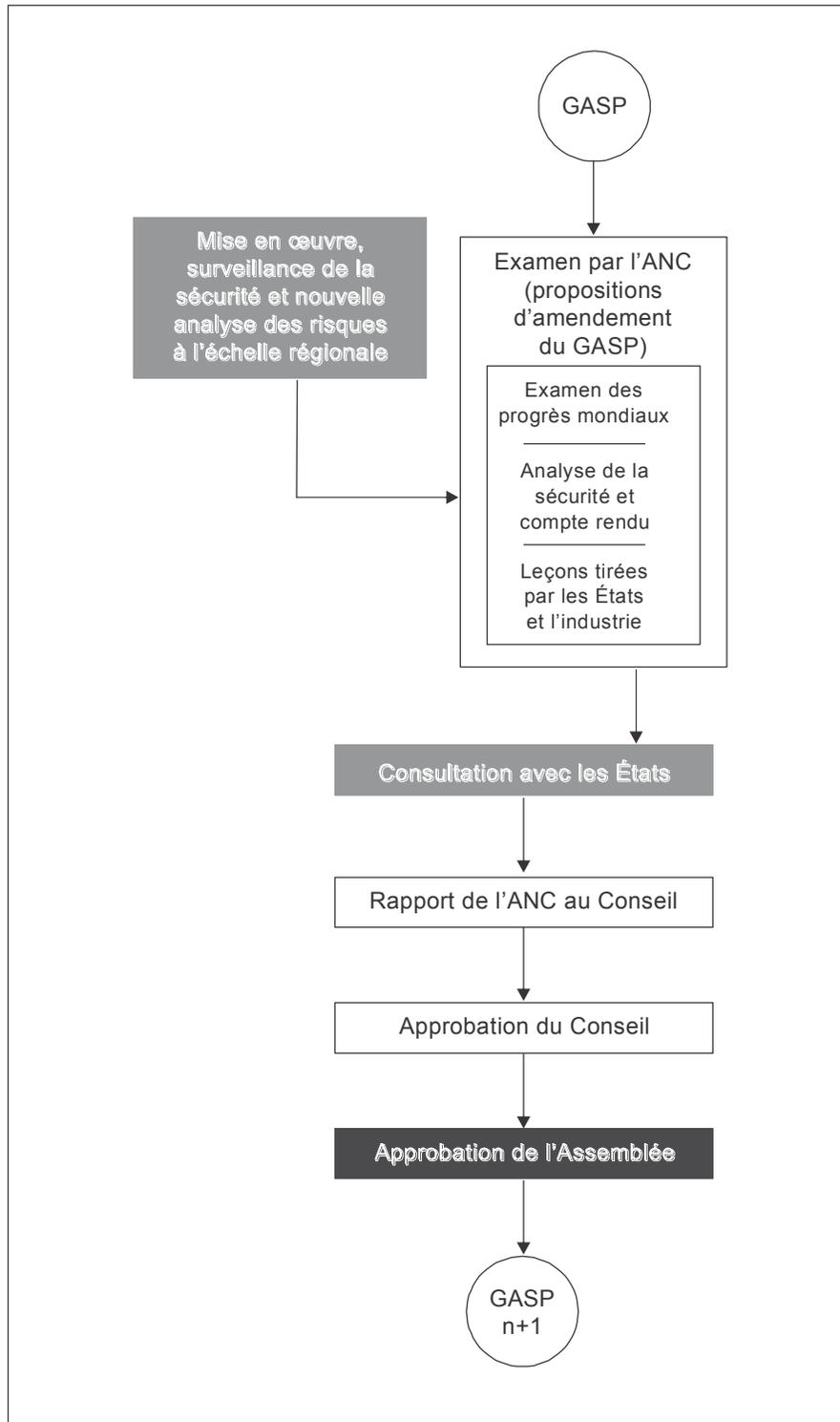


Figure C-2. Processus de mise à jour du GASP

Appendice D

INDICATEURS DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ DES ÉTATS

1. APPROCHE FONDÉE SUR LA PERFORMANCE

1.1 On entend par performance de sécurité les résultats d'un État ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance de sécurité (SPI) qu'il s'est fixés. Un SPI est un paramètre basé sur des données, utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité. Une approche fondée sur la performance qui définit les niveaux de performance de sécurité devrait être adoptée afin d'appuyer une amélioration globale de la sécurité. Cette approche permet aux États et aux régions de revoir la performance de sécurité de leurs systèmes et d'agir, si cela est nécessaire pour éliminer les discordances entre les niveaux de performance existants et les niveaux souhaités.

1.2 La première Conférence de haut niveau sur la sécurité tenue en 2010 (HLSC 2010) a estimé qu'il fallait une méthodologie harmonisée d'élaboration des SPI, afin de permettre aux États de déterminer et d'établir un niveau acceptable de sécurité lié au programme national de sécurité (PNS). La HLSC 2010 a également recommandé que l'OACI travaille avec les États et régions afin de créer une méthodologie commune d'élaboration des SPI. Donnant suite à la HLSC 2010, l'OACI a travaillé avec les États et l'industrie afin d'identifier des métriques de sécurité harmonisées. L'objectif de ces métriques est de permettre une analyse visant à détecter et à atténuer les risques de sécurité ainsi qu'à faciliter l'échange d'information. Pour appuyer davantage ces efforts, l'OACI a élaboré des outils pour recueillir, analyser et partager des données de sécurité opérationnelle au niveau international. Des SPI harmonisés sont nécessaires pour faciliter l'échange de l'information de sécurité aux niveaux régional et international. Au niveau régional, les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) doivent suivre les SPI régionaux, coordonner les initiatives régionales et fournir une assistance pratique aux États dans leurs régions respectives. Les renseignements recueillis au moyen des SPI, lorsqu'ils sont rassemblés aux niveaux régional et international, appuient l'OACI et les régions dans la détermination des priorités. Les futures actualisations du GASP offriront un cadre mondial renforcé conçu pour appuyer la mise en œuvre progressive de la sécurité aux différents niveaux (national, régional, international).

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur l'élaboration des SPI des États et des prestataires de services et sur le concept de niveau acceptable de performances de sécurité (ALoSP).

2. APPROCHE PROGRESSIVE DE LA MISE EN ŒUVRE

2.1 Les dispositions de l'OACI relatives à la gestion de la sécurité soulignent l'importance d'une approche fondée sur la performance pour gérer la sécurité. Le concept ALoSP vient compléter l'approche traditionnelle de la supervision de la sécurité, qui est principalement axée sur le respect des prescriptions réglementaires, avec une approche fondée sur la performance qui définit des niveaux réels de performance de sécurité dans le cadre d'un PNS. Une fois pleinement élaboré, le processus de suivi et de mesure de l'ALoSP doit identifier tous les secteurs critiques pour la sécurité et les SPI qui définissent le niveau de sécurité dans ces secteurs. L'OACI encourage les États à commencer (ou à poursuivre) la mise en œuvre, pour la gestion de la sécurité, d'une approche fondée sur la performance. Il s'agit principalement d'obtenir l'application des normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP) et de réduire les événements à conséquences graves lorsque ces questions sont évidentes. L'accent sur ces questions

devrait progresser vers les secteurs dans lesquels les États ont des préoccupations quant à l'amélioration continue de la performance de sécurité.

2.2 Les États et les régions ayant des besoins et niveaux de maturité différents quant à la surveillance de la performance, l'OACI propose un ensemble de SPI conçu en fonction de ces différences. Les Tableaux D-1 et D-2 contiennent des exemples de SPI que les États et les régions peuvent adopter. Ces SPI ont été partagés avec la communauté aéronautique internationale au cours de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité qui s'est tenue en 2015 (HLSC 2015), sous couvert d'une note d'information (IP/01) intitulée *Safety data, performance metrics and indicators (Données, métriques et indicateurs de performance de sécurité)*. L'OACI développera encore et modifiera peut-être ces SPI, en coopération avec les parties prenantes, afin d'en améliorer la pertinence. Les États sont encouragés à poursuivre l'élaboration de leurs SPI et à les partager aux niveaux régional et international.

Tableau D-1. Modèle d'ensemble d'indicateurs de performance de sécurité des États

#	Indicateurs et paramètres	Type	Usage
1.	<p>Mise en œuvre effective d'un système national de supervision de la sécurité</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Résultats totaux de l'EI de l'USOAP • Résultats de l'EI de l'USOAP par domaine technique • Résultats de l'EI de l'USOAP par élément crucial 	Prédictif	Cible
2.	<p>Progrès réalisés dans la mise en œuvre du PNS</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des questions d'analyse d'écarts résolues • Pourcentage total des questions d'analyse d'écarts mises en œuvre • Pourcentage des questions d'analyse d'écarts mises en œuvre par élément 	Prédictif	Cible
3.	<p>Progrès réalisés dans la mise en œuvre du SGS</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pourcentage des questions d'analyse d'écarts résolues par exploitant • Pourcentage général des questions d'analyse d'écarts mises en œuvre par exploitant • Pourcentage des questions d'analyse d'écarts mises en œuvre par élément et par exploitant 	Prédictif	Cible

#	Indicateurs et paramètres	Type	Usage
4.	<p>Fréquence et gravité des accidents et des incidents</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre et répartition des événements par niveau de gravité (accident, incidents graves, etc.) et catégorie d'événement dans le système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP) de l'OACI • Nombre et répartition des décès selon la catégorie d'événement de l'ADREP • Événement par nombre de départs (taux) <p><i>Note.— Les événements devraient être limités à des catégories d'aéronefs et d'exploitation particulières, telles que des aéronefs de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers.</i></p>	Réactif/ proactif	Cible
5.	<p>Certification des aérodromes</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre et pourcentage général des aérodromes internationaux certifiés et par espace aérien 	Prédictif	Cible
6.	<p>Préoccupations significatives de sécurité</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre et durée des préoccupations significatives de sécurité de l'USOAP CMA par domaine technique 	Prédictif	Cible
7.	<p>Présence de conditions dangereuses notables</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre, durée et répartition des NOTAM relatifs à la sécurité par catégorie de code Q des <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Abréviations et codes de l'OACI</i> (PANS-ABC, Doc 8400) 	Prédictif	Surveillance
8.	<p>Modernisation des flottes</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Âge moyen de tous les aéronefs enregistrés et exploités et leur répartition par exploitant • Pourcentage de tous les aéronefs enregistrés et exploités ayant plus de 20 ans et leur répartition par exploitant 	Prédictif	Surveillance

#	Indicateurs et paramètres	Type	Usage
9.	<p>Efficacité des programmes d'évaluation de la sécurité des exploitants étrangers</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Résultats de conformité par exploitant étranger et national 	Prédictif	Surveillance
10.	<p>Certification de l'industrie</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre et pourcentage des exploitants titulaires de certificats de l'industrie par type (IOSA, ISAGO, IS-BAH, IS-BAO, etc.) 	Prédictif	Surveillance
11.	<p>Ampleur des risques pour l'environnement</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Moyenne de l'élévation du terrain autour des aéroports Pourcentage des METAR indiquant un plafond bas ou une visibilité faible par mois et lieu 	Prédictif	Informatif

Tableau D-2. Exemples d'indicateurs nationaux de niveau d'activité

#	Indicateurs et paramètres	Type	Usage
1.	<p>Taille de la flotte</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre et répartition totaux des modèles d'aéronefs Nombre et répartition des modèles d'aéronefs par exploitant Nombre d'aéronefs enregistrés et exploités et leur répartition par exploitant 	Niveau d'activité	Surveillance
2.	<p>Volume de trafic</p> <p><i>Paramètres :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Nombre de départs mensuels et annuels par exploitant, aéroport et itinéraire Nombre total de destinations par aéroport Nombre total de départs par destination et par aéroport Nombre de vols effectués par espace aérien 	Niveau d'activité	Informatif

Appendice E

CODE DE CONDUITE SUR LE PARTAGE ET L'UTILISATION DE RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence de haut niveau de 2010 (HLSC 2010) reconnaissait que la confiance mutuelle entre États, de même que la confiance du public dans la sécurité du transport aérien, dépendaient de l'accès à des renseignements adéquats concernant la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées internationales (SARP). La transparence et le partage des renseignements sur la sécurité sont donc les aspects fondamentaux de la sécurité du système de transport aérien, et l'un des objectifs du partage des renseignements est de faire en sorte que les problèmes de sécurité fassent l'objet de mesures transparentes et basées sur des faits au niveau des États et au niveau mondial.

1.2 La HLSC 2010 a souligné le fait que l'utilisation des informations de sécurité à des fins autres que la sécurité risque de compromettre le partage futur de l'information et d'avoir un effet négatif sur la sécurité de l'aviation. En conséquence, la HLSC 2010 a reconnu la nécessité d'établir des principes de confidentialité et de transparence pour s'assurer que les renseignements utiles pour la sécurité sont utilisés de manière appropriée, équitable et cohérente, uniquement pour les besoins de la sécurité de l'aviation et non pour des usages inappropriés, comme pour s'arroger des avantages économiques.

1.3 La HLSC 2010 a recommandé que les principes de confidentialité et de transparence dans le partage et l'utilisation des renseignements utiles pour la sécurité, mentionnés ci-dessus soient inclus dans un code de conduite qui servirait aux États membres, aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), aux groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), à l'industrie aéronautique et aux autres organisations internationales et régionales de guide sur le partage et l'utilisation des informations de sécurité.

1.4 La 37^e session de l'Assemblée de l'OACI a exprimé un soutien unanime à l'établissement d'un tel code de conduite régissant le partage et l'utilisation des renseignements utiles pour la sécurité. Une équipe pluridisciplinaire spéciale, la MTF, a été mise sur pied en novembre 2010 pour assister le Secrétariat dans la rédaction de ce code de conduite.

1.5 Pour la préparation du code de conduite, le Secrétariat et la MTF ont pris en considération les documents de travail et les comptes rendus des délibérations sur ce sujet de la HLSC 2010 et de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI. Plus précisément, le code de conduite est largement basé sur un ensemble de principes de haut niveau énoncés dans la Résolution A37-1. Ces principes sont destinés à promouvoir la transparence dans les échanges de différents types de renseignements utiles pour la sécurité, et à assurer que cette information n'est utilisée que pour les besoins de la sécurité.

2. NATURE ET PORTÉE

2.1 Ce code de conduite est une politique de l'OACI que les États sont encouragés à suivre. Il s'applique sans préjudice des questions déjà couvertes par les lois internationales et des dispositions qui ont reçu une force juridique obligatoire en vertu d'autres instruments juridiques.

2.2 Ce code de conduite contient des principes et des normes applicables au partage et à l'utilisation de renseignements relatifs à la sécurité de l'aviation. Sa portée est mondiale et il s'adresse aux États membres de l'OACI, aux RSOO, aux RASG, à l'industrie aéronautique et aux autres organisations internationales et régionales de l'aviation.

3. OBJECTIFS

Les objectifs du présent code de conduite sont :

- a) établir les principes régissant la collecte, le partage et l'utilisation de l'information relative à la sécurité de l'aviation civile ;
- b) fournir une référence pour aider les États, les RSOO et les RASG à établir ou à améliorer leurs cadres juridiques et institutionnels régissant l'utilisation des renseignements utiles pour la sécurité ;
- c) fournir des éléments indicatifs à incorporer, lorsque c'est approprié, dans la formulation et la mise en œuvre d'accords internationaux et d'autres instruments juridiques, tant obligatoires que volontaires ;
- d) faciliter et promouvoir le partage des renseignements utiles pour la sécurité de l'aviation en donnant des assurances sur la manière dont cette information sera utilisée ;
- e) fournir des normes de conduite à toutes les personnes et organisations recevant de l'information relative à la sécurité de l'aviation civile internationale.

4. PRINCIPES

Le présent code de conduite est fondé sur les principes suivants :

- a) transparence — le partage et l'utilisation de renseignements pertinents et appropriés doivent se faire de manière : 1) à s'acquitter effectivement de ses responsabilités individuelles et collectives à l'égard de la sécurité de l'aviation civile internationale ; et 2) à rehausser la confiance du public dans la sécurité du transport aérien ;
- b) conformité aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et à ses Annexes : les renseignements utiles pour la sécurité sont utilisés pour aider à s'assurer que les opérations de l'aviation civile internationale sont conduites en pleine conformité avec les SARP et les autres règlements applicables ;
- c) utilisation appropriée : lesdits renseignements partagés doivent être utilisés d'une manière appropriée, équitable et cohérente, exclusivement dans le but d'améliorer la sécurité de l'aviation.

5. NORMES DE CONDUITE

L'OACI, ses États membres, les RSOO, les RASG, l'industrie aéronautique et les autres organisations de l'aviation internationales et régionales doivent :

- a) recueillir et partager des renseignements sur la sécurité appropriés et pertinents pour garantir qu'ils peuvent s'acquitter efficacement de leurs responsabilités individuelles et collectives en matière de sécurité de l'aviation civile internationale ;
- b) veiller à ce que les renseignements utiles pour la sécurité partagés soient utilisés d'une manière appropriée, équitable et cohérente, à la seule fin d'améliorer la sécurité de l'aviation et non à des fins inappropriées, comme s'assurer un avantage économique ;
- c) utiliser lesdits renseignements pour s'assurer que les opérations qui se déroulent sous leur supervision sont conduites en pleine conformité avec la Convention de Chicago et avec toutes les SARP de l'OACI qui s'appliquent ;
- d) faire preuve de prudence dans la dissémination de cette information, sans perdre de vue la nécessité de la transparence, pour assurer l'efficacité de la supervision de la sécurité et en tenant compte du fait qu'une divulgation inconsidérée pourrait tarir la source d'information dans l'avenir ;
- e) maintenir des niveaux de confidentialité et respecter des principes de divulgation aussi restrictifs que ceux qu'observe l'État, la RSOO ou le RASG qui a initialement fourni les renseignements ;
- f) veiller à ce que la communication de tout renseignement sur la sécurité au public ou aux médias se fasse dans le respect des principes du présent code de conduite et en conformité avec les lois et règlements applicables à la divulgation de ce genre d'information.

6. AUTRES DISPOSITIONS

Tout changement apporté à ce code de conduite doit être approuvé par le Conseil de l'OACI.

— FIN —

ISBN 978-92-9258-148-0



9

789292

581480