



OACI

Doc 10162

Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Première édition, 2023



Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



| OACI

Doc 10162

Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Première édition, 2023

Approuvé par le Secrétaire général et publié sous son autorité

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

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

Première édition, 2023

Doc 10162, Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation

Commande n° : 10162
ISBN 978-92-9275-112-8 (version imprimée)

© OACI 2023

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

AVANT-PROPOS

La résolution A41-6 de l'Assemblée : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, invite les États à élaborer et à mettre en œuvre un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) conformément aux objectifs, aux cibles et aux catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004). Le NASP devrait contenir des indicateurs permettant de suivre sa mise en œuvre et de mesurer l'avancement de ses objectifs respectifs.

Alors que le GASP définit une stratégie mondiale de sécurité, y compris des objectifs, des cibles et des indicateurs, des plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) devraient être élaborés et coordonnés par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) en vue de traiter de problèmes régionaux spécifiques de sécurité, conformément aux objectifs et cibles du GASP. Le RASP devrait contenir des indicateurs permettant de mesurer l'avancement de ses objectifs respectifs.

Le présent manuel a été élaboré pour donner aux États et aux régions des orientations sur les sources de données des indicateurs utilisés en vue de mesurer la réalisation des objectifs des NASP et des RASP, respectivement. Il contient un formulaire d'indicateur du GASP, élaboré pour chaque indicateur, qui vise à donner aux États et aux régions des orientations et des définitions claires, et à s'assurer que l'OACI recueille des données cohérentes et fiables.

Le présent manuel devrait être utilisé conjointement avec le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10004), la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) et le *Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation* (Doc 10131).

Le présent manuel a été élaboré avec la contribution d'experts des autorités de l'aviation civile, du secteur, ainsi que d'organisations régionales et internationales, puis soumis à un examen approfondi par les pairs, en tenant compte des observations des experts. L'OACI remercie de sa contribution le Groupe d'étude du GASP (GASP-SG) et les experts qui ont fourni soutien, avis et contributions pour l'élaboration du présent manuel.

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire	IX
Abréviations et sigles	XI
Chapitre 1. Introduction	1-1
1.1 Contexte	1-1
1.2 Objectif	1-2
1.3 Application	1-2
Chapitre 2. Indicateurs du GASP	2-1
2.1 Généralités	2-1
2.2 Contenu	2-1
2.2 Présentation des indicateurs	2-1
Appendice A au chapitre 2. Formulaire d'indicateur du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP-I)	2-A-1

GLOSSAIRE

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

Danger. Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

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

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

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

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

Initiative de renforcement de la sécurité (SEI). Une ou plusieurs mesures pour éliminer ou atténuer les risques de sécurité opérationnelle ou pour remédier à un problème de sécurité.

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

Performance de sécurité. Résultats d'un État ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance de sécurité qu'il s'est fixés.

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

Sécurité. État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et 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.

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

ACI	Conseil international des aéroports
ADREP	Compte rendu d'accident/incident
CANSO	Organisation des services de navigation aérienne civile
CAP	Plan d'actions correctives
CFIT	Impact sans perte de contrôle
EC	Élément crucial
EFOD	Système de notification électronique des différences
EI	Mise en œuvre effective
EUROCONTROL	Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
G-HRC	Catégorie d'événement à risque élevé dans le monde
HRC	Catégorie d'événement à risque élevé
IATA	Association du transport aérien international
iSTARS	Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
LOC-I	Perte de contrôle en vol
MAC	Collision en vol
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
OAG	Official Airline Guide (Guide officiel des compagnies aériennes)
OVSG	Groupe d'étude de l'OACI sur la validation des occurrences
PNS	Programme national de sécurité
PQ	Question de protocole
RASG	Groupe régional de sécurité de l'aviation
RASP	Plan régional de sécurité de l'aviation
RE	Sortie de piste
RI	Incursion sur piste
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
SARP	Normes et pratiques recommandées
SDCPS	Système de collecte et de traitement des données de sécurité
SEI	Initiative de renforcement de la sécurité
SGS	Système de gestion de la sécurité
SPI	Indicateur de performance de sécurité
SSC	Préoccupation significative de sécurité
SSPIA	Évaluation de la mise en œuvre du programme national de sécurité
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

Chapitre 1

INTRODUCTION

1.1 CONTEXTE

1.1.1 La sécurité est la priorité absolue de l'aviation et la résolution A41-6 de l'Assemblée : *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne*, souligne l'importance d'un cadre mondial pour appuyer l'objectif stratégique de sécurité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), disponible à l'adresse www.icao.int/gasp, présente la stratégie mondiale d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation. Son but est de réduire continuellement les décès et les risques de décès associés aux accidents, en guidant l'élaboration et la mise en œuvre harmonisées des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.

1.1.2 Le GASP établit une stratégie mondiale en matière de sécurité, comprenant des objectifs, des cibles et des indicateurs. Les objectifs du GASP sont le fruit des efforts déployés en matière de sécurité de l'aviation. Ils exposent les résultats souhaités que la Stratégie de sécurité de l'OACI (énoncée dans le GASP) vise à produire. Les objectifs du GASP donnent des indications sur les résultats de haut niveau que les États, les régions ou le secteur visent à atteindre. Chacun des objectifs du GASP comprend des cibles précises. Les cibles sont le résultat spécifique souhaité des mesures prises par les États, les régions et le secteur afin de réaliser les objectifs, à un moment donné. Les cibles du GASP identifient à qui s'adressent les mesures spécifiques (par exemple, les États). Chaque cible du GASP comprend aussi des exemples d'indicateurs que les parties prenantes peuvent utiliser pour mesurer les progrès accomplis en vue de la réalisation de l'objectif correspondant du GASP. Certains objectifs comprennent plus d'une cible et chacune des cibles du GASP est liée à une série d'exemples d'indicateurs. Les indicateurs sont des indices de mesure permettant d'évaluer si le GASP donne les résultats attendus par les États, les régions et le secteur. Bien que les cibles soient censées être précises, les indicateurs pourraient ne pas donner une mesure exacte de l'objectif, mais plutôt constituer un moyen indirect de mesurer la réalisation de l'objectif en fournissant des renseignements généraux qui s'y rapportent. Par exemple, un objectif du GASP est de parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle grâce à la cible associée visant à maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde. Toutefois, il peut s'avérer difficile de mesurer les taux d'accidents dans chaque secteur de l'aviation. Par conséquent, les nombres d'accidents peuvent constituer l'un des indicateurs servant à mesurer les progrès accomplis en vue de la réalisation de cet objectif.

1.1.3 Bien que le GASP offre une perspective mondiale, des plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) devraient être élaborés et coordonnés par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) pour traiter de problèmes régionaux spécifiques en matière de sécurité, conformément aux objectifs et aux cibles du GASP. Le RASP devrait contenir des indicateurs permettant de mesurer les progrès accomplis en vue de la réalisation de ses objectifs correspondants.

1.1.4 Dans la résolution A41-6 de l'Assemblée, il est aussi demandé à chaque État d'élaborer et de mettre en œuvre un plan national de sécurité de l'aviation (NASP), conformément aux objectifs, aux cibles et aux catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC). Le NASP devrait également être développé en tenant bien compte du RASP, tout en tenant compte du fait que chaque État peut avoir ses propres difficultés et priorités en matière de sécurité, notamment de résoudre des préoccupations significatives de sécurité (SSC). Le NASP expose l'orientation stratégique pour gérer la sécurité de l'aviation au niveau national pour une période déterminée (par exemple, au cours des cinq prochaines années). Il devrait contenir des indicateurs permettant de suivre sa mise en œuvre et de mesurer les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs correspondants du NASP.

1.1.5 Les indicateurs utilisés pour mesurer la performance d'un RASP ou d'un NASP en matière de sécurité devraient être cohérents avec ceux du GASP, ou en rapport avec eux. Toutefois, les indicateurs figurant dans le GASP sont fournis uniquement à titre d'exemple, contrairement aux objectifs et aux cibles. Lorsque le GASP est adapté aux niveaux régional et national, respectivement, les régions et les États peuvent utiliser les exemples d'indicateurs pour renforcer les indicateurs régionaux et nationaux figurant dans le RASP et le NASP. Cependant, les indicateurs du GASP ne devraient pas nécessairement être tous repris dans un RASP ou un NASP.

Note.— Dans le contexte du GASP et du RASP, le terme « région » renvoie à un groupe d'États et/ou d'entités œuvrant de concert au renforcement de la sécurité dans une zone géographique. Le RASG est l'entité régionale chargée d'élaborer et de mettre en œuvre le RASP.

1.1.6 Selon les retours d'information sur l'édition 2020-2022 du GASP, des États ont indiqué qu'ils avaient besoin d'assistance sur la manière d'utiliser les indicateurs du GASP dans le contexte de leur NASP et de la mesure de la performance nationale en matière de sécurité. Ils ont aussi demandé des orientations supplémentaires sur la manière de mesurer chaque indicateur du GASP et des explications sur les sources de données ou les méthodes de calcul. Les indicateurs du GASP ont même été considérés à tort comme obligatoires, alors qu'ils constituent seulement des exemples (voir le paragraphe 1.1.5).

1.2 OBJECTIF

Le présent manuel donne aux États et aux régions des orientations sur les sources de données des indicateurs utilisés en vue de mesurer la réalisation des objectifs des NASP et des RASP, respectivement. Pour répondre aux commentaires reçus, l'OACI et son Groupe d'étude du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP-SG) ont examiné tous les indicateurs de l'édition 2023-2025 du GASP. L'examen a montré que la plupart des indicateurs du GASP étaient clairs et facilement mesurables – les « qui, quand et comment » étaient connus et les renseignements nécessaires pour les mesurer étaient fournis par l'OACI ou par d'autres organisations internationales qui exécutent des programmes dans le secteur. Plusieurs indicateurs du GASP sont entièrement disponibles et facilement mesurables. Quelques indicateurs du GASP devraient être retravaillés afin de les rendre plus clairs et facilement mesurables, en les accompagnant de conseils sur la manière de les mesurer et de recueillir les données. Un formulaire d'indicateur du GASP a été élaboré pour chaque indicateur afin de fournir aux États et aux régions des orientations et des définitions claires, et de s'assurer que l'OACI recueille des données cohérentes et fiables.

1.3 APPLICATION

Le contenu du présent manuel est fourni à titre indicatif et ne devrait pas être considéré comme l'unique moyen d'élaborer et d'utiliser des indicateurs pour mesurer la performance de sécurité dans le contexte d'un NASP ou d'un RASP. Les États devraient examiner les besoins spécifiques de leur région et aligner leurs initiatives sur leur RASP respectif, le cas échéant.

Chapitre 2

INDICATEURS DU GASP

2.1 GÉNÉRALITÉS

Le présent chapitre contient des orientations supplémentaires à l'intention des États et des régions [et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)] concernant la collecte de données pour chaque indicateur et la mesure de l'avancement des objectifs et des cibles, figurant respectivement dans les plans nationaux de sécurité de l'aviation (NASP) et les plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP). Il y est expliqué comment utiliser les indicateurs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), qui servent d'exemples pour mesurer les progrès accomplis en vue de la réalisation des objectifs et des cibles, conformément au GASP.

2.2 CONTENU

Les indicateurs du GASP montrent si les résultats souhaités apparaissent et mesurent l'avancement des activités liées aux cibles du GASP. Ils sont rédigés de manière à référencer les données quantitatives (telles que le nombre ou le pourcentage). Certains indicateurs renvoient à des événements (par exemple, le nombre d'accidents) considérés comme étant le résultat d'une gestion défailante de la sécurité de l'aviation. D'autres renvoient à des activités dirigées par les États ou d'autres parties prenantes [par exemple, la réalisation de plans d'actions correctives (CAP)] destinées à améliorer la gestion de la sécurité de l'aviation. Enfin, les indicateurs servent à mesurer la réalisation des objectifs du GASP. Des sources de données sont nécessaires pour mesurer l'état d'avancement des indicateurs du GASP et, par la suite, de ceux des NASP et des RASP. À l'heure actuelle, certaines sources de données sont facilement accessibles par l'OACI, tandis que d'autres sont détenues par les États, les entités régionales ou le secteur. Les difficultés rencontrées pour obtenir ces données peuvent rendre difficile la mesure de la performance de sécurité. Par conséquent, le présent document contient une série de formulaires d'indicateur du GASP.

2.3 PRÉSENTATION DES INDICATEURS

L'appendice au présent chapitre contient le formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I). Des formulaires d'indicateur ont été créés pour l'ensemble des 36 indicateurs présentés dans l'édition 2023-2025 du GASP. L'utilisation de ce formulaire n'est pas obligatoire et ne vise pas à remplacer d'éventuelles normes et pratiques recommandées (SARP). Des explications sont fournies ci-dessous sur la manière de remplir le formulaire et sur les expressions qui y figurent :

- a) justification : une explication de la manière dont l'indicateur se rapporte à une cible spécifique du GASP et de ce que la mesure et le suivi de l'indicateur confirment ;
- b) limites : la portée ou l'étendue de la variable ou de l'entité que l'indicateur mesure ;
- c) définition des termes : s'il y a lieu, une définition de la terminologie technique, spécifique ou liée au projet, utilisée pour désigner ou définir l'indicateur qui peut ne pas être largement connu ou compris ;

- d) méthode de calcul : le cas échéant, la formule spécifique ou technique disponible pour le calcul de la valeur de l'indicateur ;
 - e) ensemble(s) de données : les données nécessaires pour mesurer l'indicateur ;
 - f) disponibilité : les ensembles de données énumérés peuvent avoir différents niveaux de disponibilité : « 1 » pour les données non disponibles, « 2 » pour les données partiellement disponibles et « 3 » pour les données entièrement disponibles ;
 - g) fournisseur : le fournisseur des données ou la source d'où proviennent les données.
-

Appendice A au chapitre 2

FORMULAIRES D'INDICATEUR DU PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP-I)

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.1.1.01

<i>GASP-I.1.1.01</i>	<i>Nombre d'accidents</i>
Justification	<p>Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.</p> <p>Le nombre d'accidents est un indicateur de sécurité réactif clé. Les États dans lesquels surviennent les accidents doivent en notifier l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg.</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none">– L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>.– L'État qui mène l'enquête enverra un compte rendu d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13.– L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit.– La base de données ADREP est validée chaque année par un groupe d'experts [le Groupe d'étude de l'OACI sur la validation des occurrences (OVSG)] uniquement pour les accidents et certains incidents graves concernant des aéronefs civils à voilure fixe dont la masse maximale est supérieure à 5 700 kg. À la date d'avril 2020, cette validation ne couvrait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg.– Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none">– Le terme « accident » est défini au chapitre 1, Définitions, de l'Annexe 13.– ADREP : Compte rendu d'accident/incident.

<i>GASP-I.1.1.01</i>	<i>Nombre d'accidents</i>
Méthode de calcul	Compter les accidents concernant des vols commerciaux réguliers si : <ul style="list-style-type: none">a) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ;b) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ;c) les circonstances des accidents correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 ;d) l'aéronef impliqué dans l'accident a une masse maximale supérieure à 5 700 kg.
Ensembles de données	Notifications et comptes rendus ADREP envoyés par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.
Disponibilité (1-3)	3 : La notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI. Aucun autre renseignement n'est demandé aux États.
Fournisseur	Base de données ADREP de l'OACI.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.1.1.02

GASP-I.1.1.02	Nombre d'accidents par million de départs (taux d'accidents)
Justification	<p>Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.</p> <p>Cet indicateur de sécurité est largement utilisé par l'OACI depuis 2008. On peut le trouver dans les comptes rendus annuels mondiaux sur la sécurité et sur le site web public de l'OACI. Il s'agit de l'indicateur réactif le plus répandu pour mesurer les niveaux de sécurité et il est relié à l'exposition au risque (nombre de millions de départs).</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra un compte rendu d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit. – La base de données ADREP est validée chaque année par un groupe d'experts [le Groupe d'étude de l'OACI sur la validation des occurrences (OVSG)] uniquement pour les accidents et certains incidents graves concernant des aéronefs civils à voilure fixe dont la masse maximale est supérieure à 5 700 kg. À la date d'avril 2020, cette validation ne couvrait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année <i>n</i> sont disponibles en mars de l'année <i>n+1</i>. – Le guide officiel des compagnies aériennes (OAG) met à la disposition de l'OACI les données de trafic pour les vols réguliers d'aéronefs dont la masse est supérieure à 5 700 kg. – Les données de trafic validées de l'OAG pour l'année <i>n</i> sont disponibles en mars de l'année <i>n+1</i>.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – Le terme « accident » est défini au chapitre 1, Définitions, de l'Annexe 13. – ADREP : Compte rendu d'accident/incident.
Méthode de calcul	<p>Indicateur = N/D, où :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N</i> est le nombre d'accidents concernant des vols commerciaux réguliers d'aéronefs dont la masse maximale est supérieure à 5 700 kg pour l'année en question ; b) <i>D</i> est le nombre de départs commerciaux réguliers (tiré de l'outil « State Traffic » de l'application iSTARS), divisé par 1 000 000.

<i>GASP-I.1.1.02</i>	<i>Nombre d'accidents par million de départs (taux d'accidents)</i>
Ensembles de données	Notifications et comptes rendus ADREP envoyés par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13. Ensemble de données de l'OAG pour l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : La notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI. Aucun autre renseignement n'est demandé aux États.
Fournisseur	<ul style="list-style-type: none">– Base de données ADREP de l'OACI.– Outil « ADREP et al » de l'application iSTARS.– Outil « State Traffic » de l'application iSTARS.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.1.1.03

GASP-I.1.1.03	Nombre d'accidents mortels
Justification	<p>Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.</p> <p>Le nombre d'accidents est un indicateur de sécurité réactif clé. Les États dans lesquels surviennent les accidents doivent adresser une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs.</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra un compte rendu d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit. – La base de données ADREP est validée chaque année par un groupe d'experts [le Groupe d'étude de l'OACI sur la validation des occurrences (OVSG)] uniquement pour les accidents et certains incidents graves concernant des aéronefs civils à voilure fixe dont la masse maximale est supérieure à 5 700 kg. À la date d'avril 2020, cette validation ne couvrait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – Le terme « accident » est défini au chapitre 1, Définitions, de l'Annexe 13. – ADREP : Compte rendu d'accident/incident. – Un accident mortel est un accident dans lequel une personne est mortellement blessée du fait qu'elle se trouve : <ul style="list-style-type: none"> a) dans l'aéronef ; ou b) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou c) directement exposée au souffle des réacteurs, <p>sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.</p> – À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

<i>GASP-I.1.1.03</i>	<i>Nombre d'accidents mortels</i>
Méthode de calcul	Compter les accidents concernant des vols commerciaux réguliers si : <ul style="list-style-type: none"> a) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; b) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ; c) les circonstances des accidents correspondent à celles définies pour le terme « accident mortel » à l'Annexe 13 ; d) l'aéronef impliqué dans l'accident a une masse maximale supérieure à 5 700 kg.
Ensembles de données	Notifications et comptes rendus ADREP envoyés par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.
Disponibilité (1-3)	3 : La notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI. Aucun autre renseignement n'est demandé aux États.
Fournisseur	<ul style="list-style-type: none"> – Base de données ADREP de l'OACI. – Outil « ADREP et al » de l'application iSTARS.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.1.1.04

GASP-I.1.1.04	Nombre d'accidents mortels par million de départs (taux d'accidents mortels)
Justification	<p>Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.</p> <p>Cet indicateur complète le formulaire d'indicateur du GASP-I.1.1.02 en se concentrant sur les accidents mortels. Il se rapporte à l'exposition au risque (nombre de millions de départs).</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> - L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. - L'État qui mène l'enquête enverra un compte rendu d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. - L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit. - La base de données ADREP est validée chaque année par un groupe d'experts [le Groupe d'étude de l'OACI sur la validation des occurrences (OVSG)] uniquement pour les accidents et certains incidents graves concernant des aéronefs civils à voilure fixe dont la masse maximale est supérieure à 5 700 kg. À la date d'avril 2020, cette validation ne couvrait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. - Les données ADREP validées pour l'année <i>n</i> sont disponibles en mars de l'année <i>n+1</i>. - Le guide officiel des compagnies aériennes (OAG) met à la disposition de l'OACI les données de trafic pour les vols réguliers d'aéronefs de plus de 5 700 kg. - Les données de trafic validées de l'OAG pour l'année <i>n</i> sont disponibles en mars de l'année <i>n+1</i>.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> - Le terme « accident » est défini au chapitre 1, Définitions, de l'Annexe 13. - ADREP : Compte rendu d'accident/incident. - Un accident mortel est un accident dans lequel une personne est mortellement blessée du fait qu'elle se trouve : <ul style="list-style-type: none"> a) dans l'aéronef ; ou b) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou

GASP-I.1.1.04	Nombre d'accidents mortels par million de départs (taux d'accidents mortels)
	<p>c) directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.</p> <p>– À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.</p>
Méthode de calcul	<p>Indicateur = N/D, où :</p> <p>a) N est le nombre d'accidents concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ; 3) les circonstances des accidents correspondent à celles définies pour le terme « accident mortel » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'accident a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; <p>b) D est le nombre de départs commerciaux réguliers dans le monde (tiré de l'outil « State Traffic » de l'application iSTARS), divisé par 1 000 000.</p>
Ensembles de données	<p>– Notifications et comptes rendus ADREP envoyés par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.</p> <p>– Ensemble de données de l'OAG pour l'OACI.</p>
Disponibilité (1-3)	3 : La notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI. Aucun autre renseignement n'est demandé aux États.
Fournisseur	<p>– Base de données ADREP de l'OACI.</p> <p>– Outil « ADREP et al » de l'application iSTARS.</p> <p>– Outil « State Traffic » de l'application iSTARS.</p>

**Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.1.1.05**

GASP-I.1.1.05	<i>Nombre d'accidents mortels</i>
Justification	<p>Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.</p> <p>Le nombre d'accidents mortels est un indicateur de sécurité réactif clé et il est lié à l'objectif ambitieux de sécurité du GASP de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà. Les États dans lesquels des accidents se produisent sont tenus d'aviser l'OACI quand l'aéronef concerné a une masse maximale supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs.</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra un compte rendu d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit. – La base de données ADREP est validée chaque année par un groupe d'experts [le Groupe d'étude de l'OACI sur la validation des occurrences (OVSG)] uniquement pour les accidents et certains incidents graves concernant des aéronefs civils à voilure fixe dont la masse maximale est supérieure à 5 700 kg. À la date d'avril 2020, cette validation ne couvrait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année <i>n</i> sont disponibles en mars de l'année <i>n+1</i>.

GASP-I.1.1.05	<i>Nombre d'accidents mortels</i>
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – Le terme « accident » est défini au chapitre 1, Définitions, de l'Annexe 13. – ADREP : Compte rendu d'accident/incident. – Un accident mortel est un accident dans lequel une personne est mortellement blessée du fait qu'elle se trouve : <ul style="list-style-type: none"> a) dans l'aéronef ; ou b) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou c) directement exposée au souffle des réacteurs, <p>sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.</p> – À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.
Méthode de calcul	<p>Compter le nombre de personnes mortellement blessées dans tous les accidents concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; b) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ; c) les circonstances des accidents correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 ; d) l'aéronef impliqué dans l'accident a une masse maximale supérieure à 5 700 kg.
Ensembles de données	Notifications et comptes rendus ADREP envoyés par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.
Disponibilité (1-3)	3 : La notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI. Aucun autre renseignement n'est demandé aux États.
Fournisseur	<ul style="list-style-type: none"> – Base de données ADREP de l'OACI. – Outil « ADREP et al » de l'application iSTARS.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.1.1.06

GASP-I.1.1.06	Nombre de décès par passagers transportés (taux de mortalité)
Justification	<p>Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.</p> <p>Le nombre de décès est un indicateur de sécurité réactif clé et il est lié à l'objectif ambitieux de sécurité du GASP de zéro accident mortel sur les vols commerciaux d'ici 2030 et au-delà. Il se rapporte à l'exposition au risque (nombre de passagers transportés).</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra un compte rendu d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit. – La base de données ADREP est validée chaque année par un groupe d'experts [le Groupe d'étude de l'OACI sur la validation des occurrences (OVSG)] uniquement pour les accidents et certains incidents graves concernant des aéronefs civils à voilure fixe dont la masse maximale est supérieure à 5 700 kg. À la date d'avril 2020, cette validation ne couvrait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$. – Les données validées pour l'année n sur les passagers transportés sont disponibles sur l'outil ICAO DATA+ en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – Le terme « accident » est défini au chapitre 1, Définitions, de l'Annexe 13. – ADREP : Compte rendu d'accident/incident. – Un accident mortel est un accident dans lequel une personne est mortellement blessée du fait qu'elle se trouve : <ul style="list-style-type: none"> a) dans l'aéronef ; ou b) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou

GASP-I.1.1.06	Nombre de décès par passagers transportés (taux de mortalité)
	<p>c) directement exposée au souffle des réacteurs,</p> <p>sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès.</p> <p>– À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.</p>
Méthode de calcul	<p>– Indicateur = N/D, où :</p> <p>a) N est le nombre de personnes mortellement blessées dans tous les accidents concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ; 3) les circonstances des accidents correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'accident a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'aéronef concerné par l'accident effectuait des vols commerciaux réguliers ; <p>b) D est le nombre total de passagers transportés sur des vols réguliers.</p>
Ensembles de données	<p>– Notifications et comptes rendus ADREP envoyés par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.</p> <p>– Données de trafic recueillies par l'OACI.</p>
Disponibilité (1-3)	3 : La notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI. Aucun autre renseignement n'est demandé aux États.
Fournisseur	<p>– Base de données ADREP de l'OACI.</p> <p>– Outil « ADREP et al » de l'application iSTARS.</p> <p>– Module « Air Carrier Traffic » de l'outil ICAO DATA+.</p>

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.1.1.07

GASP-I.1.1.07	Pourcentage d'événements liés aux catégories à risque élevé
Justification	Lié à la cible 1.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – L'État d'occurrence adressera une notification d'accident à l'OACI quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2 250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteurs, comme le prescrit le paragraphe 4.1 de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation</i>. – L'État qui mène l'enquête enverra un compte rendu d'accident/incident (ADREP) à l'OACI pour les accidents concernant des aéronefs dont la masse est supérieure à 2 250 kg, conformément au chapitre 7 de l'Annexe 13. – L'OACI tient à jour une base de données ADREP contenant les notifications et les comptes rendus ADREP qu'elle reçoit. – La base de données ADREP est validée chaque année par un groupe d'experts [le Groupe d'étude de l'OACI sur la validation des occurrences (OVSG)] uniquement pour les accidents et certains incidents graves concernant des aéronefs civils à voilure fixe dont la masse maximale est supérieure à 5 700 kg. À la date d'avril 2020, cette validation ne couvrait pas les accidents d'hélicoptères ou d'aéronefs d'une masse comprise entre 2 250 kg et 5 700 kg. – Les données ADREP validées pour l'année n sont disponibles en mars de l'année $n+1$.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – Le terme « accident » est défini au chapitre 1, Définitions, de l'Annexe 13. – ADREP : Compte rendu d'accident/incident. – L'édition 2023-2025 du GASP définit les catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) comme suit : <ul style="list-style-type: none"> a) impact sans perte de contrôle (CFIT) ; b) perte de contrôle en vol (LOC-I) ; c) collision en vol (MAC) ; d) sortie de piste (RE) ; e) incursion sur piste (RI). – Les catégories d'événements sont définies par la taxonomie de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT), disponible à l'adresse suivante : https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx.

GASP-I.1.1.07	Pourcentage d'événements liés aux catégories à risque élevé
Méthode de calcul	<ul style="list-style-type: none"> – Indicateur pour la catégorie d'événement « CFIT » = $100 * N/D$, où : <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N</i> est le nombre d'accidents concernant des vols commerciaux réguliers pour lesquels : <ul style="list-style-type: none"> 1) l'événement a eu lieu entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre de l'année en question ; 2) une notification et/ou un compte rendu ADREP ont été transmis à l'OACI et reçus par celle-ci ; 3) les circonstances des accidents correspondent à celles définies pour le terme « accident » à l'Annexe 13 ; 4) l'aéronef impliqué dans l'accident a une masse maximale supérieure à 5 700 kg ; 5) l'OVSG a déterminé qu'il s'agissait de la catégorie d'événement CFIT ; b) <i>D</i> est la valeur de l'indicateur GASP.SPI.1.1.01 pour l'année en question. – Répéter la même opération pour les catégories LOC-I, MAC, RE et RI.
Ensembles de données	Notifications et comptes rendus ADREP envoyés par les États à l'OACI en vertu des obligations de l'Annexe 13.
Disponibilité (1-3)	3 : La notification d'accident et les comptes rendus ADREP sont déjà disponibles dans la base de données ADREP de l'OACI. Aucun autre renseignement n'est demandé aux États.
Fournisseur	<ul style="list-style-type: none"> – Base de données ADREP de l'OACI. – Outil « ADREP et al » de l'application iSTARS.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.2.1.01

GASP-I.2.1.01	Nombre d'États qui ont atteint le score relatif à la mise en œuvre effective dans les délais
Justification	<p>Lié à la cible 2.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Les États sont invités à améliorer leur score relatif à la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité [en accordant une attention particulière aux questions de protocole (PQ) prioritaires] comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) d'ici 2024 – 75 % ; b) d'ici 2026 – 85 % ; c) d'ici 2030 – 95 %.
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – Les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) mettent l'accent sur la capacité d'un État à assurer une supervision de la sécurité en évaluant si l'État a mis en œuvre de manière efficace et cohérente les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, qui permettent à l'État d'assurer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI relatives à la sécurité, ainsi que des procédures et éléments indicatifs connexes. – L'OACI ne dispose peut-être pas de ressources suffisantes pour mettre à jour les scores relatifs à la mise en œuvre effective de chaque État sur une base annuelle ou, en particulier, ceux des années 2024, 2026 et 2030. Cela entraînera un résultat incorrect. – En fonction du temps écoulé depuis le dernier audit de l'USOAP et de la mise à jour du score relatif à la mise en œuvre effective pour un État donné, l'indicateur peut ne pas refléter les capacités réelles de supervision de la sécurité dans cet État. – La migration de l'édition 2017 à 2020 des PQ aura une incidence sur les valeurs de mise en œuvre effective pour toutes les activités de l'USOAP menées par les États et les organisations régionales, qui figurent dans le cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA).
Définition des termes	<p>USOAP-CMA : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue.</p> <p>L'OACI mène des activités dans le cadre de l'USOAP-CMA conformément au <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735) en vue de déterminer les capacités de supervision de la sécurité des États en évaluant leur mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux dans huit domaines d'audit [à savoir, législation aéronautique de base et règlements d'aviation civile (LEG) ; organisation de l'aviation civile (ORG) ; délivrance des licences et formation du personnel (PEL) ; exploitation technique des aéronefs (OPS) ; navigabilité des aéronefs (AIR) ; enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ; services de navigation aérienne (ANS) ; aérodromes et aides au sol (AGA)] par l'intermédiaire des questions de protocole.</p> <p>La mise en œuvre effective globale pour un État se calcule comme suit :</p> $EI (\%) = \frac{\text{Nombre de PQ satisfaisantes}}{\text{Nombre total de PQ applicables}} \times 100$

GASP-I.2.1.01	<i>Nombre d'États qui ont atteint le score relatif à la mise en œuvre effective dans les délais</i>
Méthode de calcul	Nombre d'États dont la mise en œuvre effective globale est supérieure ou égale au seuil (75 % d'ici 2024 ; 85 % d'ici 2026 ; 95 % d'ici 2030) au 31 décembre de chaque année au cours de la période de référence (de 2022 à 2025 pour l'objectif de 75 %, de 2026 à 2029 pour l'objectif de 85 % et à compter de 2030 pour l'objectif de 95 %).
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Questions de protocole et scores relatifs à la mise en œuvre effective de l'USOAP-CMA – Les résultats pour tous les États ayant fait l'objet d'un audit sont enregistrés sur le site web du cadre en ligne de l'USOAP-CMA au moyen du lien suivant : www.icao.int/usoap.
Disponibilité (1-3)	3 : Les scores relatifs à la mise en œuvre effective de chaque État sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA et dans l'application iSTARS.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.2.1.02

GASP-I.2.1.02	Nombre d'États qui ont entièrement mis en œuvre les questions de protocole prioritaires
Justification	<p>Lié à la cible 2.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : les États sont invités à améliorer leur score relatif à la mise en œuvre effective des éléments cruciaux du système national de supervision de la sécurité (en accordant une attention particulière aux questions de protocole prioritaires) comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) d'ici 2024 – 75 % ; b) d'ici 2026 – 85 % ; c) d'ici 2030 – 95 %.
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – Les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) mettent l'accent sur la capacité d'un État à assurer une supervision de la sécurité en évaluant si l'État a mis en œuvre de manière efficace et cohérente les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, qui permettent à l'État d'assurer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI relatives à la sécurité et des procédures et éléments indicatifs connexes. – L'OACI ne dispose peut-être pas de ressources suffisantes pour mettre à jour les scores relatifs à la mise en œuvre effective de chaque État sur une base annuelle ou, en particulier, ceux des années 2024, 2026 et 2030. Cela entraînera un résultat incorrect. – En fonction du temps écoulé depuis le dernier audit de l'USOAP et la mise à jour du score relatif à la mise en œuvre effective pour un État donné, l'indicateur peut ne pas refléter les capacités réelles de supervision de la sécurité dans cet État. – La migration de l'édition 2017 à 2020 des PQ aura une incidence sur les valeurs de mise en œuvre effective pour toutes les activités de l'USOAP menées par les États et les organisations régionales, qui figurent dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – USOAP-CMA : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue <p>L'OACI mène des activités dans le cadre de l'USOAP-CMA conformément au <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735) en vue de déterminer les capacités de supervision de la sécurité des États en évaluant leur mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux dans huit domaines d'audit [à savoir, législation aéronautique de base et règlements d'aviation civile (LEG) ; organisation de l'aviation civile (ORG) ; délivrance des licences et formation du personnel (PEL) ; exploitation technique des aéronefs (OPS) ; navigabilité des aéronefs (AIR) ; enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ; services de navigation aérienne (ANS) ; aérodromes et aides au sol (AGA)] par l'intermédiaire des questions de protocole.</p> <p>La mise en œuvre effective globale pour un État se calcule comme suit :</p> $EI (\%) = \frac{\text{Nombre de PQ satisfaisantes}}{\text{Nombre total de PQ applicables}} \times 100$

GASP-I.2.1.02	<i>Nombre d'États qui ont entièrement mis en œuvre les questions de protocole prioritaires</i>
	<ul style="list-style-type: none"> – Questions de protocole prioritaires : Ensemble de questions prioritaires qui sont essentielles au système de supervision de la sécurité d'un État. Ces questions prioritaires sont mises en évidence dans le cadre en ligne de l'OACI et sont disponibles dans l'édition 2020 des questions prioritaires de l'USOAP-CMA.
Méthode de calcul	Compter le nombre d'États dont le taux de mise en œuvre effective pour les questions prioritaires est de 100 %.
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Questions de protocole et scores relatifs à la mise en œuvre effective de l'USOAP-CMA – Les résultats pour tous les États ayant fait l'objet d'un audit sont enregistrés sur le site web du cadre en ligne de l'USOAP-CMA au moyen du lien suivant : www.icao.int/usoap
Disponibilité (1-3)	3 : Les scores relatifs à la mise en œuvre effective de chaque État sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA et dans l'application iSTARS.
Fournisseur	<ul style="list-style-type: none"> – Cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Outil « USOAP DataTables » de l'application iSTARS.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.2.1.03

GASP-I.2.1.03	<i>Pourcentage de plans d'actions correctives requis soumis par les États (au moyen du cadre en ligne)</i>
Justification	<p>Lié à la cible 2.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Les États doivent améliorer leur score relatif à la mise en œuvre effective des éléments cruciaux du système national de supervision de la sécurité (en accordant une attention particulière aux questions de protocole prioritaires) comme suit :</p> <p>a) d'ici 2024 – 75 % ;</p> <p>b) d'ici 2026 – 85 % ;</p> <p>c) d'ici 2030 – 95 %.</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – Les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) mettent l'accent sur la capacité d'un État à assurer une supervision de la sécurité en évaluant si l'État a mis en œuvre de manière efficace et cohérente les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, qui permettent à l'État d'assurer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI relatives à la sécurité et des procédures et éléments indicatifs connexes. – Cet indicateur mesure l'exécution des plans d'actions correctives (CAP) par les États sur le cadre en ligne, mais l'OACI n'a peut-être pas validé les CAP.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – USOAP-CMA : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue <p>L'OACI mène des activités dans le cadre de l'USOAP-CMA conformément au <i>Manuel du programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735) en vue déterminer les capacités de ses États membres en matière de supervision de la sécurité en évaluant leur mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux dans huit domaines d'audit [à savoir, législation aéronautique de base et règlements d'aviation civile (LEG) ; organisation de l'aviation civile (ORG) ; délivrance des licences et formation du personnel (PEL) ; exploitation technique des aéronefs (OPS) ; navigabilité des aéronefs (AIR) ; enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ; services de navigation aérienne (ANS) ; aérodromes et aides au sol (AGA)] par l'intermédiaire des questions de protocole.</p> <p>La mise en œuvre effective globale pour un État se calcule comme suit :</p> $EI (\%) = \frac{\text{Nombre de PQ satisfaisantes}}{\text{Nombre total de PQ applicables}} \times 100$ <ul style="list-style-type: none"> – Plan d'actions correctives (CAP) : Un plan d'action visant à éliminer la cause d'une déficience ou d'une constatation. Lorsque l'OACI formule une constatation, c'est-à-dire lorsque le statut d'une question de protocole passe à non satisfaisant à la suite d'une activité de l'USOAP-CMA, l'État doit, en réponse, élaborer un CAP. Il doit le faire de manière acceptable et le soumettre à l'OACI au moyen du cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

GASP-I.2.1.03	<i>Pourcentage de plans d'actions correctives requis soumis par les États (au moyen du cadre en ligne)</i>
Méthode de calcul	Indicateur = $100 * N/D$, où : a) <i>N</i> est le nombre de plans d'actions correctives soumis par les États au moyen du cadre en ligne ; b) <i>D</i> est le nombre de questions de protocole non adéquates de tous les États.
Ensembles des données	– Questions de protocole et scores relatifs à la mise en œuvre effective de l'USOAP-CMA. – Les résultats pour tous les États ayant fait l'objet d'un audit sont enregistrés sur le site web du cadre en ligne de l'USOAP-CMA au moyen du lien suivant : www.icao.int/usoap .
Disponibilité (1-3)	3 : Les plans d'actions correctives pour chaque État sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.2.1.04

GASP-I.2.1.04	<i>Pourcentage de plans d'actions correctives terminés par chaque État (dans le cadre en ligne)</i>
Justification	<p>Lié à la cible 2.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Les États sont invités à améliorer leur score relatif à la mise en œuvre effective des éléments cruciaux du système national de supervision de la sécurité (en accordant une attention particulière aux questions de protocole) comme suit :</p> <p>a) d'ici 2024 – 75 % ;</p> <p>b) d'ici 2026 – 85 % ;</p> <p>c) d'ici 2030 – 95 %.</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – Les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) mettent l'accent sur la capacité d'un État à assurer une supervision de la sécurité en évaluant si l'État a mis en œuvre de manière efficace et cohérente les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, qui permettent à l'État d'assurer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI relatives à la sécurité et des procédures et éléments indicatifs connexes. – Cet indicateur mesure l'avancement des États dans l'exécution des plans d'actions correctives (CAP) dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA, mais le CAP n'a pas nécessairement été validé par l'OACI comme étant acceptable ou non. – En fonction du temps écoulé depuis le dernier audit de l'USOAP et la mise à jour du score relatif à la mise en œuvre effective pour un État donné, l'indicateur peut ne pas refléter les capacités réelles de supervision de la sécurité dans cet État. – La migration de l'édition 2017 à 2020 des questions de protocole aura une incidence sur les valeurs de mise en œuvre effective pour toutes les activités de l'USOAP menées par les États et les organisations régionales, comme il est indiqué dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – USOAP-CMA : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue <p>L'OACI mène des activités dans le cadre de l'USOAP-CMA conformément au <i>Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue</i> (Doc 9735) en vue de déterminer les capacités de supervision de la sécurité des États en évaluant leur mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux dans huit domaines d'audit [à savoir, législation aéronautique de base et règlements d'aviation civile (LEG) ; organisation de l'aviation civile (ORG) ; délivrance des licences et formation du personnel (PEL) ; exploitation technique des aéronefs (OPS) ; navigabilité des aéronefs (AIR) ; enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ; services de navigation aérienne (ANS) ; aérodromes et aides au sol (AGA)] par l'intermédiaire des questions de protocole.</p> <p>La mise en œuvre effective globale pour un État se calcule comme suit :</p> $EI (\%) = \frac{\text{Nombre de PQ satisfaisantes}}{\text{Nombre total de PQ applicables}} \times 100$

GASP-I.2.1.04	<i>Pourcentage de plans d'actions correctives terminés par chaque État (dans le cadre en ligne)</i>
	<ul style="list-style-type: none"> – Plan d'actions correctives (CAP) : Un plan d'action visant à éliminer la cause d'une déficience ou d'une constatation. Lorsque l'OACI tire une conclusion, c'est-à-dire lorsque le statut d'une question de protocole passe à non satisfaisant à la suite d'une activité de l'USOAP-CMA, l'État doit élaborer un CAP. Il doit le faire de manière acceptable et le soumettre à l'OACI au moyen du cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Méthode de calcul	<p>Indicateur pour l'État $n = 100 * N/D$, où :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) N est le nombre de plans d'actions correctives soumis et signalés comme étant « terminés » par l'État n sur le cadre en ligne ; b) D est le nombre de questions de protocole non-satisfaisantes de l'État n.
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Questions de protocole et scores relatifs à la mise en œuvre effective de l'USOAP-CMA – Les résultats pour tous les États ayant fait l'objet d'un audit sont enregistrés sur le site web du cadre en ligne de l'USOAP-CMA au moyen du lien suivant : www.icao.int/usoap.
Disponibilité (1-3)	3 : Les plans d'actions correctives pour chaque État sont disponibles dans le cadre en ligne de l'USOAP-CMA, ainsi que leur statut.
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.3.1.01

GASP-I.3.1.01	<i>Nombre d'États ayant mis en œuvre les questions de protocole servant de socle au programme national de sécurité</i>
Justification	<ul style="list-style-type: none"> – Lié à la cible 3.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Tous les États doivent mettre en place les fondements d'un programme national de sécurité (PNS) d'ici 2023. – L'indicateur sera utilisé pour motiver les États à prendre les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif et les cibles du GASP.
Limites	L'indicateur est fondé sur les résultats de l'activité précédente du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) qui pourrait être dépassée et ne pas rendre compte de la situation actuelle en ce qui a trait à la mise en œuvre du PNS. Il dépend aussi de la déclaration spontanée par les États, au moyen du cadre en ligne, et de l'envoi des plans d'actions correctives pertinents pour les questions de protocole qui ont été jugées insatisfaisantes au moment de l'activité. En d'autres termes, même si l'État a mis en place les fondements, mais ne l'a pas signalé dans le cadre en ligne, alors l'indicateur sera négatif.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – L'expression « fondements d'un PNS » renvoie à un sous-ensemble de PQ de l'USOAP qui vise à aider les États à construire une base solide de supervision de la sécurité pour la mise en œuvre d'un PNS. Ce sont les « questions de protocole servant de socle au PNS ». <p style="margin-left: 40px;">La liste complète des PQ servant de socle au PNS est accessible au moyen de l'outil « SSP Foundation » de l'application iSTARS à l'adresse : www.icao.int/safety/iStars.</p> <ul style="list-style-type: none"> – L'expression « indicateurs servant de socle au PNS » est définie dans l'application iSTARS comme le pourcentage de PQ qui sont soit validées par l'USOAP, soit signalées comme terminées dans les plans d'actions correctives sur le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.
Méthode de calcul	Le nombre total d'États qui ont atteint 100 % dans l'indicateur global se rapportant aux fondements du PNS (voir l'outil « SSP Foundation » de l'application iSTARS).
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Liste des PQ se rapportant aux fondements du PNS qui ont été traitées de manière satisfaisante à l'activité précédente de l'USOAP. – Liste des plans d'actions correctives décrites comme réalisées à 100 % par les États dans le cadre en ligne pour les PQ servant de socle au PNS qui n'ont pas été jugées comme satisfaisantes à l'activité précédente de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.3.1.02

GASP-I.3.1.02	<i>Pourcentage de plans d'actions correctives requis se rapportant aux questions de protocole servant de socle au programme national de sécurité soumis par les États (au moyen du cadre en ligne)</i>
Justification	Lié à la cible 3.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Tous les États doivent mettre en place les fondements d'un plan national de sécurité d'ici 2023.
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – L'indicateur dépend de la déclaration spontanée par les États, au moyen du cadre en ligne, et de l'envoi des plans d'actions correctives pertinents pour les questions de protocole qui ont été jugées insatisfaisantes au moment de l'activité, En d'autres termes, même si l'État a mis en place les fondements, mais ne l'a pas signalé dans le cadre en ligne, alors l'indicateur sera négatif. – Enfin, l'indicateur se rapporte à la présentation de plans d'actions correctives et non à leur mise en œuvre ; il est donc pas certain que le suivi de cet indicateur contribuera à la réalisation de l'objectif du GASP.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – L'expression « fondements d'un PNS » renvoie à un sous-ensemble de PQ de l'USOAP qui vise à aider les États à construire une base solide de supervision de la sécurité pour la mise en œuvre d'un PNS. Ce sont les « questions de protocole servant de socle au PNS ». – Plan d'actions correctives (CAP) : le plan qui devrait être élaboré par l'État en vue de traiter des questions de protocole spécifiques non-satisfaisantes. Le plan peut comporter des étapes distinctes. – Un CAP est considéré comme soumis s'il a été élaboré par l'État, téléchargé sur le cadre en ligne et véritablement « soumis » à l'OACI en cliquant sur le bouton Soumettre.
Méthode de calcul	<p>Indicateur = $100 * N/D$, où :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N</i> est le nombre total de PQ servant de socle au PNS jugées (initialement) comme non-satisfaisantes dans le CAP envoyé par les États ; b) <i>D</i> est le nombre total de PQ servant de socle au PNS non-satisfaisantes pour tous les États.
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Résultats de l'activité de l'USOAP-CMA et liste des PQ servant de socle au PNS. – Liste des CAP élaborés pour les PQ non-satisfaisantes et soumis à l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : Déjà disponible dans le cadre en ligne et dans l'application iSTARS.
Fournisseur	<ul style="list-style-type: none"> – Cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Outil « SSP Foundation » de l'application iSTARS.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.3.1.03

GASP-I.3.1.03	<i>Pourcentage de plans d'actions correctives requis se rapportant aux questions de protocole servant de socle au programme national de sécurité achevés par les États (au moyen du cadre en ligne)</i>
Justification	Lié à la cible 3.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Tous les États doivent mettre en place les fondements d'un programme national de sécurité (PNS) d'ici 2023.
Limites	<p>L'indicateur dépend aussi de la déclaration spontanée par les États, au moyen du cadre en ligne, et de l'envoi des plans d'actions correctives pertinents pour les questions de protocole qui ont été jugées insatisfaisantes au moment de l'activité ; en d'autres termes, même si l'État a mis en place les fondements, mais ne l'a pas signalé dans le cadre en ligne, alors l'indicateur sera négatif.</p> <p>Puisqu'il s'agit d'une déclaration spontanée, les données ne sont pas validées par l'OACI et peuvent ne pas rendre compte de l'état réel de la mise en œuvre des PQ dans l'État.</p>
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – L'expression « fondements d'un PNS » renvoie à un sous-ensemble de PQ de l'USOAP qui vise à aider les États à construire une base solide de supervision de la sécurité pour la mise en œuvre d'un PNS. Ce sont les « questions de protocole servant de socle au PNS ». – Plan d'actions correctives (CAP) : Le plan qui devrait être élaboré par l'État en vue de traiter des questions de protocole spécifiques non-satisfaisantes. Le plan peut comporter des étapes distinctes. – Un CAP est considéré comme soumis s'il a été élaboré par l'État, téléchargé sur le cadre en ligne et véritablement « soumis » à l'OACI en cliquant sur le bouton Soumettre. – Un CAP est considéré comme achevé si l'État a déclaré l'avoir soumis sur le cadre en ligne après qu'il a été véritablement achevé ; toutes les étapes du PAC devraient être signalées par l'État comme étant achevées à 100 %.
Méthode de calcul	<p>Indicateur pour l'état $n = 100 * N/D$, où :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) N est le nombre total de PQ servant de socle au PNS considérées comme non-satisfaisantes dans le CAP soumis et signalées comme étant achevées à 100 % par l'État n ; b) D est le nombre total de PQ servant de socle au PNS non-satisfaisantes de l'État n.
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Résultats de l'activité de l'USOAP-CMA et liste des PQ servant de socle au PNS. – Liste des CAP élaborés pour les PQ non-satisfaisantes et soumis à l'OACI.
Disponibilité (1-3)	3 : Déjà disponible dans le cadre en ligne et dans l'application iSTARS.
Fournisseur	<ul style="list-style-type: none"> – Cadre en ligne de l'USOAP-CMA. – Outil « SSP Foundation » de l'application iSTARS.

**Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.3.2.01**

GASP-I.3.2.01	Nombre d'États ayant publié leur NASP
Justification	<p>Lié à la cible 3.2 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Tous les États devraient publier un NASP d'ici 2024.</p> <p>Dans la résolution A41-6 de l'Assemblée relative à la planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne, tous les États sont invités à élaborer et à mettre en œuvre des plans nationaux de sécurité de l'aviation, conformément aux objectifs, aux cibles et aux catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC).</p> <p>Par l'intermédiaire du NASP, l'État exprime son engagement à mettre en œuvre des activités de renforcement de la sécurité au niveau national.</p>
Limites	Les États communiquent spontanément des renseignements sur le NASP à l'OACI. Les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) doivent donc être la principale source de renseignements, mais aucune base de données ni programme de collecte de renseignements n'est disponible à leur niveau.
Définition des termes	NASP : Plan national de sécurité de l'aviation. Le NASP expose l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national pour une période déterminée (par exemple, au cours des cinq prochaines années). Il indique à toutes les parties prenantes les domaines dans lesquels l'Autorité de l'aviation civile (AAC) et les autres entités engagées dans la gestion de la sécurité de l'aviation devraient consacrer des ressources au cours des années à venir. Le NASP devrait être élaboré conformément au GASP et au plan régional de sécurité de l'aviation. Toutefois, la priorité devrait être accordée aux préoccupations nationales en matière de sécurité, notamment à la prise en compte des préoccupations significatives de sécurité (SSC). Les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) au niveau national devraient être fondées sur l'auto-évaluation de l'État.
Méthode de calcul	Nombre d'États qui, au cours de l'année en question, ont communiqué à leurs RASG l'existence de leur NASP et/ou ont publié leur NASP.
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Documentation de réunion des RASG (comptes rendus, notes de travail et notes d'information). – Les NASP sont répertoriés sur le site public du GASP à l'adresse suivante : www.icao.int/nasplibrary.
Disponibilité (1-3)	2 : Les renseignements que les États communiquent sur leur NASP devraient systématiquement figurer à l'ordre du jour des réunions des RASG.
Fournisseur	RASG

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.3.3.01

<i>GASP-I.3.3.01</i>	<i>Nombre d'États dont le programme national de sécurité (PNS) est au niveau présent</i>
Justification	<p>Lié à la cible 3.3 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Tous les États doivent œuvrer à un programme national de sécurité (PNS) efficace comme suit :</p> <p>a) d'ici 2025 – présent¹ ;</p> <p>b) d'ici 2028 – présent et efficace.</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – L'évaluation de la mise en œuvre du PNS (SSPIA) par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) met l'accent sur la capacité d'un État à mettre en œuvre et à maintenir un PNS efficace en évaluant les questions de protocoles relatives au PNS. – Les résultats de la SSPIA ne sont pas encore disponibles à grande échelle et tous les États n'y ont pas encore été soumis. – L'actualisation de la fréquence de la SSPIA de l'USOAP peut ne pas indiquer le statut de maturité réel du PNS de l'État. – Les SSPIA fournissent des niveaux de mise en œuvre par PQ, mais pas un score global couvrant tous les domaines d'un État. – La valeur de l'indicateur pourrait présenter une variation importante entre l'auto-évaluation et la SSPIA. – Il pourrait y avoir des États qui n'ont effectué ni auto-évaluation, ni SSPIA.
Définition des termes	<p>Le terme « présent » est basé sur les niveaux de maturité établis dans la SSPIA.</p> <p>Dans le cadre de l'outil d'évaluation, cinq niveaux de maturité ont été déterminés et des critères ont été élaborés pour les niveaux 2 et 3 de chaque PQ. Les cinq niveaux de maturité sont les suivants :</p> <p>0 : Absent et non planifié ;</p> <p>1 : Absent, mais en cours d'élaboration ;</p> <p>2 : Présent ;</p> <p>3 : Présent et efficace ;</p> <p>4 : Présent et efficace pendant des années et en amélioration continue.</p>

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

<i>GASP-I.3.3.01</i>	<i>Nombre d'États dont le programme national de sécurité (PNS) est au niveau présent</i>
Méthode de calcul	Compter le nombre d'États pour lesquels toutes les PQ relatives à la SSPIA ont été évaluées par l'OACI ou auto-évaluées par l'État comme étant au moins au niveau 2 – <i>Présent</i> .
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none">– Résultats de la SSPIA dans le cadre des activités de l'USOAP-CMA.– Auto-évaluation de la SSPIA dans le cadre des activités de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

**Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.3.3.02**

GASP-I.3.3.02	<i>Nombre d'États dont le programme national de sécurité (PNS) est au niveau présent et efficace</i>
Justification	<p>Lié à la cible 3.3 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Tous les États doivent œuvrer à un programme national de sécurité (PNS) efficace comme suit :</p> <p>a) d'ici 2025 – présent ;</p> <p>b) d'ici 2028 – présent et efficace².</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – L'évaluation de la mise en œuvre du PNS (SSPIA) par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) met l'accent sur la capacité d'un État à mettre en œuvre et à maintenir un PNS efficace en évaluant les questions de protocoles relatives au PNS. – Les résultats de la SSPIA ne sont pas encore disponibles à grande échelle et tous les États n'y ont pas encore été soumis. – L'actualisation de la fréquence de la SSPIA de l'USOAP peut ne pas indiquer le statut de maturité réel du PNS de l'État. – Les SSPIA fournissent des niveaux de mise en œuvre par PQ, mais pas un score global couvrant tous les domaines d'un État. – La valeur de l'indicateur pourrait présenter une variation importante entre l'auto-évaluation et la SSPIA. – Il pourrait y avoir des États qui n'ont effectué ni auto-évaluation, ni SSPIA.
Définition des termes	<p>Les termes « présent » et « présent et efficace » sont basés sur les niveaux de maturité établis dans la SSPIA.</p> <p>Dans le cadre de l'outil d'évaluation, cinq niveaux de maturité ont été déterminés et des critères ont été élaborés pour les niveaux 2 et 3 pour chaque PQ. Les cinq niveaux de maturité sont les suivants :</p> <p>0 : Absent et non planifié ;</p> <p>1 : Absent, mais en cours d'élaboration ;</p> <p>2 : Présent ;</p> <p>3 : Présent et efficace ;</p> <p>4 : Présent et efficace pendant des années et en amélioration continue.</p>

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

<i>GASP-I.3.3.02</i>	<i>Nombre d'États dont le programme national de sécurité (PNS) est au niveau présent et efficace</i>
Méthode de calcul	Compter le nombre d'États pour lesquels toutes les PQ relatives à la SSPIA ont été évaluées par l'OACI ou auto-évaluées par l'État comme étant au moins au niveau 3 – <i>Présent et efficace</i> .
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none">– Résultats de la SSPIA dans le cadre des activités de l'USOAP-CMA.– Auto-évaluation de la SSPIA dans le cadre des activités de l'USOAP-CMA.
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.3.3.03

GASP-I.3.3.03	Nombre d'États qui exigent que les prestataires de services concernés sous leur autorité mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS)
Justification	<p>Lié à la cible 3.3 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Tous les États doivent œuvrer à un programme national de sécurité (PNS) efficace comme suit :</p> <p>a) d'ici 2025 – présent ;</p> <p>b) d'ici 2028 – présent et efficace.</p> <p>En vertu du paragraphe 3.3.2.1 de l'Annexe 19 – <i>Gestion de la sécurité</i>, les États exigeront que les prestataires de services qui relèvent de leur autorité mettent en œuvre un SGS.</p>
Limites	<p>L'évaluation de la mise en œuvre des questions de protocole (PQ) du PNS couvre les questions portant sur les prescriptions réglementaires qui ont été promulguées par les États pour que les prestataires de services mettent en œuvre un SGS acceptable pour l'État.</p> <p>L'indicateur ne tient pas compte de la présence éventuelle d'organismes régionaux fondés sur un ensemble commun de règlements dotés de procédures de coordination spécifiques applicables à la notification des différences.</p>
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – Les prestataires de services qui sont tenus de mettre en œuvre un SGS conformément à l'Annexe 19 sont : <ul style="list-style-type: none"> a) les organismes de formation agréés, conformément à l'Annexe 1 – <i>Licences du personnel</i>, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ; b) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international, conformément à l'Annexe 6 – <i>Exploitation technique des aéronefs</i>, partie 1 – <i>Aviation de transport commercial international – Avions</i>, ou partie 3 – <i>Vols internationaux d'hélicoptères</i>, section 2, respectivement ; c) les organismes de maintenance agréés qui fournissent des services aux exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément à l'Annexe 6, partie 1 ou partie 3, section 2, respectivement ; d) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, conformément à l'Annexe 8 – <i>Navigabilité des aéronefs</i> ; e) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS) conformément à l'Annexe 11 – <i>Services de la circulation aérienne</i> ; f) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément à l'Annexe 14 – <i>Aérodromes</i>, volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i>. – SSPIA : Évaluation de la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS). – Les PQ de la SSPIA relatives aux prescriptions réglementaires sur les SGS sont des numéros de PQ : SSP.OPS.01, SSP.AIR.01, SSP.PEL.01, SSP.ANS.01 et SSP.AGA.01.

<i>GASP-I.3.3.03</i>	<i>Nombre d'États qui exigent que les prestataires de services concernés sous leur autorité mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS)</i>
Méthode de calcul	<ul style="list-style-type: none">– Nombre d'États qui ont déposé la liste de contrôle de conformité (CC) sur le système de notification électronique des différences (EFOD) pour la norme 3.3.2.1 de l'Annexe 19 :<ul style="list-style-type: none">a) aucune différence ;b) une différence plus importante ou qui dépasse la SARP (catégorie A) ;c) une différence de caractère ou d'autres modalités de conformité (catégorie B).
Ensembles de données	Cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue – module de la liste de vérification de conformité de l'EFOD.
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	Liste de vérification de conformité de l'EFOD de l'État.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.1.01

GASP-I.4.1.01	<i>Nombre d'États qui recherchent activement de l'aide en sollicitant un mécanisme régional de supervision de la sécurité ou les fonctions agréées par l'OACI d'un autre État ou d'un autre organisme de supervision de la sécurité</i>
Justification	<p>Lié à la cible 4.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2023, les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP doivent demander de l'aide aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité ou pour faciliter la mise en œuvre de leur programme national de sécurité (PNS).</p> <p>Cet indicateur fournit des renseignements sur le nombre de demandes d'aide que les États envoient à l'OACI, aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), aux organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) ou à d'autres États.</p>
Limites	<p>Le terme « aide » peut être interprété différemment par les RSOO, les RAIO ou les États.</p> <p>Cet indicateur est basé sur les renseignements fournis au cours des réunions de PIRG et de RASG. L'ordre du jour des réunions de PIRG/RASG ne contient pas systématiquement de mises à jour sur l'aide demandée par les États.</p> <p>Les organisations régionales ou les RSOO peuvent avoir mis en œuvre des dispositions réglementaires spécifiques qui fixent des conditions particulières concernant la demande ou la fourniture d'aide. L'existence de dispositions de ce type peut fausser cet indicateur.</p>
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – RSOO : Organisation régionale de supervision de la sécurité. – RAIO : Organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents. – Les fonctions agréées par l'OACI comprennent : <ul style="list-style-type: none"> a) les fonctions de supervision de la sécurité ; b) les fonctions de gestion de la sécurité (spécifiques à l'État) ; c) les fonctions d'enquête sur les accidents et incidents dans le cadre du système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS). – EI : La mise en œuvre effective. – Les États qui ne s'attendent pas à atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP sont les États pour lesquels la mise en œuvre effective (EI) globale est inférieure à 75 % ou dont les fondements totaux du PNS sont inférieurs à 90 %.
Méthode de calcul	<p>Indicateur = $100 * N1/N2$, où :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N1</i> est le nombre d'États qui ne s'attendent pas à atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP et qui ont demandé de l'aide à leur RASG ou aux bureaux régionaux de l'OACI aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité ; b) <i>N2</i> est le nombre d'États qui ne s'attendent pas à atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP.

GASP-I.4.1.01	<i>Nombre d'États qui demandent activement de l'aide en sollicitant un mécanisme régional de supervision de la sécurité ou les fonctions agréées par l'OACI d'un autre État ou d'un autre organisme de supervision de la sécurité</i>
Ensembles de données	Documentation de réunion des RASG et base de données de la Commission africaine de l'aviation civile (AFCAC) sur la mise en œuvre des cibles de sécurité de la région Afrique-océan Indien (AFI) (en cours d'élaboration).
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	RASG

**Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.1.02**

GASP-I.4.1.02	Nombre d'États qui ont soumis un projet de plan national de sécurité de l'aviation à un bureau régional de l'OACI
Justification	<p>Lié à la cible 4.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2023, les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP doivent demander de l'aide aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité ou pour faciliter la mise en œuvre de leur programme national de sécurité (PNS).</p> <p>En lien avec l'indicateur GASP.I.3.2.01 – Nombre d'États ayant publié leur NASP.</p>
Limites	Cet indicateur est basé sur les renseignements fournis au cours des réunions de RASG. Toutefois, l'ordre du jour des réunions n'inclut pas systématiquement de mise à jour sur l'élaboration et la publication des NASP de tous les États.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – NASP : Plan national de sécurité de l'aviation. – Le <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> (Doc 10131), contient des orientations détaillées visant à aider les régions et les États à élaborer leurs plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation, ainsi que des modèles pour ces plans et des listes de contrôle permettant de confirmer l'exhaustivité des plans, en harmonisation avec le GASP.
Méthode de calcul	Nombre d'États qui n'ont pas encore publié leur NASP, mais qui ont soumis un projet de NASP à leur bureau régional accrédité de l'OACI.
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Documentation de réunion des RASG. – Les NASP sont présentés sur le site public du GASP à l'adresse suivante : www.icao.int/nasplibrary.
Disponibilité (1-3)	1
Fournisseur	État

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.1.03

<i>GASP-I.4.1.03</i>	<i>Nombre d'États membres de la Communauté en ligne NASP</i>
Justification	Lié à la cible 4.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2023, les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP doivent demander de l'aide aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité ou pour faciliter la mise en œuvre de leur programme national de sécurité (PNS).
Limites	Le nombre de membres de la Communauté en ligne NASP peut ne pas rendre compte du niveau réel de collaboration.
Définition des termes	La Communauté en ligne NASP est un forum ouvert aux États, aux entités régionales et aux autres parties prenantes qui participent au développement d'un NASP, qui leur permet d'accéder à des ressources, de communiquer des renseignements et d'obtenir des avis d'experts du secteur de l'aviation sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un NASP. Voir : https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx .
Méthode de calcul	Compter le nombre d'États membres de la Communauté en ligne NASP.
Ensembles de données	Site sécurisé de la Communauté en ligne NASP : https://www.icao.int/safety/GASP/Pages/nasp-community.aspx .
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	Site sécurisé de la Communauté en ligne NASP.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.2.01

<i>GASP-I.4.2.01</i>	<i>Nombre de régions ayant publié un plan régional de sécurité de l'aviation mis à jour</i>
Justification	Lié à la cible 4.2 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2024, toutes les régions doivent publier un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) actualisé.
Limites	Aucune
Définition des termes	RASP : Plan régional de sécurité de l'aviation. Le rôle des RASG au sein du GASP porte notamment sur l'élaboration, le soutien à la mise en œuvre et le suivi d'un RASP pour veiller à sa conformité avec le GASP.
Méthode de calcul	Nombre de RASG qui ont publié un plan régional de sécurité de l'aviation.
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Documentation de réunion des RASG. – Les RASP sont présentés sur le site public du GASP à l'adresse suivante : www.icao.int/rasp.
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	RASG

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.3.01

<i>GASP-I.4.3.01</i>	<i>Nombre d'États inscrits au portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i>
Justification	Lié à la cible 4.3 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2025, tous les États doivent communiquer à leurs RASG respectifs des renseignements sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du programme national de sécurité (PNS), et sur les problèmes émergents.
Limites	Les États inscrits peuvent ne pas communiquer de renseignements sur les risques de sécurité opérationnelle, y compris les SPI du PNS, et sur les problèmes émergents.
Définition des termes	Le <i>portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i> est hébergé sur le site du portail sécurisé de l'OACI, avec les pages « ICAOReporting », à l'adresse suivante : https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx .
Méthode de calcul	Nombre d'États qui se sont inscrits au <i>portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i> .
Ensembles de données	Site du portail sécurisé de l'OACI / ICAOReporting : https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx .
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	États, OACI

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.3.02

GASP-I.4.3.02	<i>Nombre d'États qui communiquent les indicateurs de performance de sécurité de leur programme national de sécurité aux groupes régionaux de sécurité de l'aviation</i>
Justification	<p>Lié à la cible 4.3 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2025, tous les États doivent communiquer à leurs RASG respectifs des renseignements sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du programme national de sécurité (PNS), et sur les problèmes émergents.</p> <p>Cet indicateur vise à encourager les États à communiquer des informations sur les risques de sécurité aux RASG. Une tendance croissante indique que la collaboration se renforce au sein des RASG.</p>
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – Une amélioration de la qualité des renseignements sur les risques de sécurité n'est pas nécessairement liée à l'évolution de ce chiffre. – Une décision doit être prise à propos de la définition de la base de données ou du programme de collecte de données et de renseignements. – Chaque État peut définir ses propres indicateurs pour suivre les problèmes qui le concernent. La communication de ces renseignements ne favorisera pas nécessairement la réalisation d'analyses de sécurité consolidées pour la région.
Définition des termes	<p>Indicateur de performance de sécurité : Paramètre basé sur des données et qui est utilisé pour suivre et évaluer la performance de sécurité.</p> <p>Les problèmes émergents se rapportent notamment aux opérations, technologies, politiques publiques, modèles ou idées d'activités pouvant avoir à l'avenir une incidence sur la sécurité, sur lesquelles les données existantes sont insuffisantes pour réaliser une analyse type fondée sur les données.</p>
Méthode de calcul	<p>Indicateur = $N1 + N2 + N3 + N4 + N5$, où :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N1</i> est le nombre d'États européens (EUR) qui ont communiqué les SPI de leurs PNS au Groupe régional d'experts de la sécurité (RESG) du Groupe de planification du système d'aviation (EASPG) de la région européenne (RASG-EUR) au cours de l'année en question ; b) <i>N2</i> est identique pour les États de la région Afrique-océan Indien (AFI) au RASG-AFI ; c) <i>N3</i> est identique pour les États de la région Asie et Pacifique (APAC) au RASG-APAC ; d) <i>N4</i> est identique pour les États de la région Moyen-Orient (MID) au RASG-MID ; e) <i>N5</i> est identique pour les États des régions Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) et Amérique du Sud (SAM) au RASG-Continent américain (PA).
Ensembles de données	Documentation des RASG.
Disponibilité (1-3)	2
Fournisseur	RASG

**Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.3.03**

<i>GASP-I.4.3.03</i>	<i>Nombre de comptes rendus reçus par l'intermédiaire du portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i>
Justification	Lié à la cible 4.3 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2025, tous les États doivent communiquer à leurs RASG respectifs des renseignements sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du programme national de sécurité (PNS), et sur les problèmes émergents.
Limites	Connaissances éventuellement insuffisantes des États sur la manière d'élaborer un compte rendu.
Définition des termes	Le <i>portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i> est hébergé sur le site du portail sécurisé de l'OACI, avec les pages « ICAOReporting », à l'adresse suivante : https://portal.icao.int/ICAOResults/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx .
Méthode de calcul	Le nombre de comptes rendus validés des États et des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) reçus par l'intermédiaire du <i>portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i> .
Ensembles de données	<i>Portail sécurisé de l'OACI sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i> https://portal.icao.int/ICAOResults/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx .
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	États et RSOO

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.3.04

GASP-I.4.3.04	<i>Nombre d'études et d'analyses effectuées par le groupe régional de sécurité de l'aviation en fonction des comptes rendus reçus par l'intermédiaire du portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i>
Justification	Lié à la cible 4.3 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2025, tous les États doivent communiquer à leurs RASG respectifs des renseignements sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du programme national de sécurité (PNS), et sur les problèmes émergents.
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – Disponibilité de ressources et d'experts au niveau des RASG pour évaluer les comptes rendus de manière continue et déterminer des mesures possibles. – Dépend du nombre et de la qualité des comptes rendus soumis sur le portail.
Définition des termes	Le <i>portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i> est hébergé sur le site du portail sécurisé de l'OACI, avec les pages « ICAOReporting », à l'adresse suivante : https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx .
Méthode de calcul	Compter le nombre d'études et d'analyses effectuées par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) en fonction des comptes rendus reçus par l'intermédiaire du <i>portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i> .
Ensembles de données	Documentation de réunion des RASG.
Disponibilité (1-3)	2
Fournisseur	RASG

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.3.05

GASP-I.4.3.05	<i>Pourcentage d'initiatives de renforcement de la sécurité menées par les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) sur la gestion des risques de sécurité</i>
Justification	Lié à la cible 4.3 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2025, tous les États doivent communiquer à leurs RASG respectifs des renseignements sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du programme national de sécurité (PNS), et sur les problèmes émergents.
Limites	Dépend du niveau de maturité du PNS de l'État et des variations régionales au niveau du mécanisme d'incorporation de nouvelles initiatives de renforcement de la sécurité (SEI).
Définition des termes	Initiative de renforcement de la sécurité (SEI) : Une ou plusieurs mesures visant à éliminer ou à atténuer les risques de sécurité opérationnelle ou à remédier à un problème de sécurité.
Méthode de calcul	<ul style="list-style-type: none"> – Indicateur = $\frac{n1+n2+n3+\dots+n193}{193 * \text{nombre de SEI}}$ où <i>n <i></i> est le nombre de SEI déclarées comme terminées par l'État <i>. – Indicateur = 100 * N/D, où : <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N</i> est le nombre de SEI réalisées par le RASG ; b) <i>D</i> est le nombre total de SEI du RASG. – Cela donne un indicateur par RASG (cinq indicateurs).
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Résultats d'enquêtes annuelles des RASP. – Comptes rendus annuels de sécurité des RASG. – Documentation de réunion des RASG.
Disponibilité (1-3)	2
Fournisseur	RASG

**Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.4.3.06**

GASP-I.4.3.06	<i>Nombre de régions disposant d'un mécanisme de collecte et de traitement de données sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i>
Justification	Lié à la cible 4.3 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2025, tous les États doivent communiquer à leurs RASG respectifs des renseignements sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du programme national de sécurité (PNS), et sur les problèmes émergents.
Limites	Le mécanisme de collecte de données nécessite des ressources humaines et des outils pertinents.
Définition des termes	Le <i>portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents</i> est hébergé sur le site du portail sécurisé de l'OACI, avec les pages « ICAOReporting », à l'adresse suivante : https://portal.icao.int/ICAOReporting/Lists/Emerging%20Issues/AllItems.aspx .
Méthode de calcul	Compter le nombre de RASG disposant d'un mécanisme de collecte et de traitement des données sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents.
Ensembles de données	Documentation de réunion des RASG.
Disponibilité (1-3)	2
Fournisseur	RASG

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.5.1.01

GASP-I.5.1.01	<i>Nombre de prestataires de services dans les États qui utilisent des métriques mondialement harmonisées pour leurs indicateurs de performance de sécurité</i>
Justification	<p>Lié à la cible 5.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la hausse de la contribution du secteur aux réseaux d'échange de renseignements sur la sécurité avec les États et les régions, afin d'aider à l'élaboration de plans nationaux (NASP) et régionaux (RASP) de sécurité de l'aviation.</p> <p>L'utilisation de ces métriques harmonisées rend plus aisée la gestion des risques de sécurité aux niveaux régional et international.</p>
Limites	<p>Chaque prestataire de services doit disposer de ses propres indicateurs pour suivre les problèmes qui lui sont propres. L'utilisation de métriques mondialement harmonisées n'aidera pas nécessairement les prestataires de services à gérer la sécurité, car elle ne les aide pas nécessairement à suivre les risques et les problèmes de sécurité qui leur sont propres.</p> <p>Cet indicateur de performance de sécurité (SPI) dépend de la disponibilité des données fournies par les diverses organisations du secteur.</p>
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – L'expression « métriques mondialement harmonisées pour les SPI » désigne l'utilisation de métriques mondialement harmonisées servant à élaborer et à suivre les SPI des prestataires de services. – Dans le contexte du GASP, le terme « secteur » renvoie aux fournisseurs de services, tels : les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance agréés, les organismes chargés de la conception de type ou de la construction d'avions, de moteurs ou d'hélices, les organismes de formation agréés, les fournisseurs de services de la circulation aérienne (ATS), les exploitants d'aérodromes, ainsi que les organisations non gouvernementales (par exemple, les organisations internationales) et les autres entités qui font partie du secteur de l'aviation, le cas échéant. – Certains indicateurs sont fournis sur le site www.icao.int/safety/Pages/Indicator-Catalog.aspx
Méthode de calcul	Compter le nombre de prestataires de services dans les États qui utilisent des métriques mondialement harmonisées pour leurs SPI.
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – Programmes sectoriels agréés par l'OACI (tels que présentés dans le GASP). – Documentation de réunion des RASG (notes de travail, comptes rendus). – Comptes rendus annuels sur la sécurité. – Des données supplémentaires peuvent provenir des États pour compléter les éléments ci-dessus.
Disponibilité (1-3)	1
Fournisseur	Secteur, organisations internationales.

**Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.5.1.02**

GASP-I.5.1.02	<i>Pourcentage de prestataires de services dans les États qui participent aux programmes correspondants d'évaluation du secteur agréés par l'OACI</i>
Justification	<p>Lié à la cible 5.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la hausse de la contribution du secteur aux réseaux d'échange de renseignements sur la sécurité avec les États et les régions, afin d'aider à l'élaboration de plans nationaux (NASP) et régionaux (RASP) de sécurité de l'aviation.</p> <p>Ces programmes ne remplacent pas la nécessité de supervision de la sécurité par les États, mais l'OACI en reconnaît les avantages, qui ont une incidence positive sur la sécurité opérationnelle chez les prestataires de services.</p>
Limites	Une décision doit être prise à propos de la définition de la base de données ou du programme de collecte de renseignements. Les organisations du secteur peuvent ne pas suivre l'adhésion.
Définition des termes	<p>Liste de programmes d'évaluation du secteur agréés par l'OACI :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Le Programme d'excellence (APEX) en matière de sécurité aéroportuaire du Conseil international des aéroports (ACI). – L'évaluation de la maturité dans le cadre de la Norme d'excellence en matière de systèmes de gestion de la sécurité (SoE SMS) de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO). – Les normes de base du risque en aviation (BARS) de la Fondation pour la sécurité des vols (FSF). – L'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) de l'Association du transport aérien international (IATA). – La norme internationale pour l'exploitation des avions d'affaires (IS-BAO) du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC).
Méthode de calcul	<p>Indicateur = $\frac{N1 + N2 + N3 + N4 + N5}{N}$ où les chiffres suivants sont déclarés annuellement par les organisations internationales du secteur aux RASG ou à l'OACI :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N</i> est le nombre de prestataires de services ; b) <i>N1</i> est le nombre de membres de l'ACI qui utilisent l'APEX ; c) <i>N2</i> est le nombre de membres de la CANSO qui utilisent la SoE SMS de la CANSO ; d) <i>N3</i> est le nombre de membres de la FSF qui utilisent les BARS ; e) <i>N4</i> est le nombre de membres de l'IATA qui utilisent l'IOSA ; f) <i>N5</i> est le nombre de membres de l'IBAC qui utilisent l'IS-BAO.

GASP-I.5.1.02	<i>Pourcentage de prestataires de services dans les États qui participent aux programmes correspondants d'évaluation du secteur agréés par l'OACI</i>
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none">– Documentation de réunion des RASG (comptes rendus, notes de travail et notes d'information).– Les renseignements fournis par l'ACI, la CANSO, la FSF, l'IATA et l'IBAC sur la participation de leurs membres à leurs programmes d'évaluation du secteur devraient systématiquement figurer à l'ordre du jour des réunions de RASG.– SAAQ (questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État) pour déterminer le nombre de prestataires de services (cadre en ligne de l'USOAP-CMA).
Disponibilité (1-3)	2
Fournisseur	Secteur, organisations internationales, RASG.

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.5.1.03

GASP-I.5.1.03	<i>Nombre d'États et de régions faisant état d'une augmentation et d'une amélioration de la communication de renseignements de sécurité par le secteur aux fins d'élaboration de plans nationaux (NASP) et régionaux (RASP) de sécurité de l'aviation</i>
Justification	Lié à la cible 5.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la hausse de la contribution du secteur aux réseaux d'échange de renseignements sur la sécurité avec les États et les régions, afin d'aider à l'élaboration de plans nationaux (NASP) et régionaux (RASP) de sécurité de l'aviation.
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – Manque de données concernant le niveau de communication des renseignements de sécurité par le secteur aux États. – L'élaboration de NASP par les États est déjà mesurée au moyen de l'indicateur GASP.I.3.2.01, et le <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> (Doc 10131) stipule que le processus d'élaboration du NASP nécessite la participation de l'ensemble des parties prenantes de l'État (notamment l'autorité de l'aviation civile, les prestataires de services, etc.). – Peut éventuellement s'appuyer sur des comptes rendus spontanés.
Définition des termes	<i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> (Doc 10131).
Méthode de calcul	Nombre d'États et de régions faisant état de la collaboration du secteur pour aider à l'élaboration de NASP et de RASP.
Ensembles de données	<ul style="list-style-type: none"> – NASP/RASP – Enquêtes/communications de l'OACI
Disponibilité (1-3)	2
Fournisseur	États/régions

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.5.1.04

<i>GASP-I.5.1.04</i>	<i>Nombre de plans régionaux de sécurité de l'aviation (RASP) élaborés en consultation avec le secteur</i>
Justification	Lié à la cible 5.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la hausse de la contribution du secteur aux réseaux d'échange de renseignements de sécurité avec les États et les régions, afin d'aider à l'élaboration de plans nationaux (NASP) et régionaux (RASP) de sécurité de l'aviation.
Limites	Le <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> (Doc 10131) stipule déjà que le processus d'élaboration du RASP devrait comprendre des consultations avec les États, le secteur et d'autres parties prenantes.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – <i>Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation</i> (Doc 10131). – Les RASP sont présentés sur le site public du GASP à l'adresse suivante : www.icao.int/rasp.
Méthode de calcul	Compter le nombre de RASP élaborés en consultation avec le secteur.
Ensembles de données	RASP
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	OACI

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.5.1.05

GASP-I.5.1.05	<i>Nombre d'États ayant mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour faciliter la participation à un réseau d'échange de renseignements sur la sécurité</i>
Justification	Lié à la cible 5.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la hausse de la contribution du secteur aux réseaux d'échange de renseignements sur la sécurité avec les États et les régions, afin d'aider à l'élaboration de plans nationaux (NASP) et régionaux (RASP) de sécurité de l'aviation.
Limites	Le mécanisme de collecte des données nécessite les ressources humaines, les outils et les procédures pertinents.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – SDCPS : Systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité. – SSPIA : Évaluation de la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS).
Méthode de calcul	<ul style="list-style-type: none"> – Nombre d'États ayant mis en place des SDCPS pour faciliter la participation à un réseau d'échange de renseignements sur la sécurité. – Nombre d'États ayant un niveau de maturité évalué par l'OACI comme étant au moins au niveau « 2 – <i>Présent</i> », ou auto-évalué par l'État comme étant au moins au niveau « 2 – <i>Présent</i> » [pour toutes les questions de protocole (PQ) de la SSPIA relatives à l'analyse de données de sécurité (SDA)].
Ensembles de données	Cadre en ligne du Programme universel d'audits de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA).
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	OACI

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.5.1.06

GASP-I.5.1.06	Nombre de prestataires de services contribuant à un système de collecte et de traitement de données de sécurité ou à un réseau d'échange de renseignements sur la sécurité
Justification	Lié à la cible 5.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : Maintenir une tendance à la hausse de la contribution du secteur aux réseaux d'échange de renseignements sur la sécurité avec les États et les régions, afin d'aider à l'élaboration de plans nationaux (NASP) et régionaux (RASP) de sécurité de l'aviation.
Limites	Absence de mécanismes de déclaration permettant de savoir si les prestataires de services contribuent à un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) ou à un réseau d'échange de renseignements sur la sécurité, et lesquels le font.
Définition des termes	<ul style="list-style-type: none"> – SDCPS : Systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité. – SSPIA : Évaluation de la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS).
Méthode de calcul	<p>Indicateur = $N1 + N2 + N3 + N4$, où :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) <i>N1</i> est le nombre de membres du Conseil international des aéroports (ACI) qui contribuent à son réseau d'échange de renseignements sur la sécurité ; b) <i>N2</i> est le nombre de membres de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) qui contribuent à son réseau d'échange de renseignements sur la sécurité ; c) <i>N3</i> est le nombre de membres de l'Association du transport aérien international (IATA) qui contribuent à son réseau de partage de renseignements de sécurité ; d) <i>N4</i> est le nombre de membres de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) qui contribuent à son réseau d'échange de renseignements sur la sécurité. <p>Ces chiffres seraient communiqués aux RASG par les organisations internationales du secteur.</p>
Ensembles de données	Fournis par des organisations internationales.
Disponibilité (1-3)	2
Fournisseur	RASG

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.6.1.01

<i>GASP-I.6.1.01</i>	<i>Nombre ou pourcentage de carences en matière de navigation aérienne liées aux infrastructures par État, par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne</i>
Justification	Lié à la cible 6.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2025, maintenir une tendance à la hausse du nombre d'États dont les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI.
Limites	Aucune
Définition des termes	Une carence en matière de navigation aérienne est une situation où une installation, un service ou une procédure n'est pas conforme au plan régional de navigation aérienne approuvé par le Conseil, ni aux normes et pratiques recommandées (SARP) connexes de l'OACI, ni aux procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), et qui a une incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale.
Méthode de calcul	Nombre de carences en matière de navigation aérienne liées aux infrastructures par État, par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne.
Ensembles de données	Liste régionale des carences en matière de navigation aérienne.
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	OACI Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG).

Formulaire d'indicateur du GASP (GASP-I)
GASP-I.6.1.02

GASP-I.6.1.02	Nombre ou pourcentage d'États ayant mis en œuvre des questions de protocole liées à l'infrastructure relativement aux blocs constitutifs de base
Justification	Lié à la cible 6.1 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) : D'ici 2025, maintenir une tendance à la hausse du nombre d'États dont les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI.
Limites	<ul style="list-style-type: none"> – Les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) mettent l'accent sur la capacité d'un État à assurer la supervision de la sécurité en évaluant si l'État a mis en œuvre de manière efficace et cohérente les éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité, qui permettent à l'État d'assurer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI en matière de sécurité, ainsi que des procédures et éléments indicatifs connexes. – L'OACI ne dispose peut-être pas de ressources suffisantes pour mettre à jour la mise en œuvre effective (EI) de chaque État sur une base annuelle. Cela pourrait entraîner un résultat inexact. – L'actualisation de la fréquence des audits de l'USOAP n'a pas nécessairement d'incidence sur l'acquisition de capacités effectives de supervision de la sécurité dans un État.
Définition des termes	<p>Les BBB (blocs constitutifs de base) représentent un niveau de référence défini par les services essentiels convenus par les États aux termes de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Doc 7300) de sorte que l'aviation civile internationale puisse se développer de manière sûre et ordonnée. Le cadre des BBB décrit la structure de tout système robuste de navigation aérienne en définissant les services essentiels de navigation aérienne à fournir en matière d'aviation civile internationale conformément aux SARP et aux procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) de l'OACI.</p> <p>Le lien entre les BBB et les PQ de l'USOAP est expliqué sur le site web https://www4.icao.int/ganportal/bbbsusoapmapping.</p>
Méthode de calcul	<p>Indicateur = $100 * N/193$, où :</p> <p><i>N</i> est le nombre d'États pour lesquels toutes les PQ liées aux blocs constitutifs de base (BBB) ont été jugées « satisfaisantes ».</p>
Ensembles de données	Cadre en ligne du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA).
Disponibilité (1-3)	3
Fournisseur	Cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

ISBN 978-92-9275-112-8



9 789292 751128