ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Groupe Afrique - océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/2)

Livingstone, Zambie, 2 - 6 novembre 2026

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

Expérience de la Namibie dans l'élaboration et la mise en œuvre du plan national de sécurité de l'aviation (NASP)

(Note présentée par la Namibie)

RÉSUMÉ	
La présente note expose l'expérience de la Namibie dans le passage de son premier Plan national de sécurité de l'aviation (NASP), publié en 2023, à la deuxième édition couvrant le cycle de planification 2026-2028. L'Autorité de l'aviation civile de Namibie (NCAA) a examiné le NASP conjointement avec le programme national de sécurité (PNS), renforçant ainsi le lien entre la planification de la sécurité aux niveaux mondial et régional, les informations nationales sur la sécurité et la mise en œuvre dans le cadre national de gestion de la sécurité. La note décrit comment la Namibie a utilisé les données de sécurité de l'État et les résultats du PNS pour définir les priorités, cibles et indicateurs nationaux ainsi que les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI), et comment la mise en œuvre et le suivi sont assurés par l'intermédiaire du PNS. La suite à donner par la réunion figure au **paragraphe 3**.	
Références	• Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde • Plan régional AFI de sécurité de l'aviation
Objectifs stratégiques	*Chaque vol est sûr et sécurisé*

1. INTRODUCTION

1.1. La Namibie a publié son premier Plan national de sécurité de l'aviation (NASP) en juin 2023 pour le cycle de planification 2023-2025. Cette première édition a posé les bases d'une planification nationale structurée de la sécurité de l'aviation et fourni un cadre permettant de traduire les priorités de sécurité de l'État en actions définies.

1.2. Par la suite, la Namibie a entrepris un examen approfondi du NASP et du programme national de sécurité (PNS) en préparation du cycle de planification 2026-2028. Cet examen a abouti à la deuxième édition des deux documents et offert l'occasion de renforcer leur articulation en tant qu'instruments complémentaires au sein du cadre national de gestion de la sécurité.

1.3. La cible 5.2 de l'édition 2026-2028 du GASP demande aux États de publier un Plan national de sécurité de l'aviation (NASP) actualisé, en tenant compte du Plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) correspondant et de la dernière édition du GASP. Conformément à cette exigence, la Namibie a élaboré son deuxième NASP en se référant à *l'Annexe 19 de l'OACI*

— Gestion de la sécurité, au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2026-2028 (Doc 10004), au Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (Doc 10131), à la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10161), au Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (Doc 10162), ainsi qu'aux priorités régionales de sécurité applicables dans la région AFI. L'examen et la mise à jour du NASP se sont également appuyés sur les informations nationales sur la sécurité, les résultats de la supervision de la sécurité et les consultations avec les parties prenantes concernées du secteur de l'aviation.

1.4. L'examen a également bénéficié de l'atelier du Bureau ESAF de l'OACI sur l'élaboration et la mise en œuvre du Plan national de sécurité de l'aviation, accueilli par la Namibie à Windhoek du 17 au 21 août 2026. Cet atelier a permis de confronter l'approche révisée aux éléments indicatifs actuels de l'OACI, notamment en ce qui concerne l'articulation entre les priorités mondiales et régionales, les risques nationaux de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels, les objectifs, cibles et indicateurs de sécurité, les SEI et le suivi de la mise en œuvre.

1.5. La présente note expose l'expérience de la Namibie dans le passage de son premier NASP au deuxième cycle de planification, en mettant particulièrement l'accent sur la définition de priorités fondée sur des éléments probants, la traduction des orientations mondiales et régionales en actions nationales, l'intégration avec le PNS et les dispositions relatives à la mise en œuvre et au suivi.

2. ANALYSE

2.1. **Élaboration du deuxième NASP**

2.1.1. L'élaboration de la deuxième édition a commencé par un examen des informations sur la sécurité dont disposait l'État. La Namibie a pris en compte les comptes rendus obligatoires, volontaires, confidentiels et relatifs aux dangers ; les informations issues des données de vol ; les constatations de certification et de surveillance ; les informations issues des enquêtes sur les accidents et incidents ; les données sur les mouvements d'aéronefs ; les informations de l'USOAP de l'OACI ; ainsi que les informations sur la sécurité produites par les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) des prestataires de services. L'objectif était d'établir un état des lieux national de la sécurité avant d'arrêter les priorités définitives.

2.1.2. Les données nationales ont démontré l'importance d'une adaptation au niveau de l'État. En 2025, la Namibie a enregistré 51 221 mouvements d'aéronefs. Dans les sept catégories désignées comme priorités nationales à haut risque, 214 événements ont été enregistrés, dont 101 liés à des problèmes de maintenance ou à des problèmes techniques et 72 à la faune. Ensemble, ces deux catégories représentaient 80,8 % des événements enregistrés dans les catégories à haut risque. Aucun accident n'a été enregistré au cours de la même période dans le cadre des opérations commerciales régulières faisant intervenir des aéronefs d'une masse maximale au décollage (MTOM) supérieure à 5 700 kg.

2.1.3. Sur la base de ces données probantes, le deuxième NASP conserve les cinq catégories mondiales et régionales à haut risque de l'OACI – impact sans perte de contrôle (CFIT), perte de contrôle en vol (LOC-I), collision en vol (MAC), sortie de piste (RE) et incursion sur piste (RI) – et les complète par les collisions avec la faune et les événements liés à la maintenance et à la technique en tant que priorités à haut risque spécifiques à la Namibie. Les autres catégories mondiales d'événements restent soumises au suivi des tendances dans le cadre du système de collecte et de traitement des données sur la sécurité (SDCPS) et peuvent être élevées au rang de priorités si la situation nationale des risques évolue. Le Plan traite également des facteurs organisationnels qui influent sur les performances en matière de sécurité, notamment les capacités réglementaires, le personnel technique

qualifié, les ressources financières, la maturité du PNS, la surveillance fondée sur les risques et la capacité de l'État à collecter et à utiliser les informations de sécurité.

2.2. **Alignement des priorités mondiales, régionales et nationales**

2.2.1. La deuxième édition utilise les six objectifs du GASP 2026-2028 comme fondement stratégique de la stratégie nationale de sécurité de l'aviation de la Namibie. Plutôt que de reproduire mécaniquement les cibles mondiales, les objectifs, cibles et indicateurs nationaux correspondants sont adaptés au contexte opérationnel de la Namibie à partir des informations du SDCPS, des résultats de l'USOAP et d'autres éléments probants de l'État en matière de sécurité, tout en maintenant un lien clair avec les priorités régionales applicables dans la région AFI. Ainsi, les orientations mondiales et régionales fournissent le cadre commun, tandis que les éléments probants nationaux déterminent les aspects sur lesquels mettre l'accent et les actions supplémentaires propres à l'État qui sont nécessaires.

2.2.2. Le cadre qui en résulte combine des indicateurs avancés et retardés, des valeurs de référence, des cibles et des niveaux d'alerte. Il traduit les six objectifs du GASP en objectifs nationaux mesurables couvrant la réduction des risques opérationnels, les capacités de supervision de la sécurité, la mise en œuvre effective du PNS, le compte rendu de sécurité et l'utilisation des informations sur la sécurité, la collaboration régionale et nationale, la planification de la sécurité de l'aviation et la participation à des programmes reconnus d'évaluation et de partage des données de sécurité. Le cas échéant, des moyennes mobiles sur cinq ans et les valeurs de référence de 2025 sont utilisées pour appuyer le suivi des tendances.

2.3. **Lien entre le NASP et le PNS**

2.3.1. L'examen coordonné du NASP et du PNS a permis à la Namibie de préciser la manière dont les deux instruments fonctionnent ensemble. Le PNS constitue le cadre pérenne de l'État pour la gestion de la sécurité de l'aviation, englobant la gouvernance, la gestion des risques de sécurité, l'assurance de la sécurité, la promotion de la sécurité et la gestion des informations sur la sécurité. Le NASP est un résultat clé de ce cadre et traduit les processus du PNS et les renseignements sur la sécurité en priorités, cibles, indicateurs et SEI nationaux assortis d'échéances pour le cycle de planification en cours. Concrètement, le PNS fournit le cadre permanent de gestion de la sécurité, tandis que le NASP concentre ce cadre sur les actions prioritaires et les résultats mesurables du cycle de planification 2026-2028.

2.3.2. La mise en œuvre du NASP s'effectue donc au moyen des dispositifs existants du PNS plutôt que par une structure parallèle. Le Comité directeur du PNS, appuyé par le Groupe de travail technique et les groupes de travail spécialisés sur la sécurité, fournit le mécanisme permettant d'examiner les informations sur la sécurité, les résultats de la supervision, les constatations issues des enquêtes et l'expérience opérationnelle, et de déterminer la réponse appropriée de l'État. Le SDCPS appuie ce processus en consolidant les données et informations sur la sécurité utilisées pour la supervision, la surveillance fondée sur les risques, l'affectation des ressources et la planification nationale de la sécurité.

2.3.3. Le second PNS fournit également une situation de référence mesurable pour la mise en œuvre. Le taux de mise en œuvre effective de la Namibie dans le cadre de l'USOAP de l'OACI s'établissait à environ 73 %, la mise en œuvre du PNS à environ 74 %, la mise en œuvre des SGS par les prestataires de services concernés à 95 %, l'acceptation réglementaire des SGS à 73 % et les effectifs techniques à environ 70 % des besoins évalués. Une autoévaluation du PNS de l'État, achevée en juillet 2026, a jugé satisfaisantes 14 des 16 questions de protocole applicables au PNS. Ces mesures fournissent une base de référence pratique pour suivre la maturation des dispositifs de mise en œuvre et vérifier s'ils produisent les résultats escomptés.

2.4. **Mise en œuvre et suivi**

2.4.1. Le deuxième NASP traduit les priorités recensées en actions mesurables au moyen de feuilles de route distinctes pour les risques de sécurité opérationnels et organisationnels. Chaque SEI précise le problème de sécurité à traiter, l'action requise, l'entité responsable, les parties prenantes concernées, le délai, la priorité et la mesure à utiliser pour déterminer le niveau de mise en œuvre ou l'efficacité. L'objectif était de faire du NASP un instrument de mise en œuvre plutôt qu'une déclaration d'intention.

2.4.2. Les progrès sont suivis au moyen d'examens des performances en matière de sécurité, du suivi des SEI, du rapportage trimestriel au Comité directeur du PNS, de la mise à jour annuelle des informations sur les performances en matière de sécurité et de l'examen périodique du NASP. Lorsque les performances se dégradent ou que les cibles ou niveaux d'alerte ne sont pas atteints, une analyse complémentaire et des mesures correctives sont nécessaires. Le Plan peut donc être ajusté au cours de la période triennale lorsque de nouveaux éléments probants, des risques émergents ou les résultats de la mise en œuvre justifient une révision.

2.5. **Enseignements tirés du deuxième cycle de planification**

2.5.1. Le deuxième cycle de planification a confirmé que l'alignement est le plus utile lorsqu'il aboutit à une adaptation nationale réfléchie plutôt qu'à une simple reproduction. Les priorités mondiales et régionales fournissent une orientation stratégique commune, mais les informations sur la sécurité propres à l'État doivent déterminer l'importance relative accordée à chaque risque et la nécessité de définir des priorités nationales supplémentaires. L'inclusion par la Namibie des impacts avec la faune et des événements liés à la maintenance et aux problèmes techniques illustre cette approche.

2.5.2. L'expérience a également montré que les dispositifs de mise en œuvre devraient être établis pendant l'élaboration du plan. L'attribution de responsabilités, de délais et de mesures d'efficacité aux SEI, ainsi que leur articulation avec les processus existants de gouvernance du PNS et de suivi des performances, fournissent une base plus claire pour suivre les progrès tout au long du cycle. L'interprétation des indicateurs est tout aussi importante : une augmentation des comptes rendus volontaires ou relatifs aux dangers peut indiquer une culture de compte rendu plus solide et une amélioration des renseignements sur la sécurité, tandis que des tendances défavorables des indicateurs retardés de résultats peuvent révéler une dégradation des performances en matière de sécurité.

2.5.3. Pour le reste du cycle 2026-2028, la Namibie continuera de mettre l'accent sur le renforcement des capacités techniques et le maintien des compétences, l'amélioration de la supervision des SGS, l'utilisation plus efficace des informations sur la sécurité, l'élargissement de la surveillance fondée sur les risques, le suivi des recommandations de sécurité et des mesures correctives, ainsi que la démonstration que les mesures de maîtrise des risques de sécurité mises en œuvre produisent les résultats escomptés. L'efficacité du deuxième NASP sera donc évaluée non seulement au regard de l'achèvement des actions prévues, mais aussi de leur capacité à produire une amélioration mesurable de la situation nationale de la sécurité.

2.5.4. L'accueil d'activités régionales de renforcement des capacités, telles que l'atelier sur le Plan national de sécurité de l'aviation (NASP) organisé par l'OACI, offre une occasion précieuse de renforcer les capacités tant de l'Autorité de l'aviation civile de Namibie (NCAA) que des experts du secteur national de l'aviation. Ces initiatives soutiennent le développement de l'expertise nationale et contribuent également aux efforts régionaux de renforcement de la sécurité en favorisant l'échange de connaissances, de meilleures pratiques et d'expériences entre les États, renforçant ainsi le vivier de professionnels de la sécurité de l'aviation dans l'ensemble de la région AFI.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1. La réunion est invitée à :

a) prendre note de l'expérience de la Namibie dans le passage de son premier NASP à la deuxième édition pour le cycle de planification 2026-2028;

b) prendre note de l'approche utilisée pour traduire les priorités mondiales et régionales de sécurité à partir des informations nationales sur la sécurité, et pour mettre en œuvre les priorités qui en résultent par l'intermédiaire du PNS ;

c) encourager la poursuite des échanges d'expériences pratiques entre les États de la région AFI concernant l'élaboration, la mise en œuvre, le suivi et l'amélioration périodique des NASP.