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

Défis liés à la mise en œuvre du PNS dans la région AFI

(Présenté par le Kenya)

RESUME
La présente note de travail expose les principaux défis rencontrés dans la mise en œuvre d'un programme national de sécurité (PNS) dans la région AFI. Le PNS nécessite la mise en place d'un ensemble intégré de lois, de règlements, de politiques, d'objectifs, de processus, de procédures et d'activités visant à gérer la sécurité au niveau de l'État. Cela exige une approche collaborative et axée sur les risques afin de progresser dans la mise en œuvre. La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3.

References	• Annexe 19 — Gestion de la sécurité • Doc 9859 — Manuel de gestion de la sécurité • Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) 2026-2028 • Plan régional de sécurité de l'aviation de la région AFI (AFI-RASP)
Objectifs strategiques	*A — Chaque vol est sûr et sécurisé*

1. INTRODUCTION

1.1. L'Annexe 19 exige des États qu'ils établissent un programme national de sécurité (PNS) pour gérer les risques au niveau de l'État. Toutefois, la mise en œuvre demeure un défi important, car les États doivent mettre en place les capacités institutionnelles, les ressources, les systèmes de données de sécurité et les mécanismes de coordination nécessaires pour recenser les dangers, gérer les risques de sécurité et suivre en permanence les performances en matière de sécurité de l'aviation.

1.2. Le suivi continu des cibles du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) a permis de constater que le faible niveau de mise en œuvre du PNS constitue l'un des principaux défis organisationnels à l'échelle mondiale. Il en va de même au niveau régional, et l'une des cibles du Plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) prévoit que tous les États établissent un PNS d'ici 2028.

1.3. L'OACI a introduit le PNS comme neuvième domaine d'audit dans le cadre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA). À compter du 1er août 2026, un taux spécifique de mise en œuvre effective du PNS (EI du PNS), ainsi qu'un taux de mise en œuvre effective (EI) pour chacune de ses composantes, seront

fournis afin de mesurer la mise en œuvre et le maintien effectifs du PNS par l'État.

1.4. L'USOAP-CMA a établi 16 questions de protocole (PQ) relatives au PNS, sur la base desquelles les États seront évalués. Les États peuvent examiner les progrès réalisés dans la mise en œuvre de leur PNS dans le module d'autoévaluation du Cadre en ligne (OLF).

2. DISCUSSION

2.1.1. La mise en œuvre du PNS continue de représenter un défi pour le Kenya et de nombreux autres États de la région AFI. Malgré les progrès réalisés au fil des années, les efforts de mise en œuvre se sont souvent concentrés sur l'élaboration de documents et de procédures, sans nécessairement aboutir à un système pleinement fonctionnel de gestion des risques de sécurité.

2.1.2. La mise en œuvre du PNS fait intervenir plusieurs institutions, notamment l'autorité de l'aviation civile, l'autorité d'enquête sur les accidents, le ministère chargé des transports, le prestataire de services de navigation aérienne, l'exploitant d'aérodrome, les services météorologiques et d'autres organismes publics. Les difficultés liées à la mise en place d'un comité de coordination au niveau de l'État ont contribué à des lacunes dans l'information et à une gestion inefficace des risques de sécurité.

2.1.3. Le Kenya a mis en place un système de collecte et de traitement des données sur la sécurité (SDCPS) pour recueillir, stocker et agréger les données de sécurité et permettre leur analyse. Toutefois, le système actuel présente des difficultés liées à des outils d'analyse limités et à des mécanismes insuffisants de partage d'informations entre l'autorité de réglementation et les prestataires de services. En l'absence de données fiables, il est difficile de déceler les dangers émergents et de déterminer les priorités nationales de sécurité, et les fondements nécessaires à une prise de décision fondée sur les données font défaut.

2.1.4. Le système national de supervision de la sécurité (SSO) constitue le fondement du PNS. La supervision traditionnelle met souvent l'accent sur le respect des règlements, des politiques et des procédures, vérifié lors des inspections et des audits. Le PNS exige une approche plus proactive, dans laquelle les priorités de supervision sont déterminées par les risques de sécurité et les informations sur les performances. Cela nécessite l'élaboration de programmes de surveillance fondée sur les risques, l'établissement d'indicateurs de performance de sécurité (SPI) efficaces et l'utilisation d'évaluations des risques pour orienter les activités de supervision.

2.1.5. La mise en œuvre effective du PNS nécessite des investissements soutenus dans le personnel, la formation, les technologies de l'information, la surveillance, les études de sécurité et les enquêtes sur les accidents d'aviation. Toutefois, les priorités nationales concurrentes et les budgets limités peuvent retarder les plans de mise en œuvre et entraver le développement des initiatives de sécurité au fil du temps. Les activités du PNS devraient être intégrées au budget des dépenses publiques et être liées à des réalisations et à des résultats de sécurité mesurables.

2.1.6. Le PNS exige une compréhension commune de la gestion de la sécurité au sein de l'autorité de l'aviation civile et de l'industrie. Le manque d'homogénéité dans la formation des inspecteurs, des prestataires de services et des hauts responsables décisionnaires peut conduire à des interprétations différentes des exigences du PNS, à une faible mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et à des difficultés d'intégration de la gestion de la sécurité dans les opérations quotidiennes.

2.1.7. Plusieurs États ne disposent pas des données, de l'expertise technique et des méthodes cohérentes nécessaires pour établir des indicateurs de performance de sécurité, des cibles et des niveaux d'alerte pertinents. Il demeure difficile de mesurer l'efficacité des initiatives de renforcement de la sécurité, au-delà de la simple confirmation de l'achèvement des activités.

2.1.8. La mise en œuvre et le maintien effectifs du PNS seront évalués lors des audits USOAP-CMA. Un État peut disposer d'un document de PNS approuvé, de comités de sécurité établis et de règlements publiés, tout en rencontrant des difficultés de mise en œuvre s'il manque de personnel qualifié, de données de sécurité fiables, de ressources adéquates, de coordination interinstitutionnelle et de mécanismes permettant de mesurer l'efficacité des interventions en matière de sécurité.

3. ACTION BY THE MEETING

3.1. La réunion est invitée à prendre note des informations fournies dans la présente note, notamment des défis rencontrés par le Kenya, et à exhorter les États à:

a) examiner les progrès réalisés dans la mise en œuvre de leur PNS dans le module d'autoévaluation du Cadre en ligne (OLF) ;

b) renforcer la gouvernance de la sécurité en mettant en place un mécanisme national efficace de coordination de la sécurité associant toutes les autorités publiques et tous les prestataires de services aéronautiques concernés ;

c) soutenir le développement d'un SDCPS intégré qui facilite le compte rendu de sécurité, la qualité des données, l'analyse, la protection et l'échange des informations ; et

d) renforcer les capacités techniques au moyen de formations spécialisées en analyse des données de sécurité, en évaluation des risques, en méthodes statistiques et en gestion des performances de sécurité.