



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Première réunion du Groupe Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre du système de l'aviation (AASPG/1)

Libreville, Gabon, 3-7 novembre 2025

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.

4.6 Carences de navigation aérienne et Préoccupations Significative de Sécurité (SSC)

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
Ce document de travail rend compte des progrès réalisés dans la gestion des carences de navigation aérienne et fait le point sur l'état des Préoccupations Significatives de Sécurité (SSC) dans la région AFI.	
La suite à donner figure au paragraphe 3	
RÉFÉRENCE(S)	<p>1. Manuel du Programme universel de surveillance de la sécurité et surveillance continue</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Manuel de procédure de l'AASPG ▪ RASP AFI ▪ Plan de navigation aérienne AFI ▪ Rapport APIRG/27 & RASG-AFI/10
<i>Objectifs stratégiques</i>	<i>A – Sécurité, B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne et D – Développement économique du transport aérien</i>

1. INTRODUCTION

- 1.1. Selon la définition approuvée par le Conseil de l'OACI, une « *carence est une situation dans laquelle une installation, un service ou une procédure n'est pas conforme au plan régional de navigation aérienne approuvé par le Conseil, ou aux normes et pratiques recommandées de l'OACI y relatives, et qui a une incidence négative sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale.* »
- 1.2. Le 30 novembre 2001, le Conseil de l'OACI a approuvé une méthode uniforme d'identification, d'évaluation et de notification des carences de navigation aérienne. Les États contractants sont donc invités de notifier les carences et les actions correctives connexes aux organes compétents des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRGs).

- 1.3. APIRG/23 a approuvé les domaines minimaux de notification révisées qui serviront de référence pour les rapports sur les carences de navigation aérienne, tandis que APIRG/25 a approuvé la plate-forme en ligne de la base de données AFI sur les carences de navigation aérienne (AANDD) permettant aux États et aux organisations d'identifier et de notifier les carences.
- 1.4. Une Préoccupation Significative de Sécurité (SSC) se *produit lorsque l'État permet au titulaire d'une autorisation ou d'une approbation d'exercer les priviléges qui y sont attachés, bien que les exigences minimales établies par l'État et par les normes énoncées dans les annexes de la Convention ne soient pas respectées, ce qui entraîne un risque immédiat pour la sécurité de l'aviation civile internationale.*
- 1.5. Une SSC peut être identifiée au cours de l'activité sur site de l'USOAP CMA de l'OACI ou à n'importe quelle étape du processus de surveillance continue sur la base de preuves et d'informations recueillies auprès de l'État ou d'autres sources.

2. ANALYSE

Carences de navigation aérienne

- 2.1. La réunion AAPIRG/27 a fait état d'une lenteur persistante dans l'identification et la gestion des carences de navigation aérienne. Elle s'est félicitée des expériences partagées par le Cameroun et le Nigéria concernant leur mécanisme national de gestion des carences et de planification et de mise en œuvre des activités.
- 2.2. Les bureaux régionaux ont intensifié leurs efforts de sensibilisation pour encourager les États et les organisations à notifier les carences. Du 15 au 18 septembre 2025, s'est tenu un atelier virtuel sur la gestion des carences de navigation aérienne et le suivi de la mise en œuvre des ASBU, avec cent cinquante-deux (152) participants issus des États et Organisations.
- 2.3. A ce jour, quarante-sept (47) notifications de carences potentielles ont été faites sur la plateforme AANDD par les Etats et Organisations suivants : ARMA, Bénin, Cameroun, Mauritanie, Maurice et Seychelles. La réunion est invitée à féliciter ces États et Organisation pour leur contribution et leur appui au processus d'identification et de notification des carences potentielles. Ces notifications ont été analysées par le Comité d'examen des bureaux régionaux, conformément aux dispositions du Manuel de procédure de l'AASPG.
- 2.4. Conformément à la méthodologie uniforme contenue dans le Manuel de procédure de l'AASPG, le Comité d'examen des bureaux régionaux a analysé les notifications et confirmé la pertinence de quelques cas. Le tableau ci-dessous résume l'analyse effectuée par le Comité d'examen. Les bureaux régionaux coordonnent actuellement leurs activités avec les États concernés en vue de résoudre les cas dont les carences préliminaires ont été confirmées.

Domaine technique	# Notifications	# Non pertinent	# En attente d'informations complémentaires	# Carences préliminaires confirmées
AIM	4	2	0	2
AOP	23	21	1	1
ATM	8	5	1	2
CNS	4	2	2	0
MET	3	1	0	2
SAR	5	0	4	1
TOTAL	47	31	8	8

- 2.5. Par rapport aux cinq (5) cas notifiés en 2024 dans quatre (4) États, le nombre de notifications en 2025 s'est nettement amélioré. La réunion est invitée à prendre acte de ces progrès et encourager la poursuite de l'identification, la notification et de la résolution des carences une fois qu'elles auront été confirmées par les bureaux régionaux.
- 2.6. Pour accélérer la résolution, les États sont encouragés à créer et à mettre en place des comités nationaux, comme l'a demandé la conclusion 27/17 d'APIRG/27, avec l'appui des bureaux régionaux.
- 2.7. Étant donné que les usagers de l'espace aérien sont les bénéficiaires directs des services et des installations de navigation aérienne et qu'ils disposent souvent d'informations opérationnelles en temps réel, la réunion est invitée à encourager la réalisation d'activités de sensibilisation spécifiques à l'intention des organisations utilisatrices afin de renforcer leur participation à la gestion des carences.

Préoccupations Significatives de Sécurité (SSC)

- 2.8. Le mécanisme en quatre étapes de gestion d'une SSC comprend:
 - identification de la SSC préliminaire;
 - confirmation ou rejet de la SSC par le Comité de Validation des SSC dans les 15 jours suivant l'identification;
 - Détermination de l'efficacité des mesures prises par l'État pour résoudre la SSC; et
 - L'évaluation continue de toute SSC non résolue.
- 2.9. Une SSC n'est considérée comme résolue que lorsque les preuves fournies par l'État démontrent que les actions correctives prises sont acceptables et suffisantes pour répondre le problème de sécurité.
- 2.10. Le visualiseur interactif USOAP des résultats de l'audit de sécurité (<https://www.icao.int/usoap/safety-audit-results-usoap-interactive-viewer>) fournit au public l'accès au score de mise en œuvre effective (IE) des États, y compris des informations sur l'existence de SSC. En octobre 2025, trois États AFI avaient des SSC liés aux services de navigation aérienne (ANS):
 - La République démocratique du Congo (Depuis 2022);
 - Le Liberia (depuis 2022); et
 - Le Zimbabwe (depuis 2023).
- 2.11. Les SSC concernées sont liées à l'absence de validations en vol documentées pour assurer le franchissement des obstacles des procédures de vol aux instruments publiées, et à l'absence d'inspections en vol documentées des aides à la navigation. En réponse, les bureaux régionaux et les organisations régionales de l'OACI ont entrepris plusieurs initiatives, notamment:
 - l'accompagnement dans l'élaboration des plans d'actions correctives;
 - la tenue d'un atelier sur la prévention et la résolution des SSC; et
 - la conduite de missions de dialogue de haut niveau pour mobiliser un soutien politique.
- 2.12. Malgré des efforts soutenus d'assistance technique et de sensibilisation, les trois États continuent de faire face à des défis structurels et opérationnels qui entravent la résolution rapide des SSC identifiées, notamment:
 - *Manque de capacités institutionnelles:* Plusieurs AAC manquent d'inspecteurs qualifiés et de spécialistes en matière de conception de procédures, de validation et de surveillance des activités des ANSP,

- *Contraintes financières*: Les budgets nationaux limités et les coûts élevés associés aux services d'inspection et de validation en vol entravent la mise en œuvre des mesures correctives.
 - *Limites opérationnelles*: Certains ANSP n'ont pas accès à des aéronefs d'inspection en vol certifiés ou n'ont pas établi d'arrangements contractuels pour effectuer des inspections régulières ; et
 - *Gouvernance* : Dans certains cas, les plans d'action corrective sont retardés en raison d'une coordination insuffisante entre les intervenants ou d'une priorisation politique insuffisante des fonctions de surveillance de la sécurité
- 2.13. Les États ayant des SSC sont invités à mettre en œuvre des mesures correctives et des mesures d'atténuation efficaces et à soumettre des preuves à l'OACI pour examen et décision.
- 2.14. Compte tenu des défis susmentionnés, la réunion est appelée à encourager davantage la collaboration entre les États et les Organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) pour la surveillance partagée des activités de conception et de validation des procédures de vol aux instruments. En outre, CANSO Africa pourrait également envisager de mettre en place un mécanisme régional pour faciliter l'accès des ANSP confrontés à de tels défis aux inspections en vol des aides à la navigation et aux validations en vol des IFP.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1. La réunion est invitée à:

- a) prendre note de l'information contenue dans le présent document;
- b) Reconnaître les progrès accomplis dans la gestion des carences de navigation aérienne et dans le soutien aux États ayant des SSC;
- c) Reconnaître les difficultés rencontrées par les États affectés; et
- d) Fournir d'autres directives sur les mesures et les initiatives visant à renforcer la résolution des carences de navigation aérienne et des SSC.