



**ICAO**

## **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 5 de l'ordre du jour : Défis communs de mise en œuvre**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

<b>RÉSUMÉ</b>	
Cette note de travail présente une vue d'ensemble des défis rencontrés par les États de la région AFI dans l'accomplissement de leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago dans le cadre de l'AASPG et propose les solutions possibles.	
La suite à donner est présentée au paragraphe 3 de la présente note de travail.	
<i>Références</i>	Doc. 9750 – Plan mondial de navigation aérienne (GANP) Doc. 10004 – Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) Doc 7474 – Plan de navigation aérienne — Région Afrique-océan Indien Manuel de procédures de l'AASPG Rapport des réunions APIRG et RASG-AFI Rapports des réunions des Sous-groupes AAO et IIM d'APIRG
<i>Objectifs stratégiques</i>	<i>A – Sécurité, et B – Capacité et efficacité de la navigation aérienne</i>

## **1. INTRODUCTION**

1.1 En dépit des défis auxquels sont confrontés les États pour atteindre les objectifs et les cibles au niveau mondial, il convient de noter qu'ils ont amélioré la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, passant de 57,79 % en 2023 à 61,54 % en septembre 2025, tandis que la moyenne mondiale est passée de 68,9 % en 2023 à 70,55 % en 2025. 25 % des États de la région AFI ont atteint l'objectif de 75 % d'EI, comme le prévoit le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), édition 2023-2025.

1.2 Des exigences régionales, des indicateurs de mise en œuvre et des objectifs en matière de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne ont également été établis pour la mise en œuvre régionale du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), comme en témoignent les programmes de travail du Groupe et de ses organes contributifs.

1.3 L'AASPG et ses organes contributifs ont réalisé des progrès dans la mise en œuvre des tâches qui leur ont été assignées. Les défis des années précédentes ainsi que les nouveaux défis sont abordés dans la présente note de travail.

## 2. ANALYSE

### *Défis liés à la sécurité*

- 2.1 Les domaines d'audit les moins performants dans la région AFI ont enregistré une certaine amélioration en termes de mise en œuvre effective (EI) : le domaine AIG est passé de 44,03 % en 2023 à 46,58 % en 2025 ; l'AGA est passé de 47,6 % à 54,37 % ; l'ANS de 53,54 % à 57,61 % et l'OPS de 58,2 % à 63,12 %.
- 2.2 Dans le domaine AIG, les États ne disposent pas des procédures, outils et équipements nécessaires pour remplir leurs obligations. Ces défis sont principalement liés à l'absence d'autorités indépendantes d'enquête sur les accidents, disposant de financement adéquat. Concernant les domaines ANS et AGA, la plupart des carences découlent de l'absence ou de l'inefficacité des activités de certification et de surveillance. En ce qui concerne le domaine OPS, certains États ont mis en place un processus de certification pour les nouveaux exploitants aériens sans disposer du personnel qualifié, de la réglementation, des procédures et des directives adéquats, ni d'une coordination appropriée avec les exploitants aériens postulants.
- 2.3 Il convient de noter que la falsification de documents et les transferts transfrontaliers d'aéronefs constituent un défi récurrent pour de nombreux États. À cet égard, les États sont encouragés à partager leurs informations pertinentes concernant l'immatriculation des aéronefs et les certificats d'exploitation aérienne par le biais du Réseau d'information en ligne sur la navigabilité (OAIN) accessible sur iSTARS.,
- 2.4 En ce qui concerne les EI les plus bas pour les éléments cruciaux, on constate une amélioration globale, en particulier pour le CE-4, qui est passé de 56 % en 2023 à 60,54 % en 2025, le CE-6, qui a augmenté de 56,15 % à 60,97 %, le CE-7 qui a enregistré une hausse de 43,07 % à 47,46 % et le CE-8 qui a augmenté de 32,86 % à 35,76 %.
- 2.5 Pour le CE-6, les processus liés à la certification des exploitants aériens et des aérodromes, aux approbations spécifiques, à la délivrance des licences, à l'évaluation médicale et à l'agrément des organismes de formation doivent encore être améliorés. L'approbation effective du RVSM, la surveillance associée et la coordination/l'échange d'informations avec les parties prenantes, en particulier ARMA, demeurent une préoccupation.
- 2.6 En ce qui concerne le CE-7, de nombreux États n'ont pas encore mis en place un système de surveillance fondé sur les risques, compte tenu de leur niveau d'activité aérienne et des ressources limitées dont ils disposent.

- 2.7 La mise en œuvre effective moyenne du CE-8 (Résolution des problèmes de sécurité) au sein des États de la région AFI reste la plus faible, à 35,8 %. Afin d'aider les États à relever ces défis, une formation sur la résolution des problèmes de sécurité a été organisée en mars 2025 en collaboration avec l'Autorité de l'aviation civile de Singapour, en plus de l'assistance technique permanente fournie par les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI.
- 2.8 Les 5 préoccupations significatives de sécurité (SSC) identifiées dans la région dans le domaine ANS résultent du manque d'étalonnage des aides à la navigation et de la non-validation des procédures de vol. Elles sont actuellement traitées par les États avec le soutien des Bureaux régionaux de l'OACI et d'autres parties prenantes.
- 2.9 Bien que la mise en œuvre des Programmes nationaux de sécurité (SSP) demeure un défi dans la région, l'ensemble des questions de protocole (PQ) du programme USOAP CMA 2024, y compris les parties SSP et SMS, sera entièrement intégré dans l'OLF d'ici la fin 2026. À cet égard, Les États doivent réaliser de manière proactive une auto-évaluation sur ces PQ afin d'identifier les carences et de prendre des mesures correctives.
- 2.10 Comme prescrit par la réunion APIRG/27 & RASG-AFI/10, les États devraient être davantage formés/sensibilisés aux systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) et à la mobilité aérienne avancée (AAM). À cet égard, un atelier sur les RPAS a été organisé du 23 au 27 juin 2025 à Nairobi par les Bureaux régionaux ESAF et WACAF. Par ailleurs, les Bureaux régionaux ont participé à un symposium sur l'AAM.
- 2.11 De nombreux États ne mettent pas régulièrement à jour leurs informations dans la plateforme en ligne USOAP CMA. Cela a un impact négatif sur la préparation des États aux activités du programme USOAP CMA. En 2025, trois des cinq États prévus pour les activités USOAP CMA dans les zones ESAF et WACAF ont été reportés en raison d'un manque de préparation.
- 2.12 Quatorze États de la région AFI avec un score EI inférieur à 45 % sont confrontés à des défis systémiques à long terme liés à des cadres législatifs/réglementaires obsolètes, à des procédures et des outils inadaptés et à un manque de personnel technique qualifié. À cet égard, la mise en œuvre de projets d'assistance technique complets pourrait être envisagée, comme suggéré dans le cadre du SMO/SG.

### ***Défis liés à la navigation aérienne***

- 2.13 Les réunions des Sous-groupes AAO et IIM ont mis en évidence certains défis qui continuent d'affecter la mise en œuvre effective des questions relatives à la navigation aérienne dans la région.
- 2.14 Le Groupe d'analyse des événements ATS (AEAG) nouvellement formé, qui s'est substitué au Groupe d'analyse des incidents ATS (AIAG), s'est réuni du 13 au 17 octobre 2025. Sur les 455 événements analysés au cours de la réunion, il a été noté que les principaux facteurs contributifs et causes des incidents comprenaient les compétences du contrôle aérien,

l’insuffisance des installations de communication air-sol, l’inefficacité des systèmes de gestion de la faune, l’état des pistes, l’organisation et la gestion de l’espace aérien, et les carences en matière de coordination du contrôle aérien.

- 2.15 Le signalement des événements/incidents était également inadéquat en raison de la mauvaise qualité des données fournies par les États. Dans certains cas, les mesures correctives ont été jugées punitives plutôt que correctives. La réunion se souviendra que l’APIRG/27 avait noté le défaut d’auto-déclaration parmi le personnel de l’aviation dû à la crainte de sanctions et a exhorté les États à mettre en œuvre une « culture d’équité » afin de favoriser un système de notification des incidents plus complet.
- 2.16 L’absence ou l’inefficacité des plans de contingences ATM dans certaines FIR, ainsi que la faiblesse de la coopération régionale et inter-régionale, ont entravé la coordination efficace des incidents dans la région. Cela a souvent entraîné une congestion de l’espace aérien, un nombre élevé de grands écarts de hauteur (LHD) et des rapports de perte de séparation.
- 2.17 La région continue de faire face à des défis liés au soutien des États par rapport à la mise en œuvre des conclusions/décisions d’APIRG, notamment les réglementations en faveur, entre autres, de la procédure SLOP, de l’utilisation flexible de l’espace aérien, des recherches et sauvetage, de l’interopérabilité des systèmes ANS, de la notification des incidents ATS et des dispositions de mesures d’exception.
- 2.18 En outre, la région manque d’experts pour soutenir les activités des sous-groupes et accompagner les nouvelles technologies telles que FF-ICE, SWIM, UTM, PBCS, AAM, HAO, etc.

### **3. SUITE À DONNER**

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note des informations fournies dans la présente note de travail ;
- b) envisager de nouvelles initiatives pour aider à relever les défis identifiés ;
- b) exhorter les États ayant un faible score EI à adopter un engagement politique plus fort et à allouer des ressources suffisantes pour mettre en place des systèmes efficaces de supervision de la sécurité ; et
- c) encourager l’OACI à accélérer l’harmonisation des dispositifs de mesures d’exception pour une meilleure efficacité de coordination inter-régionale.