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

4.6. Carences de navigation aérienne et Préoccupations significatives de sécurité

(Présenté par le Secrétariat)

RÉSUMÉ	
Ce note de travail fait point sur les progrès réalisés dans la gestion des carences de navigation aérienne et fournit une mise à jour sur l'état des préoccupations significatives de sécurité (SSC) dans la région AFI. La suite à donner par la réunion est au paragraphe 3.	
REFERENCE(S)	• Doc 9735 – Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue • Manuel de procédure AASPG • AFI RASP • Plan AFI de navigation aérienne • Rapport AASPG/1
Buts stratégiques	*A - Chaque vol est sécurisé et sûr;* *B - L'aviation est durable sur le plan environnemental.*

1 INTRODUCTION

1.1 Conformément à la définition approuvée par le Conseil de l'OACI, une « carence » 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 de l'OACI associées, et dont la situation a un impact négatif sur la sécurité, la régularité et/ou l'efficacité de l'aviation civile internationale.

1.2 La base de données AFI des carences de navigation aérienne (AANDD) reste le principal mécanisme pour l'identification, l'évaluation, le suivi et la résolution des carences de navigation aérienne dans la région AFI. La gestion des carences soutient la mise en œuvre du Plan AFI de Navigation Aérienne et contribue à l'amélioration continue des services de navigation aérienne.

1.3 Conformément à la méthodologie approuvée pour la gestion des carences de navigation aérienne, les notifications soumises à travers l'AANDD sont examinées par les bureaux régionaux de l'OACI afin d'en déterminer la pertinence, d'évaluer leur impact opérationnel et d'identifier les actions de suivi requises des États et organisations concernés.

1.4 Une préoccupation significative de sécurité (SSC) survient lorsqu'un État permet au titulaire d'une autorisation ou d'une approbation d'exercer les privilèges qui y sont attachés, bien que les exigences minimales établies par l'État et par les normes énoncées dans les annexes ne soient pas respectées, constituant un risque immédiat pour la sécurité de l'aviation civile internationale.

1.5 Un SSC peut être identifié lors d'une activité sur site d'UASOAP-CMA de l'OACI ou à toute étape du processus de surveillance continu sur la base de preuves et d'informations recueillies auprès de l'État ou d'autres sources.

2. ANALYSE

2.1 Carences de navigation aérienne

2.1.1 La réunion AASPG/1 avait été informée de quarante-sept (47) notifications de potentielles carences faites sur la plateforme AANDD par les États et organisations suivants : le Bénin, le Cameroun, la Mauritanie, l'île Maurice, les Seychelles et l'ARMA. La réunion avait félicité ces États et organisations pour leur contribution et leur soutien au processus d'identification et de rapport des potentielles carences.

2.1.2 Le Comité d'examen des bureaux régionaux a analysé les notifications et confirmé la pertinence de huit (8) cas et a entrepris une coordination avec les États concernés pour la résolution des cas confirmés comme des carences préliminaires. La résolution de cette cas est suivie par les bureaux régionaux de l'OACI.

2.1.3 Après coordination avec les États concernés, sur les huit (8) notifications nécessitant des informations supplémentaires, six (6) ont été confirmées comme carences préliminaires, tandis qu'une (1) a été résolue et une (1) nécessite encore plus de clarifications. Les bureaux régionaux continuent de coordonner avec les États et de surveiller les plans d'action corrective des cas confirmés.

2.1.4 En octobre 2026, six (6) nouvelles notifications ont été reçues via l'AANDD. Leur analyse par les bureaux régionaux est en cours et les États concernés seront invités à fournir des plans d'action corrective appropriés pour résoudre les cas éventuellement confirmés.

2.2 Préoccupations significative de sécurité (SSC)

2.2.1 Lors de sa première réunion, l'AASPG avait noté l'amélioration des capacités de supervision de la sécurité de la région AFI, le score moyen de Mise œuvre effective (EI) passant de 57,79 % en 2023 à 61,54 % en septembre 2025. Elle avait également été noté que 25 % des États de la région AFI ont atteint l'objectif de 75 % d'EI exigé par les éditions GASP 2023-2025 et AFI-RASP 2023-2025.

2.2.2 Malgré les améliorations récentes, certains défis de supervision de la sécurité persistent, notamment dans les domaines des enquêtes sur les accidents (AIG), des aérodromes et aides au sol (AGA), des services de navigation aérienne (ANS) et des opérations aériennes (OPS), y compris la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC) en cours dans certains États de la région AFI.

2.2.3 Le SSC au Zimbabwe a été résolu avec succès au 6 juillet 2026 grâce à la mise en œuvre réussie du plan d'action corrective. Actuellement, quatre (4) préoccupations significatives de sécurité (SSC) liées à la validation en vol des procédures de vol aux instruments (IFP) et à l'inspection en vol des aides à la navigation restent non résolues dans la région AFI.

2.2.4 Le Libéria a réalisé de bons progrès dans la mise en œuvre du plan d'action corrective visant à résoudre ses deux SSC avec le soutien du Bureau régional WACAF, du Programme africain de procédures de vol (AFPP) et de l'Organisation régional de supervision de la sécurité aérienne du groupe Accord de Banjul (BAGASOO). Les preuves fournies par l'État sur la mise en œuvre de ses plans d'action sont actuellement examinées par l'OACI.

2.2.5 Le bureau régional WACAF a continué de soutenir la République démocratique du Congo (RDC) dans la gestion de ses deux SSC ANS à travers une étroite coordination avec l'Autorité de l'aviation civile et le fournisseur de services de navigation aérienne, y compris le suivi de la mise en œuvre des plans d'action corrective (CAP), l'examen des preuves à l'appui et l'identification des actions requises pour leur résolution. Des progrès ont été réalisés, notamment dans la réalisation d'inspections en vol des aides à la navigation (Navaids) sur plusieurs aérodromes et la validation en vol de plusieurs procédures de vol aux instruments. Néanmoins, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour assurer la mise en œuvre durable du programme d'inspection en vol Navaids, renforcer les capacités de conception et de supervision des procédures de vol aux instruments, et achever les actions correctives restantes nécessaires à la résolution des SSC.

2.2.6 The persisting challenges underscore the need for sustained and tailored implementation support activities to strengthen States' safety oversight capabilities. Les défis persistants soulignent la nécessité d'activités de soutien à la mise en œuvre durables et adaptées pour renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États.

3 SUITE A DONNER

3.1 La réunion est invitée à:

a) noter les informations fournies dans cette note ; et
b) exhorter les États à résoudre les carences et les SSC identifiées dans les délais.