



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Deuxième réunion du Sous-groupe « Gestion et Supervision de la Sécurité » (SMO/SG) de l'AASPG

Dakar, Sénégal, 29 juin au 3 juillet 2026

Point n° 3 de l'ordre du jour : Réalisations du Sous-groupe de Gestion et de Supervision de la Sécurité

3.1 Bilan des progrès enregistrés par l'équipe du projet « Renforcement des systèmes de supervision de la sécurité des États »

(Présenté par le Coordinateur de l'équipe de projet)

SOMMAIRE	
Cette note de travail présente les résultats obtenus par l'équipe chargée du projet « Système de supervision de la sécurité des États (SSO) » depuis sa création au sein du sous-groupe « Gestion et Supervision de la sécurité » (SMO/SG) de l'AASPG. Les suites à donner figurent au Paragraphe 3	
Références :	• Rapport de la reunion AASPG1 t • Rapports de la réunion de création du SMO/SG et de sa première réunion • Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) • Plan régional AFI de la sécurité de l'aviation (AFI-RASP) • Document du programme AFI Safety Plan • Manuel de procédures AASPG Handbook
Objectifs stratégiques	A. Chaque vol est sûr et sécurisé D. Aucun pays laissé de côté

1. INTRODUCTION

1.1 1.1 Le sous-groupe « Gestion et Supervision de la Sécurité » (SMO/SG) a été créé afin d'aider les États à renforcer leurs capacités en matière de supervision de la sécurité grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un projet spécifique.

1.2 La réunion de lancement de l'équipe du projet SSO s'est tenue le 25 février 2026. Au cours de cette réunion, l'équipe du projet a élu ses responsables comme suit :

- Coordinatrice de l'équipe de projet (PTC) : Penina Ngugi, Kenya,
- Rapporteur : Issoufou Abdoulaye, Niger, et

- Rapporteur adjoint : Ishmael Sebogodi, Afrique du Sud.

1.3 Depuis lors, l'équipe de projet s'emploie activement à faire avancer le projet à travers une série de réunions. À ce jour, quatre réunions supplémentaires ont eu lieu, au cours desquelles les membres ont élaboré le cadre du projet, identifié les domaines d'intervention prioritaires, affiné les stratégies de mise en œuvre et discuté des besoins en ressources, de l'implication des parties prenantes et des mécanismes de coordination nécessaires pour garantir la réussite de la mise en œuvre du projet.

1.4 L'équipe de projet a été chargée d'élaborer un cadre global destiné à accompagner les États présentant des préoccupations significatives de sécurité (SSC), ceux dont le score de mise en œuvre effective (EI) est faible, ainsi que les États n'ayant pas fait l'objet d'un audit. Le présent document fait le point sur les progrès réalisés par l'équipe de projet, met en évidence les difficultés rencontrées, formule des recommandations pour y remédier et présente les activités prévues en vue de la mise en œuvre du projet. La proposition de document de projet figure en annexe C de la présente de travail.

2. DISCUSSION

2.1. Une supervision de la sécurité efficace et continue demeure une obligation fondamentale des États contractants au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Malgré les progrès réalisés dans l'ensemble de la région AFI, plusieurs États continuent de rencontrer des difficultés pour mettre en œuvre et maintenir des systèmes efficaces de supervision de la sécurité.

2.2. Le score global de mise en œuvre effective (EI) de l'USOAP pour les États du RASG-AFI s'élève à 61,13 %, ce qui reste inférieur à la moyenne mondiale de 70,44 %. À ce jour, deux États n'ont pas encore fait l'objet d'un audit USOAP, tandis que l'OACI a mené au total 77 audits CMA et 121 activités de validation dans la région. En ce qui concerne les performances par rapport aux objectifs du GASP 2023-2025, 75 % des États n'ont pas encore atteint le seuil de référence de 75 % pour l'EI, seuls 25 % ont atteint cet objectif et aucun n'a atteint le seuil de 95 % pour l'EI. L'annexe A de la présente note de travail présente les résultats de l'USOAP-CMA pour la région AFI.

2.3. A ce jour, cinq préoccupations significatives de sécurité (SSC) sont recensées dans trois États de la région RASG-AFI. Il convient de noter que la région n'a enregistré aucun accident mortel impliquant des vols commerciaux réguliers avec des aéronefs de plus de 5,7 tonnes en 2025. Le taux d'accidents s'établit à 3,88 accidents par million de départs en 2025, ce qui reflète une tendance à la baisse, tandis que la moyenne sur cinq ans est de 4,54. Le taux d'accidents s'établit à 3,88 accidents par million de départs en 2025, ce qui reflète une tendance à la baisse, tandis que la moyenne sur cinq ans est de 4,54.

2.4. Toutefois, pour s'aligner sur le taux d'accidents mondial, compte tenu du volume de trafic du RASG-AFI, la fourchette annuelle acceptable devrait se situer entre 0,07 et 3,39 accidents par million de départs. Par conséquent, le taux actuel de 3,88 reste supérieur à la référence mondiale et n'est pas encore aligné sur celle-ci. L'annexe B du présent document de travail présente le taux d'accidents pour les opérations commerciales régulières portant sur des aéronefs de plus de 5 700 kg.

2.5. Depuis la mise en place de l'équipe de projet, des progrès significatifs ont été réalisés dans le cadre du renforcement des systèmes de supervision de la sécurité des États. Parmi les principales réalisations, on peut citer :

1. Élaboration du concept du projet et du cadre de mise en œuvre visant à soutenir les États présentant de faibles scores en matière de mise en œuvre effective (EI), des préoccupations significatives de sécurité (SSC) et les États n'ayant pas fait l'objet d'un audit ;
2. Définition sur la base des résultats d'audits USOAP-CMA et de la performance des États en matière de supervision de la sécurité des critères d'éligibilité et d'identification des États bénéficiaires au sein de la région AFI ;
3. Élaboration d'un premier document de projet (PRODOC), intégrant les objectifs proposés, la stratégie de mise en œuvre, les modalités de gouvernance, le cadre de gestion des risques, les mesures de pérennité et les estimations budgétaires indicatives, en vue d'un examen et d'une mise au point ultérieurs par la réunion SMO/SG2 et les bureaux régionaux de l'OACI.

2.6. Malgré les progrès réalisés, l'équipe de projet a rencontré plusieurs difficultés au cours de son élaboration, notamment :

1. Les disparités entre les États en matière de maturité des systèmes de supervision de la sécurité, qui nécessitent une approche de mise en œuvre souple et adaptée ;
2. Les difficultés à prévoir le niveau d'assistance requis pour chaque État en raison de la diversité des contextes réglementaires et organisationnels ;
3. Les risques de chevauchement avec des initiatives régionales et partenariales existantes, qui exigent une coordination et une harmonisation accrues des efforts ; et
4. L'incertitude concernant les mécanismes de financement à long terme destinés à soutenir l'extension du projet au-delà de la phase pilote.

2.7. Afin de faciliter la mise en œuvre efficace du projet de renforcement du système de surveillance de la sécurité des États, coordonné par les bureaux régionaux de l'OACI (ESAF et WACAF), l'équipe de projet formule les recommandations suivantes :

1. L'équipe de projet devrait mener des évaluations des besoins pour chaque État avant la mise en œuvre.

2. Adopter une approche de mise en œuvre par étapes et fondée sur les risques, permettant d'adapter le soutien en fonction du niveau de maturité de chaque État.
3. Tirer parti du mécanisme de coordination en place pour minimiser ou éviter les chevauchements et les doubles emplois.
4. Par l'intermédiaire de l'OACI, de l'AFCAC, des RSOO et RAIO, impliquer de manière proactive les bailleurs de fonds et les partenaires afin de mobiliser des ressources, d'obtenir des financements et de garantir un soutien continu.

3. SUITE A DONNER

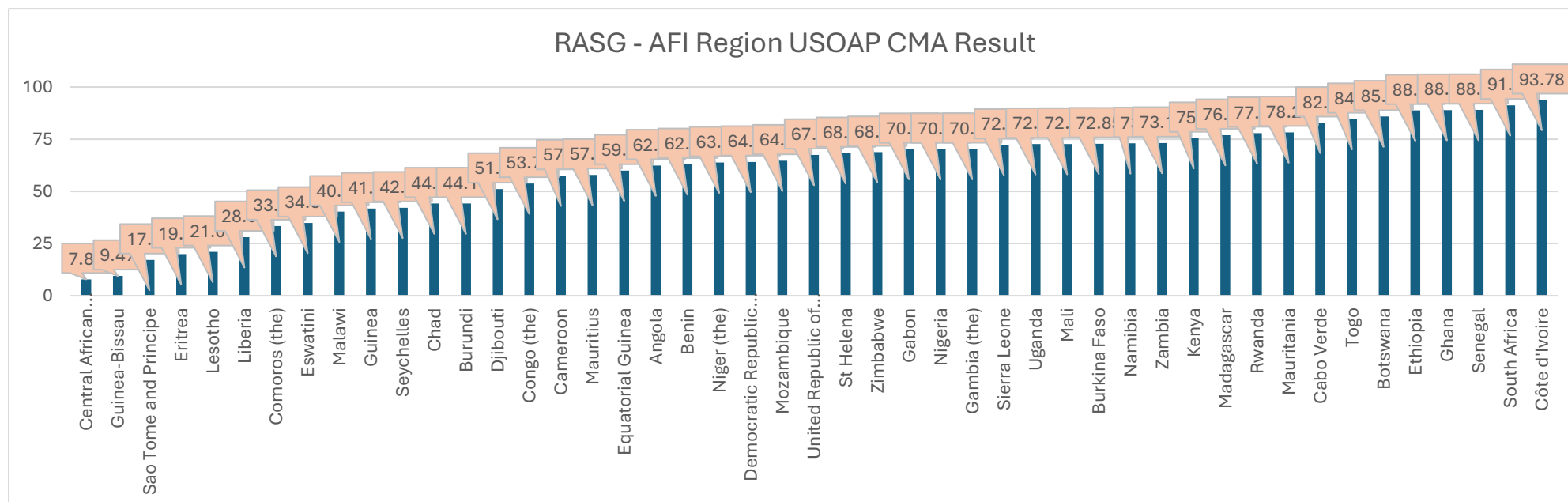
3.1. La réunion est invitée à :

- a) Prendre connaissance des informations présentées dans ce document ; et
- b) Examiner le projet proposé de « Projet de renforcement des systèmes de supervision de la sécurité des États » et formuler des commentaires, le cas échéant.

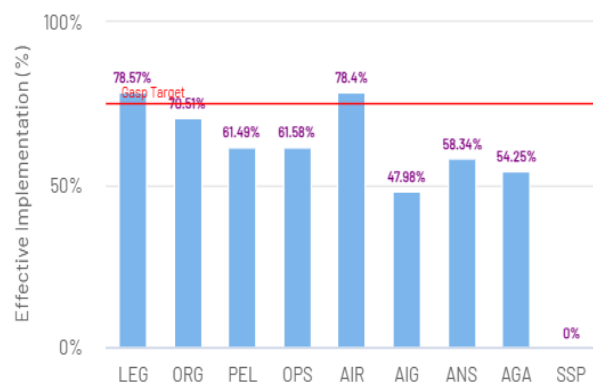
--- FIN ---

ANNEXE A

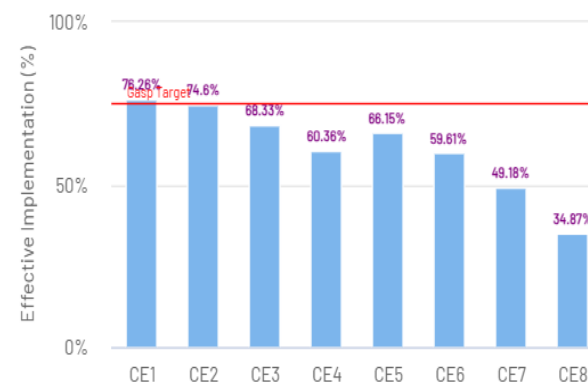
Résultats USOAP CMA de la région RASG-AFI



EI by Area



EI by Critical Element



	LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
CE-1	90			20		141	28	26
CE-2	88		102	147	178	173	105	138
CE-3		101	60	110	55	229	179	77
CE-4		20	123	77	73	121	220	95
CE-5	29	7	107	200	165	915	23	162
CE-6			513	742	230		221	1041
CE-7			213	266	110		1025	671
CE-8			184	180	91	246	181	252

Protocol findings by Area and Critical Element intersection

Appendix B

Accident Rate for Scheduled Commercial above 5700kg

