



MINISTERE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE  
DE CÔTE D'IVOIRE**

Abidjan, le 19 JAN. 2017

Décision n° 000433 /ANAC/DSNAA/DJA  
relative à l'organisation et au fonctionnement des services  
de gestion d'information aéronautique « RACI 5017 »

**LE DIRECTEUR GENERAL**

- Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu Le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé ANAC ;
- Vu le Décret n° 2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'ANAC ;
- Vu le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'ANAC à prendre par décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation des règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile ;

Page 1 sur 6

Décision relative à l'organisation et au fonctionnement des services de gestion d'information aéronautiques « RACI 5017 »

Vu la Décision n° 0220/ANAC/DAJR/DCSC du 26 janvier 2013 portant Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux services d'information aéronautique (RACI 5007).

Sur proposition de la Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des aérodromes (DSNAA) et après avis de la Direction du Transport Aérien ;

## DECIDE

### Article 1 : Définitions

Dans la présente décision les termes et expressions suivants ont la définition ci-après :

**Une formation de base** : C'est la formation au cours de laquelle des compétences et connaissances de base liées aux tâches de travail d'agent AIM sont acquises pour un personnel nouvellement recruté avant de tenir un poste. Cette formation est toujours associée à une formation en cours d'emploi (FCE)

**Une formation en cours d'emploi (FCE)** : C'est la formation pratique reçue par un agent en étant sous la supervision d'un encadreur désigné. Elle porte sur les connaissances assimilées au cours de la formation ab-initio et de base.

**Une formation spécialisée** : La formation spécialisée c'est la formation reçue par un agent en fonction de la spécificité de son domaine d'activité. Elle est fonction des tâches et des fonctions assignées à l'agent.

**Une formation de recyclage ou récurrente** : La formation de recyclage est la formation dont le suivi périodique est nécessaire pour l'actualisation et le maintien de compétences, de connaissances de l'agent.

### Article 2: Objet

La présente décision fixe des exigences relatives à l'organisation et au fonctionnement des services d'information aéronautique en Côte d'Ivoire.

### Article 3: Champ d'application

La présente décision est applicable à tous les fournisseurs de services de données et d'information aéronautiques de Côte d'Ivoire.

✍

#### **Article 4: fonctions et responsabilités de l'AIS**

Le fournisseur de service AIS doit clairement définir pour tout organisme assurant le service d'information aéronautique selon son domaine de responsabilité les fonctions et responsabilités du service AIS conformément au RACI 5007 en son paragraphe 2.2.

#### **Article 5 : Organisation structurelle**

Le service d'information aéronautique (AIS) est assuré à trois niveaux pour tout l'espace aérien et sur l'ensemble du territoire de la République de Côte d'Ivoire:

##### 5.1 L'informateur national

L'informateur national est chargé:

- a. de la centralisation, de l'autorisation et du contrôle des informations publiées dans l'AIP et/ou au travers des SUPP AIP et des AIC.
- b. du contrôle de la diffusion des NOTAM ;
- c. du contrôle des informations reçues de l'informateur local et de l'autorisation de leur exploitation par l'informateur principal.

**L'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) assure la fonction d'informateur national.** Elle peut confier tout ou une partie de l'activité à un ou plusieurs fournisseurs des services de la navigation aérienne. Toutefois, elle reste le seul responsable des informations publiées sur la Côte d'Ivoire au titre du service d'information aéronautique.

##### 5.2 L'informateur principal

L'informateur principal est chargé notamment :

- a. de la réception des données et informations aéronautiques ;
- b. de l'édition et de la publication de l'AIP et ses amendements ;
- c. de la mise en forme et la diffusion de SUPP AIP et des AIC ;
- d. du contrôle des demandes de NOTAM et la diffusion des NOTAM.

L'informateur principal met dans la forme voulue par le système intégré d'information aéronautique), les informations autorisées par l'informateur national et les publie. Toutefois, pour les NOTAM et lorsque la situation l'y oblige, l'informateur principal met l'information dans le système intégré d'information aéronautique et en informe l'informateur national.

*Note : En Côte d'Ivoire, l'ASECNA est la structure qui assure la fonction d'informateur principal.*

### 5.3 L'informateur local

5.3.1 L'informateur local est chargé de la collecte des renseignements dans sa zone de responsabilité. Il transmet toute information utile ou susceptible de l'être pour la sécurité de la navigation aérienne à l'informateur principal et à l'informateur national.

Il est responsable de l'exactitude des informations publiées concernant sa zone de responsabilité et veille à l'exactitude des informations et au déclenchement de leur mise à jour.

Il est responsable notamment:

- a) de la tenue de la documentation de base ;
- b) de la recherche, de la collecte et de la vérification des renseignements dans sa zone de couverture ;
- c) de la rédaction des demandes de NOTAM et de leur transmission à l'informateur principal et à l'informateur national ;
- d) du traitement des NOTAM reçus ;
- e) de la fourniture des bulletins d'information de vol ;
- f) de l'exploitation des circulaires d'information aéronautique (AIC) et suppléments d'AIP ;
- g) de l'affichage des renseignements essentiels ;
- h) de la tenue des dossiers d'aérodrome.

5.3.2 Pour assurer sa mission avec efficacité, l'informateur local doit établir un arrangement formel sous forme de convention ou de «protocole d'accord de niveau de service (SLA)» avec l'informateur principal.

**Pour tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, cette fonction est assurée par le bureau ou unité de gestion d'information aéronautique.**

5.3.3 Un bureau d'information aéronautique est obligatoire sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique et doté d'un contrôle d'aérodrome ou d'un organisme assurant le service d'information d'aérodrome (AFIS).

#### **Article 6 : Profil des agents AIM**

Les conditions minimales requises pour être recruté en qualité d'agent AIM sont :

- a. être âgé d'au moins 18 ans ;
- b. être titulaire d'au moins du diplôme de technicien d'aviation civile (TAC) obtenu dans une institution de formation d'aviation civile ;
- c. être en bonne santé mentale et physique.

## **Article 7 : Personnel AIS**

- 7.1 L'organisme chargé d'assurer le service d'information aéronautique (AIS) doit disposer de personnel qualifié, compétent et en nombre suffisant pour assurer leurs tâches quotidiennes.
- 7.2 A cet effet, le fournisseur de service AIS doit établir une méthode de détermination de l'effectif requis pour se conformer à la réglementation en vigueur.
- 7.3 En outre il doit établir une politique et des procédures permettant de recruter et de conserver ce personnel.

## **Article 8 : Formations**

- 8.1 Le fournisseur de service AIS doit élaborer et mettre en œuvre un programme de formation périodique qui prend en compte la formation de base, la formation en cours d'emploi, la formation spécialisée et la formation récurrente (recyclage) de son personnel AIS.

Le programme de formation doit permettre d'assurer le maintien de la compétence du personnel technique AIS pour les nouveaux équipements, procédures et systèmes de communication modernisés.

- 8.2 En plus, le programme de formation doit être soumis à l'ANAC pour acceptation avant sa mise en œuvre.

### 8.3 Dossier de formation

Le fournisseur de service AIS doit établir et mettre en œuvre un mécanisme pour la tenue de dossier de formation du personnel AIS.

Les dossiers de formation doivent inclure des certificats, des fiches d'évaluation de FCE effectuées et tout autre document lié à la formation et à l'approbation des travaux effectués.

## **Article 9 : Moyens de télécommunications**

Les moyens de télécommunications pour les échanges d'information entre l'informateur local, l'informateur principal et ou l'informateur national doivent être clairement indiqués et les protocoles y afférents doivent être consignés dans les manuels d'exploitation appropriés qui seront validés par l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) conformément aux dispositions des règlements aéronautiques de Côte d'Ivoire en vigueur.

## **Article 10 : Description d'emploi**

Le fournisseur de service AIS doit établir des descriptions d'emploi pour son personnel technique.

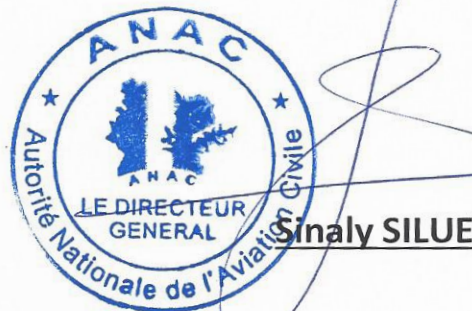
Ces descriptions d'emploi doivent préciser l'objectif de l'emploi, les responsabilités et les défis majeurs de chaque poste. Elles doivent prévoir également les conditions de qualifications et d'expérience minimale ainsi que les qualités requises pour chacun de ces postes.

## **Article 11 : Application**

Le Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodrômes (DSNAA) de l'ANAC est chargé de l'application et de l'exécution de la présente décision qui sera publiée sur le site web de l'ANAC ([www.anac.ci](http://www.anac.ci)) et par Circulaire d'Information Aéronautiques (AIC) de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).

## **Article 12: Entrée en vigueur**

La présente décision qui abroge toutes les dispositions antérieures, entre en vigueur à compter de sa date de signature et est applicable à partir du 1<sup>er</sup> Juin 2017.



**Ampliation :**  
ASECNA  
SODEXAM  
AERIA  
Tout Exploitant