



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

Abidjan, le 16 JUIN 2022

Décision n° 004372 / ANAC/DTA/DSV/DSNAA/DSSC
portant adoption du Plan national de Sécurité de l'Aviation
Civile (NASP), « PLAN-PNS-8555 »

LE DIRECTEUR GENERAL,

- Vu** la Constitution,
- 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 de Côte d'Ivoire ;
- 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'Administration autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » (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** le Décret n° 2022-160 du 09 mars 2022 portant modification des articles 7, 9 et 10 du 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° 417/MT du 4 septembre 2012 portant nomination du Dirigeant Responsable du Programme National de Sécurité de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n° 67/MT/CAB du 23 septembre 2019 portant approbation du Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la gestion de la sécurité, dénommé RACI 8002 ;

ORGANE DE RÉGLEMENTATION DE CONTRÔLE DE SÛRETÉ ET DE SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN EN CÔTE D'IVOIRE

07 B.P. 148 ABIDJAN 07 - Tél.: (225) 27 21 27 73 93 / 27 21 27 75 33 / 27 21 58 69 00/01 - Fax : (225) 27 21 27 63 46 - E-mail : info@anac.ci/anac_ci@yahoo.fr

Sur proposition de la Direction de la Sécurité et du Suivi de la Conformité et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et la sûreté de l'aviation civile,

DECIDE :

Article 1 : Objet

Est adopté le Plan National de Sécurité de l'Aviation Civile connu sous le sigle anglais NASP et codifié « PLAN-PNS-8555 ».

Article 2 : Portée

Le PLAN-PNS-8555 décrit la stratégie de la Côte d'Ivoire en matière de gestion de la sécurité de l'aviation civile. Il établit les objectifs et les cibles pour l'atteinte d'un niveau de sécurité acceptable et présente une série d'initiatives visant à améliorer la sécurité l'aviation civile au niveau national.

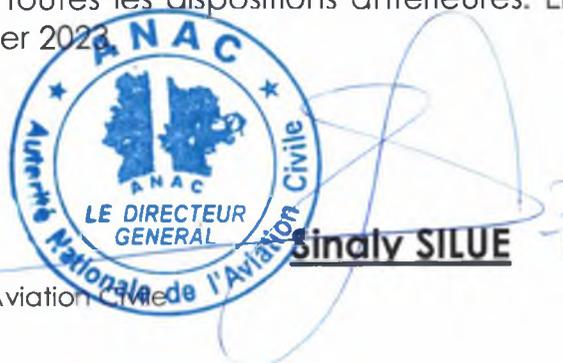
Article 3 : Domaine d'application

Le PLAN-PNS-8555 s'applique à tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du Programme National de Sécurité (PNS) de l'État, notamment :

- le Ministère en charge de l'aviation civile ;
- l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ;
- Bureau Enquête-Accidents d'Aviation (BEA) ;
- les Bases Aériennes d'Abidjan et de Bouaké ;
- les prestataires de services qui relèvent de l'ANAC et qui sont soumis à l'obligation de mettre en œuvre un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) conformément au Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la gestion de la sécurité (RACI 8002).

Article 4 : Date d'entrée en vigueur

La présente décision abroge toutes les dispositions antérieures. Elle entre en vigueur à compter du 02 janvier 2023.



P.J : Plan National de Sécurité de l'Aviation Civile
« PLAN-PNS-8555 »

Ampliations :

- Ministère des transports
- Toutes Directions ANAC
- SDIDN ANAC
- Bureau Enquête-Accidents d'Aviation (BEA)
- Base Aérienne d'Abidjan
- Base Aérienne de Bouaké
- Prestataires de services



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

Réf : PLAN-PNS-8555

**PLAN NATIONAL DE SECURITE DE
L'AVIATION CIVILE**

« PLAN-PNS-8555 »

Première édition – Avril 2022

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

<i>Pages</i>	<i>Edition</i>	<i>Date d'édition</i>	<i>Amendement</i>	<i>Date d'amendement</i>
i	1	29/04/2022	0	29/04/2022
ii	1	29/04/2022	0	29/04/2022
iii	1	29/04/2022	0	29/04/2022
iv	1	29/04/2022	0	29/04/2022
v	1	29/04/2022	0	29/04/2022
vi	1	29/04/2022	0	29/04/2022
vii	1	29/04/2022	0	29/04/2022
viii	1	29/04/2022	0	29/04/2022
ix	1	29/04/2022	0	29/04/2022
x	1	29/04/2022	0	29/04/2022
1-1	1	29/04/2022	0	29/04/2022
1-2	1	29/04/2022	0	29/04/2022
1-3	1	29/04/2022	0	29/04/2022
1-4	1	29/04/2022	0	29/04/2022
2-1	1	29/04/2022	0	29/04/2022
2-2	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-1	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-2	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-3	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-4	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-5	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-6	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-7	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-8	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-9	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-10	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-11	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-12	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-13	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-14	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-15	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-16	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-17	1	29/04/2022	0	29/04/2022

3-18	1	29/04/2022	0	29/04/2022
3-19	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-1	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-2	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-3	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-4	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-5	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-6	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-7	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-8	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-9	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx1-10	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-1	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-2	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-3	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-4	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-5	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-6	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-7	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-8	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-9	1	29/04/2022	0	29/04/2022
Anx2-10	1	29/04/2022	0	29/04/2022

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Edition/ Amendement</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i>
		- <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
0 (Edition 01)	Création du document	16 JUIN 2022 02 JAN. 2023 02 JAN. 2023

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	--	--

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

<i>Rectificatif</i>	<i>Objet</i>	<i>Date de publication</i>

 <p data-bbox="196 152 512 203">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="651 98 1083 165">Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p data-bbox="1211 91 1401 192">Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	---	---

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

- 1) Plan stratégique de développement 2019-2023 ;
 - 2) RACI 8002 – Gestion de la Sécurité ;
 - 3) Doc 10131 -- Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.
-

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

ABREVIATIONS

ANAC	Autorité Nationale de l'Aviation Civile
GASP	Plan mondial de sécurité de l'aviation
HRC	Catégories d'événements à risque élevé
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PNS	Programme National de sécurité
SEI	Initiatives d'amélioration de la sécurité
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SOI	Indice de supervision de la sécurité



TABLE DES MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES	I
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	III
TABLEAU DES AMENDEMENTS.....	IV
TABLEAU DES RECTIFICATIFS.....	V
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	VI
ABREVIATIONS	VII
LISTE DE DIFFUSION.....	VIII
TABLE DES MATIERES	IX
CHAPITRE 1 : DEFINITIONS	1-1
CHAPITRE 2 : GENERALITES	2-1
2.1 OBJET.....	2-1
2.2 CHAMP D'APPLICATION.....	2-1
2.3 RELATION ENTRE LE NASP ET LE PNS.....	2-2
2.4 STRUCTURE DU NASP	2-2
CHAPITRE 3 : PLAN NATIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION (NASP).....	3-1
3.1. QUESTIONS, OBJECTIFS ET CIBLES LIES A LA SECURITE DE L'AVIATION NATIONALE	3-2
3.2 CONTEXTE OPERATIONNEL.....	3-5
3.3 APPROCHE STRATEGIQUE DE LA GESTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION.....	3-7
3.4 RISQUES OPERATIONNELS LIES A LA SECURITE NATIONALE	3-12
3.5 AUTRES PROBLEMES LIES A LA SECURITE	3-14
3.6 SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE	3-18
APPENDICE 1 AU NASP : DETAILS DES SEI SUR LES RISQUES OPERATIONNELS LIES A LA SECURITE NATIONALE.....	ANX1-1
APPENDICE 2 AU NASP : DETAILS DES SEI POUR ADRESSER LES AUTRES PROBLEMES LIES A LA SECURITE	ANX2-1

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	---	--

LISTE DE DIFFUSION

Code	Direction/Sous-Direction	Support de diffusion	
		P	N
DG	Direction Générale		✓
DAAF	Direction des Affaires Administratives et Financières		✓
DSSC	Direction de la Sécurité, du Suivi de la Conformité		✓
DSF	Direction de la Sûreté et de la Facilitation		✓
DSNAA	Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports		✓
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		✓
DTA	Direction du Transport Aérien	✓	✓
PS	Prestataires de services		✓
BEA	Bureau Enquêtes-Accidents d'Aviation		✓

P = papier

N = numérique



CHAPITRE 1 : DEFINITIONS

Dans le plan, les expressions et termes ci-après ont les significations suivantes :

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef habité, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
- dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,

Sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

Sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capotages ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	---	--

Analyse des écarts. Une évaluation qui compare la situation actuelle par rapport à la situation souhaitée et qui recense les mesures spécifiques à prendre pour atteindre un objectif recherché.

Audit. Processus systématique, indépendant et documenté pour obtenir des preuves et les évaluer objectivement afin de déterminer dans quelle mesure les exigences et les critères d'audit sont respectés.

Cible de performance de sécurité. Cible planifiée ou visée par l'État ou par un prestataire de services pour un indicateur de performance, qui doit être atteint sur une période donnée et qui cadre avec les objectifs de sécurité.

Danger. Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

Domaine d'audit. L'un des huit domaines d'audit suivants du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI :

- législation aéronautique de base et règlements d'aviation civile (LEG) ;
- organisation de l'aviation civile (ORG) ;
- délivrance des licences et formation du personnel (PEL) ;
- exploitation technique des aéronefs (OPS) ;
- navigabilité des aéronefs (AIR) ;
- enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ;
- services de navigation aérienne (ANS) ;
- aérodromes et aides au sol (AGA).

Données de sécurité. Ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs de sécurité collectée de diverses sources liées à l'aviation qui est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité.

Note. — Les données de sécurité proviennent d'activités proactives ou réactives concernant la sécurité, notamment les suivantes :

- a) enquêtes sur des accidents ou des incidents ;
- b) comptes rendus de sécurité ;
- c) comptes rendus de maintien de la navigabilité ;
- d) suivi des performances opérationnelles ;
- e) inspections, audits, enquêtes ;
- f) études et analyses de sécurité.

Éléments cruciaux (EC). Les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité englobent toute la gamme des activités d'aviation civile. Ils constituent les fondements sur lesquels repose un système efficace de supervision de la sécurité. Le niveau de mise en œuvre



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	---	--

effective des EC est une indication de la capacité d'un État à assurer la supervision de la sécurité.

Facteurs contributifs. Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de leurs conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

Incident. Evènement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Indicateur de performance de sécurité. Paramètre basé sur des données utilisées pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.

Informations de sécurité. Données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte donné de manière à être utiles pour la gestion de la sécurité.

Initiative de renforcement de la sécurité (SEI). Une ou plusieurs mesures pour éliminer ou atténuer les risques associés aux facteurs contributifs à un événement lié à la sécurité ou pour remédier à une carence détectée en matière de sécurité.

Mise en œuvre effective (EI). Mesure de la capacité d'un État à assurer la supervision de la sécurité, calculée pour chaque élément crucial, pour chaque domaine d'audit ou comme valeur générale. L'EI est exprimée en pourcentage.

Niveau acceptable de performance de sécurité (ALOSP) : Niveau de performance en matière de sécurité convenu par les autorités d'un État pour le système de l'aviation civile de cet État, comme défini dans le programme national de sécurité (PNS), exprimé en termes de cibles de performance de sécurité et d'indicateurs de performance de sécurité.

Objectif de performance de sécurité. Objectif planifié ou voulu à atteindre sur une période donnée, par rapport à un ou des indicateurs de performance de sécurité.

Performance de sécurité. Résultats d'un État ou d'un prestataire de services en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance de sécurité qu'il s'est fixés.

Prestataire de services. Organisme qui fournit des produits et/ou services d'aviation.

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

Sécurité. État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Supervision de la sécurité. Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité.

Surveillance. Activités par lesquelles un État vérifie de façon proactive, au moyen d'inspections et d'audits, que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment en permanence aux exigences établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par l'État.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	---	--

CHAPITRE 2 : GENERALITES

2.1 Objet

Ce plan national de sécurité de l'aviation civile (NASP) a pour objet de décrire clairement la stratégie de la Côte d'Ivoire en matière de gestion de la sécurité aérienne sur une période donnée. Cette édition porte sur la période allant de l'année 2023 à l'année 2025.

Il énumère les questions liées à la sécurité nationale, établit les objectifs et les cibles pour la sécurité de l'aviation nationale et présente une série d'initiatives visant à améliorer la sécurité (SEI) en prenant en compte les insuffisances de la sécurité et à atteindre les objectifs et les cibles en matière de sécurité sur le plan national.

Le Plan Stratégique de Développement (PSD) 2019-2023 de l'ANAC ([https://www.anac.ci/anac/web/docs/PSD ANAC 2019 - 2023.pdf](https://www.anac.ci/anac/web/docs/PSD_ANAC_2019_-_2023.pdf)) prend en compte certains aspects du transport aérien au niveau de l'Etat avec pour objectif d'offrir une planification et une stratégie de mise en œuvre claires et globales pour le développement à venir du secteur de l'aviation civile. Le NASP contient des informations approfondies, spécifiques aux aspects de la sécurité de l'aviation qui sont référencées dans ledit PSD.

Le NASP a été élaboré en prenant également en compte les objectifs et les cibles internationaux en matière de sécurité et les catégories d'événements à risque élevé (HRC) du plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP) de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) (www.icao.int/gasp) et ceux des objectifs d'Abuja pour la sécurité de la région Afrique et Océan Indien (AFI).

2.2 Champ d'application

Le présent plan s'applique à tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du Programme National de Sécurité (PNS) de l'État de Côte d'Ivoire. Il s'agit, notamment :

- du Ministère en charge de l'aviation civile,
- de l'ANAC,
- du Bureau Enquête Accidents d'Aviation (BEA),
- des Base Aérienne d'Abidjan et de Bouaké,
- des prestataires de services qui relèvent de l'ANAC et qui sont soumis à l'obligation de mettre en œuvre un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) conformément au Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la gestion de la sécurité (RACI 8002).

2.3 Relation entre le NASP et le PNS

Le présent NASP prend en compte les risques opérationnels liés à la sécurité identifiés dans le GASP de l'OACI en l'absence de mise en place effective du PNS de la Côte d'Ivoire, qui s'est engagée à mettre pleinement en œuvre un PNS d'ici à fin 2025 dans la mesure où ses responsabilités de gestion de la sécurité comprennent à la fois la supervision de la sécurité et la gestion de la sécurité, mises collectivement en œuvre dans le cadre d'un PNS.

Les initiatives citées dans le présent NASP prennent en compte les défis organisationnels et visent à améliorer les capacités organisationnelles en matière de supervision effective de la sécurité.

L'élaboration de ce NASP, ainsi que sa mise en œuvre font parties intégrantes de l'ensemble des règlements et activités visant à améliorer la sécurité aérienne sur le plan national.

2.4 Structure du NASP

Le présent NASP est composé de six sections. Outre l'introduction, les sections portent sur :

- l'objet du NASP ;
- l'approche stratégique de l'Etat pour la gestion de la sécurité de l'aviation ;
- les risques opérationnels liés à la sécurité nationale identifiés pour le NASP durant la période de 2017 à 2021 ;
- d'autres questions liées à la sécurité prises en compte dans le NASP ; et
- une description de la manière dont sera suivie la mise en œuvre d'initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) citées dans le NASP.

2.5 Elaboration et révision du NASP

L'ANAC dirige l'élaboration et l'examen du NASP en collaboration avec le BEA.

Le NASP est approuvé par l'Administrateur Responsable du PNS qui est le Directeur Général de l'ANAC.

L'ANAC initie et gère la révision du NASP tous les trois ans, ou plus fréquemment, au besoin, pour assurer la pertinence continue du NASP.

En collaboration avec l'industrie aéronautique de la Côte d'Ivoire, l'ANAC dirige l'identification et l'évaluation des risques nouveaux ou émergents ainsi que l'examen des risques existants.

L'ANAC surveille la mise en œuvre des éléments d'action dans le NASP et les partage avec les parties prenantes. Ce processus fournit l'assurance que des améliorations de la sécurité sont apportées en permanence pour atteindre nos objectifs de sécurité dans le cadre du PNS. Ce processus fournit également la base pour lancer d'autres mesures de sécurité si nécessaire.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	--	--

Chapitre 3 : Plan national de sécurité de l'aviation (NASP)

L'Etat de Côte d'Ivoire est déterminé à améliorer la sécurité de l'aviation et à fournir les ressources nécessaires aux activités d'appui.

Le NASP a pour objectif de réduire continuellement les décès et le risque de décès grâce à l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie nationale de sécurité de l'aviation.

Il favorise la mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité, une approche de gestion de la sécurité fondée sur les risques ainsi qu'une approche coordonnée de la collaboration entre la Côte d'Ivoire et d'autres Etats, régions et industries.

Toutes les parties prenantes sont encouragées à soutenir et mettre en œuvre le NASP en tant que stratégie d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation.

Le plan national de sécurité de la Côte d'Ivoire est aligné sur le plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI (GASP, Doc 10004) et les objectifs cibles de sécurité d'Abuja.


SINALY SILUE
 Administrateur Responsable du PNS

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

3.1. Questions, objectifs et cibles liés à la sécurité de l'aviation nationale

Le NASP prend en compte les questions suivantes liées à la sécurité nationale :

3.1.1 Risques liés à la sécurité opérationnelle

- impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
- perte de contrôle en vol (LOC-I) ;
- incursion sur piste (RI) ;
- collision au sol ;
- impacts fauniques sur et à proximité des aérodromes.

3.1.2 Risques liés à la mise en œuvre des processus de gestion des risques (liés à la sécurité organisationnelle)

Ces risques se concentrent sur les moyens et ressources nécessaires pour gérer le risque de sécurité opérationnelle :

- mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI ;
- mise en œuvre effective des questions de protocole de l'OACI ;
- mise en œuvre des SGS des prestataires de services ;
- mise en œuvre du PNS ;
- capacité d'enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs au niveau national ;
- culture positive de la sécurité.

Pour prendre en compte les questions citées ci-dessus au niveau national, le NASP contient les objectifs et cibles suivants qui seront revus annuellement (Tableau 1) :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

TABLEAU 1 OBJECTIFS ET CIBLES DE SECURITE

 Objectif n° 1 : Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité	
Cible 1.1	Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents (y compris les incidents graves).
Cible 1.2	Maintenir une tendance décroissante du taux d'incidents liés aux activités opérationnelles.
 Objectif 2 : Renforcer les capacités de supervision de la sécurité de l'Etat	
Cible 2.1	<p>Améliorer le score pour la mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État (en mettant l'accent sur les PQ prioritaires) comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'ici 2024 – atteindre un taux de mise en œuvre de 87 % ; - d'ici 2026 – atteindre un taux de mise en œuvre de 90 % ; - d'ici 2030 – atteindre un taux de mise en œuvre de 97 %.
Cible 2.2	Réaliser un taux de mise en œuvre effective d'au moins 90 % d'ici 2026, dans chacun des domaines suivants : PEL, OPS, AIG, ANS, AGA.
Cible 2.3	Réaliser un taux de mise en œuvre effective d'au moins 90 % d'ici 2026, pour chacun des EC suivants : EC 3, EC 6, EC 7, EC 8.
Cible 2.4	Assurer une supervision efficace de l'industrie aéronautique d'ici à fin 2025.
 Objectif 3 : Mettre en œuvre un PNS efficace	
Cible 3.1	Mettre en œuvre à 100% les fondements du PNS d'ici fin 2023.
Cible 3.2	Effectuer l'acceptation initiale de tous les prestataires de services soumis à l'obligation de mettre en place un SGS, d'ici fin 2024.
Cible 3.3	<p>Travailler à la mise en œuvre d'un PNS efficace comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'ici 2024 –le PNS a atteint un niveau de maturité où tous les éléments sont présents (niveau de maturité « présent ») ; - d'ici 2026 – le PNS a atteint un niveau de maturité où tous les éléments présents permettent d'atteindre les résultats escomptés (niveau de maturité « présent et effectif »).

Cible 3.4	Réaliser annuellement au moins 70 % des activités de promotion de la sécurité visant à accroître la maturité d'une culture positive de la sécurité dans toute l'industrie aéronautique.
Objectif 4 : Accroître la collaboration au niveau régional	
Cible 4.1	Fournir des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, y compris les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du PNS et les questions émergentes, au bureau régional d'ici fin 2025.
Cible 4.2	Finaliser les protocoles d'accords SAR avec tous les pays frontaliers d'ici 2025.
Objectif 5 : Développer l'utilisation des programmes de l'industrie et les réseaux de partage d'informations sur la sécurité par les prestataires de services	
Cible 5.1	Maintenir une tendance à la hausse de la contribution de l'industrie aux réseaux de partage d'informations sur la sécurité, y compris l'utilisation de SPI harmonisés dans le cadre de leur SGS.
Cible 5.2	Encourager les prestataires de services à participer aux programmes d'évaluation de l'industrie des autres organismes et associations d'aviation reconnus par l'OACI (APEX, IOSA, Programme d'examen par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), ISAGO, etc.).
Cible 5.3	Elaborer et mettre en œuvre un plan national de réduction des émissions de CO2 dues à l'aviation civile : <ul style="list-style-type: none"> • élaborer un Plan national de réduction des émissions de CO2 d'ici fin 2023 ; • mise en œuvre complète du Plan national d'ici 2024.
Objectif 6 : S'assurer que l'infrastructure appropriée est disponible pour soutenir des opérations sûres.	
Cible 6.1	Maintenir une tendance croissante d'infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome conformes aux normes pertinentes de l'OACI.
Cible 6.2	Mettre en œuvre des procédures PBN pour toutes les pistes d'instrumentation, d'ici fin 2026.
Cible 6.3	Mettre en place des services de navigations aériennes harmonisés (sans discontinuité), d'ici fin 2026.
Cible 6.4	Homologuer les aérodromes ouverts à la CAP et desservis par la compagnie ACI, d'ici 2028

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	---	--

3.2 Contexte opérationnel

- ✎ Il n'y a que l'aéroport international d'Abidjan qui est certifié en Côte d'Ivoire. Celui de Bouaké s'est engagé dans le processus.
- ✎ Il y a eu **145818** mouvements en Côte d'Ivoire au cours de la période allant de 2017 à 2021, ces mouvements concernent ceux de l'aéroport d'Abidjan.
- ✎ A l'heure actuelle, **six (6)** certificats d'exploitant aérien (AOC) ont été délivrés par la Côte d'Ivoire et **trois (3)** de ces certificats ont été délivrés à des exploitants exerçant des activités internationales de transport aérien commercial.
- ✎ La Côte d'Ivoire compte également **trois (3)** exploitants d'hélicoptères.

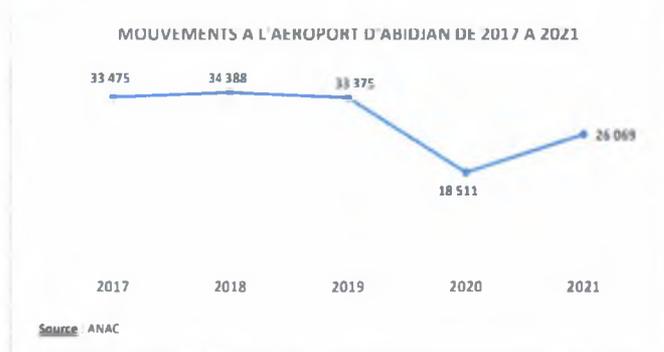


FIGURE 1 NOMBRE DE MOUVEMENTS A L'AEROPORT D'ABIDJAN DE 2017 A 2021

❖ **Quelques chiffres clés 2021 :**



FIGURE 2 CHIFFRES CLES 2021



Les défis les plus couramment rencontrés sont les suivants :

- les conditions météorologiques ;
- les infrastructures ;
- les brouillages de fréquences aéronautiques ;
- L'intégration des drones dans le trafic aérien.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

3.3 Approche stratégique de la gestion de la sécurité de l'aviation

Le NASP présente les SEI qui ont été élaborées sur la base des défis organisationnels (ORG) et des risques opérationnels en matière de sécurité (OPS), tels que présentés dans la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI ainsi que, sur la base de quelques problèmes spécifiques à la Côte d'Ivoire, identifiés notamment par les rapports d'enquêtes du BEA.

Le NASP inclut les objectifs et cibles nationaux en matière de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'aviation ainsi qu'une série d'indicateurs de suivi des progrès enregistrés dans leur réalisation. Ils sont liés aux objectifs, aux cibles et aux indicateurs énumérés dans le GASP et comprennent des cibles et des indicateurs supplémentaires en matière de sécurité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

TABLEAU 2 OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE PERFORMANCE DE SECURITE

Objectif	Cible	Indicateurs	Rapport avec le GASP
<p>1. Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité</p>	<p>1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents, y compris les incidents graves d'aviation</p> <p>1.2 : Maintenir une tendance décroissante du taux d'incidents liés aux activités opérationnelles.</p>	<p>1.1.1 Nombre d'accidents 1.1.2 Nombre d'accidents par million de départs (taux d'accidents) 1.1.3 Nombre d'accidents mortels 1.1.4 Nombre d'accidents mortels par million de départs (taux d'accidents mortels) 1.1.5 Nombre de morts 1.1.6 Nombre de morts par passagers transportés (taux de mortalité)</p> <p>1.1.7 taux d'évènements liés aux catégories à risque élevé (HRC).</p> <p>1.2.1 taux d'airprox/3000 mouvements 1.2.2 taux de pénétration inappropriée dans l'espace aérien ivoirien/3000 mouvements 1.2.3 Nombre d'évènements relatifs à l'entretien des aéronefs / 3 000 heures de vols (compagnie nationale) 1.2.4 Taux d'évènements de sécurité liés à la qualification/compétence du personnel aéronautique 1.2.5 taux d'incidents liés aux activités d'assistance en escale / 3 000 mouvements</p>	<p>Cet objectif, ainsi que la cible sont directement associés à l'objectif 1 et à la cible 1 du GASP.</p>
<p>2. Renforcer les capacités de l'Etat en matière de supervision de la sécurité</p>	<p>2.1 Améliorer le score pour la mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État (en mettant l'accent sur les PQ prioritaires) comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'ici 2024 – 87 % - d'ici 2026 – 90 % - d'ici 2030 – 97 %. 	<p>2.1.1 Taux de mise en œuvre effective (EI) de la Côte d'Ivoire aux délais prévus.</p>	<p>Cet objectif, ainsi que la cible 2.1 sont directement associés à l'objectif 2 et à la Cible 2.1 du GASP</p>



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

	<p>2.2 Réaliser un taux de mise en œuvre effective d'au moins 90 % d'ici 2025, dans chacun des domaines suivants : PEL, OPS, AIG, ANS, AGA</p> <p>2.3 Réaliser un taux de mise en œuvre effective d'au moins 90 % d'ici 2025, pour chacun des EC suivants : EC 3, EC 6, EC 7, EC 8.</p> <p>2.4 Assurer une supervision efficace de l'industrie aéronautique d'ici à fin 2025.</p>	<p>2.2.1 Taux de mise de mise effective des domaines concernés à la période indiquée</p> <p>2.3.1 Taux de mise de mise effective des EC concernées à la période indiquée</p> <p>2.4.1 Taux de résolution des problèmes de sécurité</p> <p>2.4.2 Taux de non-conformité majeurs</p> <p>2.4.3 Taux de conformité des prestataires de services</p>	<p>Les cibles 2.2 et 2.3 sont liées à la vision de la Côte d'Ivoire en matière de sécurité</p>
<p>3. Mettre en œuvre un PNS efficace</p>	<p>3.1 Mettre en œuvre à 100% les fondements du PNS d'ici fin 2023.</p> <p>3.2 Effectuer l'acceptation initiale des SGS de tous les prestataires de services soumis à l'obligation de mettre en place un SGS, d'ici fin 2024.</p> <p>3.3 Travailler à la mise en œuvre d'un PNS efficace comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'ici 2024 –le PNS a atteint un niveau de maturité où tous les éléments sont présents (niveau de maturité « présent ») ; - d'ici 2026 – le PNS a atteint un niveau de maturité où tous les éléments présents permettent d'atteindre les résultats escomptés (niveau de maturité « présent et effectif »). <p>3.4 Réaliser annuellement au moins 70 % des activités de promotion de la sécurité visant à accroître la maturité d'une culture positive de la sécurité dans toute l'industrie aéronautique.</p>	<p>3.1.1 Taux de mise en œuvre des PQs de base du PNS</p> <p>3.2.1 Nombre de SGS accepté</p> <p>3.3.1 Niveau 4 de mise en œuvre du PNS</p> <p>3.4.1 nombre de notification d'évènements de sécurité.</p> <p>3.4.2 Nombre de notification volontaire d'évènements de sécurité ou de danger</p> <p>3.4.3 Nombre de prestataires de services produisant des rapports d'enquêtes suite aux évènements survenus dans le cadre de la délivrance de leurs produits ou services d'aviation</p>	<p>Cet objectif est directement associé à l'objectif 3 du GASP.</p> <p>Les cible 3.1 et 3.3 sont directement liées aux cibles 3.1 et 3.2 du GASP.</p> <p>Les cibles 3.2 et 3.4 sont liées à la vision de la Côte d'Ivoire en matière de sécurité</p>

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

<p>4. Accroître la collaboration au niveau régional.</p>	<p>4.1 Fournir des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, y compris les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du PNS et les questions émergentes, au bureau régional d'ici fin 2025.</p> <p>4.2 Finaliser les protocoles d'accords SAR avec tous les pays frontaliers d'ici 2025.</p>	<p>4.1.1 Nombre d'informations sur les risques et SPI fournis au bureau régional, dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan de sécurité.</p> <p>4.2.1 Nombre d'accords signé</p>	<p>Cet objectif est directement associé à l'objectif 4 du GASP. La cible est directement liée à la cible 4.2 du GASP.</p>
<p>5. Développer l'utilisation des programmes de l'industrie</p>	<p>5.1 Maintenir une tendance à la hausse de la contribution de l'industrie aux réseaux de partage d'informations sur la sécurité, y compris l'utilisation de SPI harmonisés dans le cadre de leur SGS.</p> <p>5.2 Encourager les prestataires de services à participer aux programmes d'évaluation de l'industrie des autres organismes et associations d'aviation reconnus par l'OACI (APEX, IOSA, Programme d'examen par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), ISAGO, etc.).</p> <p>5.3 Elaborer et mettre en œuvre un plan national de réduction des émissions de CO2 dues à l'aviation civile :</p> <ul style="list-style-type: none"> • élaborer un Plan national de réduction des émissions de CO2 d'ici fin 2023 ; • mise en œuvre complète du Plan national d'ici 2024. 	<p>5.1.1 Nombre de prestataires de services utilisant des mesures harmonisées à l'échelle mondiale pour leurs SPI</p> <p>5.2.1 Pourcentage de prestataire de services participant aux programmes d'évaluation de l'industrie correspondants reconnus par l'OACI</p> <p>5.3.1 Taux de mise en œuvre du plan d'action de réduction de CO2 dues à l'aviation civile</p>	<p>Cet objectif, ainsi que les cibles sont directement associés à l'objectif 5 et aux cibles 5.1 et 5.2 du GASP.</p>
<p>6. veiller à ce que l'infrastructure appropriée est disponible pour soutenir des opérations sûres.</p>	<p>6.1 Maintenir une tendance croissante d'infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome conformes aux normes pertinentes de l'OACI.</p> <p>6.2 Mettre en œuvre des procédures PBN pour toutes les pistes d'instrumentation, d'ici fin 2026.</p> <p>6.3 Mettre en place des services de navigations aériennes harmonisés (sans discontinuité), d'ici fin 2026.</p> <p>6.4 Homologuer les aérodromes ouverts à la CAP et desservis par la compagnie ACI, d'ici 2028.</p>	<p>6.1.1 Nombre de prestataires de services ayant mis en œuvre les éléments clés de l'infrastructure de la navigation aérienne et des aéroports</p> <p>6.2.1 taux des pistes où des procédures PBN ont été implémenté</p> <p>6.2.2 taux de réalisation de services de navigation aérienne harmonisés (sans discontinuité)</p>	<p>Cet objectif, ainsi que la cible sont directement associés à l'objectif 6 du GASP et des objectifs d'Abuja pour la région AFI.</p>



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	---	--

Les SEI de ce plan sont mises en œuvre dans le cadre des capacités de supervision de la sécurité de la Côte d'Ivoire et des SGS des prestataires de services. Les SEI découlant de la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI ont été identifiées en vue d'atteindre les objectifs et les cibles de sécurité au plan national qui ont été présentés dans le NASP. Certaines des SEI nationales sont associées à des SEI primordiales au niveau international et aident à renforcer la sécurité dans le monde. La liste complète des SEI est présentée dans les appendices 1 et 2 au NASP.

Le NASP prend également en compte des questions émergentes. Ces questions émergentes sont les concepts des opérations, les technologies, les politiques publiques, les modèles commerciaux ou les idées pouvant impacter sur la sécurité dans l'avenir et pour lesquelles il n'existe que des données insuffisantes pour finaliser les analyses typiquement axées sur les données. La Côte d'Ivoire reste vigilante sur les questions émergentes pour identifier les risques pour la sécurité, recueillir des données pertinentes et élaborer proactivement des voies et moyens de les atténuer. Le NASP prend en compte les questions émergentes suivantes, identifiées à travers les comptes rendus d'événements de sécurité reçus par l'ANAC ces dernières années, les activités de supervision de la sécurité menées par l'ANAC, ainsi que les rapports d'enquête du BEA :

- **les brouillages de fréquence ;**
- **les impacts fauniques avec dommage ;**
- **l'intégration des drones dans la gestion du trafic aérien ;**
- **la cybersécurité.**

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

3.4 Risques opérationnels liés à la sécurité nationale

L'ANAC publiera, dans le cadre des activités de son PNS (une fois que le niveau 4 de mise en œuvre du PNS sera atteint), un rapport annuel sur la sécurité, qui sera consultable sur son site Web.

Pour l'heure, le BEA publie des rapports d'enquêtes sur les accidents et incidents enregistrés dans sa base de données, consultables sur son site Web (<https://bea.ci/140-2/>).

Le résumé des accidents et des incidents graves survenus en Côte d'Ivoire et ceux d'aéronefs immatriculés en Côte d'Ivoire impliqués dans le transport aérien commercial et des aéronefs impliqués dans l'aviation en général est indiqué dans le tableau ci-dessous.

Année	Accidents mortels (nombre)	Accidents non-mortels (nombre)	Incidents graves (nombre)
Cas de transport aérien commercial en Côte d'Ivoire			
2017 à 2021	01	00	14
Cas d'aéronefs de l'aviation générale en Côte d'Ivoire			
2017 à 2021	02	04	02

Année	Accidents mortels	Accidents non-mortels	Incidents graves
Cas impliquant des aéronefs de transport aérien commercial immatriculés en Côte d'Ivoire			
2017 à 2021	02	00	05
Cas impliquant des aéronefs de l'aviation général immatriculés en Côte d'Ivoire			
2017 à 2021	02	04	02

Les trois (3) catégories suivantes de risques élevés (HRC) au plan national dans le contexte de la Côte d'Ivoire a été considéré de la plus haute priorité en raison du nombre de décès et du risque de décès associés à de tels événements. Elles ont été identifiées sur la base d'analyses des systèmes de déclarations obligatoires et volontaires, de rapports d'enquêtes sur des accidents et des incidents, d'activités de supervision de la sécurité au cours des cinq (5) dernières années (2017 à 2021) et sur les risques opérationnels pour la sécurité décrits dans le GASP. Ces HRC sont conformes à ceux cités dans l'édition 2020-2022 du GASP.

1. impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
2. perte de contrôle en vol (LOC-I) ;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

3. incursion sur piste (RI).

Outre les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités ci-dessus, les catégories supplémentaires suivantes de risques opérationnels pour la sécurité ont été identifiées :

4. collision au sol ;

5. impacts fauniques sur et à proximité des aérodromes.

Les catégories de cas aéronautiques émanant de l'équipe conjointe de taxonomie CAST/OACI (CICTT) ont été utilisées pour évaluer les catégories de risques dans le processus de détermination des risques opérationnels pour la sécurité nationale. La Taxonomie du CICTT est consultable sur le site Web de l'OACI sur <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>.

Afin de prendre en compte les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités ci-dessus, la Côte d'Ivoire a identifié les facteurs contributifs suivants donnant lieu à des HRC et mettra en œuvre une série de SEI dont certaines dérivées de la feuille de route OPS de l'OACI contenue dans le GASP :

HRC 1 : Impact sans perte de contrôle (CFIT)

Facteurs contributifs :

1. conditions météorologiques défavorables ;
2. surveillance insuffisante des instruments de bord et de la trajectoire de vol (altitude et vitesse), dans des conditions météorologiques dégradées ;
3. méconnaissance de l'environnement de l'aéroport et une conscience insuffisante de la situation de l'avion dans le plan vertical ;
4. charge de travail élevée due à la poursuite de l'instruction en approche finale et la distraction de tâches non liées à la conduite du vol (désorientation des pilotes);
5. désactivation des alertes sonores de l'EGPWS dues aux alarmes intempestives ;
6. gestion des ressources de l'équipage (CRM) déséquilibrée ;
7. non-respect rigoureux des SOP compagnie.

HRC 2 : Perte de contrôle en vol (LOC-I)

Facteurs contributifs :

1. inadéquation des procédures opérationnelles standard pour une gestion efficace des vols ;
2. mauvaise évaluation de la situation réelle par le pilote ;
3. charge de travail élevée ;
4. conditions météorologiques défavorables ;
5. perte de puissance moteur (hélicoptères) ;
6. non-respect rigoureux des SOP compagnie.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

HRC 3 : Incursion sur piste (RI)

Facteurs contributifs :

1. conception de l'aérodrome ;
2. non-respect strict des règles de circulation sur l'aire de mouvement ;
3. charge de travail élevée.

HRC 4 : Collision au sol

Facteurs contributifs :

1. conception de l'aérodrome ;
2. non-respect strict des règles de circulation sur l'aire de mouvement ;
3. charge de travail élevée.

HRC 5 : Impacts fauniques sur et à proximité des aérodromes

Facteurs contributifs :

1. Programme de contrôle de la faune insuffisant à l'aérodrome.

3.5 Autres problèmes liés à la sécurité

Outre les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités dans le NASP, la Côte d'Ivoire a identifié d'autres problèmes et initiatives liés à la sécurité sélectionnés pour le NASP. Une priorité leur est accordée dans le NASP dans la mesure où ils sont destinés à améliorer et à renforcer les capacités de supervision de la sécurité de l'Etat et la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national.

Les huit éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité sont définis par l'OACI. La Côte d'Ivoire s'est engagée à mettre efficacement en œuvre ces huit EC dans le cadre de ses responsabilités générales de supervision de la sécurité, qui insistent sur son engagement en matière de sécurité concernant les activités aéronautiques. Les huit EC sont présentés dans la figure ci-dessous.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	--	--



Figure 3-3. Éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

Les dernières activités de l'OACI, visant à mesurer la mise en œuvre effective des huit EC du système de supervision de la sécurité de la Côte d'Ivoire, dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ont produit les notations suivantes :

Note générale de l'EI							
82 %							
Note de l'EI par EC							
EC-1	EC -2	EC -3	EC -4	EC -5	EC -6	EC -7	EC -8
96%	96%	79%	90%	91%	82%	61%	46%
Note de l'EI par domaine d'audit							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
90%	91%	64%	80%	93%	82%	87%	80%

L'indice de supervision de sécurité (SOI) d'un Etat est un indicateur de l'OACI de ses capacités de supervision de la sécurité. Tous les Etats audités par l'OACI ont un SOI. Il s'agit d'un nombre supérieur à zéro selon lequel « 1 » représente un niveau auquel les capacités de supervision de la sécurité d'un Etat devraient indiquer les capacités minimales attendues en considérant le nombre de départs comme une indication de la taille du système aéronautique de cet Etat.

Les calculs effectués par l'OACI du SOI de la Côte d'Ivoire ont donné les notations suivantes :

Notation globale du SOI	Notation dans le domaine des opérations	Notation dans le domaine de la navigation aérienne	Notation dans le domaine des fonctions d'appui
1,64	1,27	1,87	1,79

En ce qui concerne les autres questions liées à la sécurité dans le contexte de la Côte d'Ivoire, le domaine PEL, et les EC 7 et EC 8 ont été considéré de la plus haute priorité parce qu'il s'agissait de problèmes systémiques ayant un impact sur l'efficacité des contrôles des risques liés à la sécurité. A ces questions, sont ajoutés le domaine AIG et l'EC 3 considéré d'une priorité moins élevée ; mais à prendre en compte dans ce NASP pour les raisons énumérées plus bas.

Ces questions de sécurité ont été identifiées sur la base d'analyses des données de l'USOAP, des rapports d'enquêtes sur les accidents et les incidents, des activités de supervision de la sécurité au cours des cinq (5) dernières années. Elles sont de nature purement organisationnelle et concernent les défis associés à la conduite des fonctions de supervision de la sécurité des Etats, à la mise en œuvre du SSP au niveau national et au niveau de mise en œuvre du SGS par les prestataires de services



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

nationaux. Elles prennent en considération la culture organisationnelle, les politiques et les procédures au sein de l'ANAC et du BEA, ainsi que chez les prestataires de services. Ces questions liées à la sécurité sont conformes à celles citées dans l'édition 2020-2022 du GASP.

Eléments Cruciaux.

EC8 : Résolution des problèmes de sécurité

La Côte d'Ivoire a obtenu sa note la plus faible lors du dernier audit réalisé par l'OACI dans cet EC, soit un taux de **46%**.

Par conséquent, cet EC a été placé comme une question hautement prioritaire à résoudre au niveau national.

EC7 : Obligations de surveillance

La Côte d'Ivoire a obtenu sa deuxième note la plus faible lors du dernier audit réalisé par l'OACI dans cet EC, soit un taux de **61%**.

Par conséquent, cet EC a été placé comme une question hautement prioritaire à résoudre au niveau national.

EC3 : Système national et fonctions de l'État

Même si le score relatif à cet EC reste satisfaisant à la suite du dernier audit de l'OACI, une attention particulière a été portée sur cet élément vu que le domaine AIG n'a pas été audité lors du dernier audit de l'OACI. Les résultats actuels du domaine AIG sont ceux de 2014. Avec le temps écoulé, une approche proactive de gestion de la sécurité a été de considérer cet EC dans ce NASP.

Domaines d'audit.

PEL : Délivrance des licences et formation du personnel

Il s'agit du domaine où le plus faible score de la Côte d'Ivoire a été enregistré lors du dernier audit USOAP de l'OACI, soit un taux de **64%**. Il a donc été placé comme un problème hautement prioritaire à résoudre.

AIG : Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

Même si le score obtenu par la Côte d'Ivoire est relativement satisfaisant dans ce domaine, il faut noter que les résultats actuels du domaine datent de 2014.

Aussi, sur la base des activités de ces dernières années, il a été constaté des insuffisances au niveau de la capacité d'enquêtes sur les accidents et les incidents graves d'aéronefs au niveau national. Par conséquent, ce domaine a été considéré comme un problème à résoudre en moyenne priorité.

Pour prendre en compte les questions citées ci-dessus, la Côte d'Ivoire mettra en œuvre une série de SEI, dont certaines découlent de la feuille de route ORG de l'OACI, contenue dans le GASP.

La liste complète des SEI est présentée dans les appendices 1 et 2 au NASP.

3.6 Suivi de la mise en œuvre

L'ANAC suivra en continuité la mise en œuvre des SEI citées dans le NASP et mesurera la performance de la sécurité du système nationale de l'aviation civile pour s'assurer de l'atteinte des résultats attendus en se servant des mécanismes présentés dans les appendices au présent plan.

Outre ce qui précède, l'ANAC révisera le NASP tous les trois (3) ans, ou en cas de besoin, pour assurer l'actualisation et la pertinence des risques opérationnels en matière de sécurité, les questions liées à la sécurité et les SEI sélectionnées. L'ANAC révisera périodiquement la performance en matière de sécurité des initiatives citées dans le NASP pour s'assurer de l'atteinte des objectifs et des cibles en matière de sécurité nationale. En cas de nécessité, l'ANAC s'efforcera de soutenir le RASG, l'industrie pour s'assurer de la mise en œuvre opportune des SEI devant prendre en charge les insuffisances en matière de sécurité et atténuer les risques. En assurant un étroit suivi des SEI, l'ANAC procédera à des ajustements du NASP et de ses initiatives, si nécessaire, et actualisera le NASP en conséquence.

L'ANAC se servira des indicateurs cités au §2.3 du présent plan pour mesurer la performance de la sécurité du système de l'aviation civile et suivre chaque cible de la sécurité nationale. Un rapport annuel périodique sur la sécurité sera publié pour fournir aux parties prenantes des informations actualisées pertinentes sur les progrès enregistrés dans la réalisation des objectifs et des cibles nationaux en matière de sécurité ainsi que sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des SEI.

Dans le cas où les objectifs et les cibles nationaux en matière de sécurité ne seraient pas atteints, les causes profondes en seront présentées. Si l'ANAC identifie des risques cruciaux pour la sécurité, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible afin de procéder à une révision non prévue éventuelle du NASP.

La fourniture d'informations au niveau régional dans ses rapports aux RASG par la Côte d'Ivoire se fera par l'intermédiaire du point focal de la région dédié ; ce, en attendant l'uniformisation de



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	--	--

méthodologies utilisées par la région pour permet à la région de recevoir des informations et d'évaluer les risques de sécurité en utilisant des méthodologies communes.

Les questions concernant le NASP et ses initiatives et les autres demandes d'informations peuvent être adressés à :



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire
07 BP 148 Abidjan 07
Tel: 00225 27 21 58 69 00
Fax: 00225 27 21 27 61 46
Email: info@anac.ci
Site web : www.anac.ci

Appendice 1 au NASP : Détails des SEI sur les risques opérationnels liés à la sécurité nationale

HRC 1 : Impact sans perte de contrôle en vol (CFIT)							
Objectif 1 : Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents							
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
GASP OPS SEI sur CFIT (Etat) : Atténuer les facteurs contribuant au risque de CFIT	1. Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité en matière de CFIT : a) S'assurer que les aéronefs sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) conformément à l'Annexe 6 b) Encourager l'utilisation du TAWS au-delà des exigences de l'Annexe 6 c) Publier un avis de sécurité afin d'accroître le respect des procédures d'alerte du TAWS d) Sensibiliser davantage aux risques d'approche e) Envisager la mise en œuvre d'approches finales en descente continue (CDFA) f) Envisager la mise en œuvre de systèmes d'avertissement d'altitude minimal de sécurité (MSAW) g) S'assurer de la régularité des mises à jour et de l'exactitude des données	1T23	1.a) à 1. g) ANAC Prestataires de services (1.f)	BEA	1.1.1 Nombre d'accidents 1.1.2 Nombre d'accidents par 10 000 départs (taux d'accidents) 1.1.3 Nombre d'accidents mortels 1.1.4 Nombre d'accidents mortels par 10 000 départs (taux d'accidents mortels) 1.1.5 Nombre de morts 1.1.6 Nombre de morts par passagers transportés (taux de mortalité) 1.1.7 taux d'évènements liés aux catégories à risque élevé (HRC).	Moyen	- Surveillance des exploitants des aéronefs, de fournisseurs de services de la navigation aérienne - analyse des comptes rendus obligatoires et volontaires de sécurité - suivi de mise en œuvre des recommandations de sécurité du BEA - Réunion de coordination de mise en œuvre du PNS



	<p>électroniques sur le relief et les obstacles (eTOD)</p> <p>g) Encourager la saisie dans le TAWS des données de localisation du GPS</p> <p>h) Doter les aéroports de Radar de guidage et mettre en œuvre des procédures de guidage Radar en vue de renforcer la sécurité des vols (pour faire face aux conditions météorologiques défavorables).</p> <p>2. Valider l'efficacité des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI), exposées dans la présente feuille de route, par le biais d'analyse des comptes rendus obligatoires d'événements (MOR), des systèmes de communication volontaire d'événements et des enquêtes sur les accidents/incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p> <p>3. Identifier les facteurs contributifs supplémentaires, par exemple :</p> <p>a) Vol dans des conditions environnementales défavorables</p> <p>b) Conception et documentation de l'approche [p. ex. procédures d'approche avec guidage vertical (APV) ou performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV)]</p> <p>c) Phraséologie utilisée (normalisée/non normalisée)</p> <p>d) Fatigue et désorientation du pilote</p> <p>4. Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques de</p>	<p>1.h) 4T23</p> <p>2.2T24</p> <p>3.3T24</p> <p>4.4T24</p>	<p>1.h) AERIA, SODEXAM</p> <p>2. ANAC & BEA</p> <p>3. ANAC & BEA</p> <p>4. ANAC & BEA</p>				
--	---	--	---	--	--	--	--

	facteurs contributifs détectés des CFIT, le cas échéant 5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	5.1T25	5. ANAC & BEA				
HRC 2 : Perte de contrôle en vol (LOC-I)							
Objectif 1 : Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité Cible 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents							

<p>GASP OPS SEI sur LOC-I (Etat) — Atténuer les facteurs contributifs des accidents et des incidents LOC-I</p>	<p>1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité LOC-I suivantes :</p> <p>a) Exiger la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement dans tous les programmes de formation périodique et de conversion de type sur simulateur de vol complet</p> <p>b) Exiger que davantage de temps soit consacré à la formation au rôle de pilote surveillant</p>	1. 2T23	1. ANAC	<ul style="list-style-type: none"> - Exploitants - Organisations de formation approuvées (ATO) - Fournisseurs de produits et de services de stimulateurs de vols - Associations de pilotes - Inspecteurs ANAC 	<ul style="list-style-type: none"> - Programmes de formation actualisés en prévention et en récupération simulées - Nombre/pourcentage de pilotes finalisant une formation en prévention et en récupération simulées - Taux de cas simulés dans les rapports volontaires - Événements d'activation « Stick-shaker » dans les données FDA - Taux de cas de LOC-I 	Haute	Surveillance des activités des exploitants et de formation ATO
	<p>2. Valider l'efficacité des SEI dans l'industrie via les systèmes MOR et VOR et les enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p>	2. 3T23	2. ANAC & BEA				
	<p>3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple :</p> <p>a) Distraction</p> <p>b) Conditions météorologiques défavorables</p> <p>c) Baisse de vigilance</p> <p>d) Procédures d'exploitation normalisée (SOP) inadéquates pour une gestion de vol efficace</p> <p>e) Hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement</p> <p>f) Manque de connaissance ou de compétence en matière de procédures de rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles de l'aéronef</p> <p>g) Commandes de vol inappropriées en réponse à une alerte soudaine d'angle anormal d'inclinaison latérale</p>	3. 4T23	3. ANAC & BEA				
	<p>4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques</p>	4. 1T24					

	<p>de facteurs contributifs détectés de LOC-I, le cas échéant, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Accroître l'efficacité de la supervision réglementaire b) Améliorer les réglementations <p>5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI</p>	5. 2T24	<p>4. ANAC & BEA</p> <p>5. ANAC & BEA</p>				
<p>HRC 3 : Incursion sur piste (RI)</p>							
<p>Objectif 1 : Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité</p>							
<p>Cible 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents</p>							

<p>GASP OPS SEI sur RI (Etat) — Atténuer les facteurs contributifs des accidents et des incidents RI</p>	<p>1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité RI suivantes :</p> <p>a) S'assurer de l'établissement et de la mise en œuvre d'un programme national de sécurité des pistes et de la création d'équipes de sécurité des pistes</p> <p>b) Encourager l'établissement de politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de la situation à l'intention des contrôleurs, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste</p> <p>c) S'assurer de l'utilisation effective des technologies appropriées pour améliorer la conscience de situation, comme les cartes aéroportuaires défilantes (AMM) à résolution améliorée, les sacoches de vol électroniques (EFB), les systèmes de vision améliorée (EVS) et la visualisation tête haute (HUD), les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (ASMGCS), les barres d'arrêt, et les systèmes autonomes d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS)</p> <p>d) Certifier les aéroports CAP conformément à l'Annexe 14, Volume I de l'OACI ainsi qu'au Doc 9981, PANS-Aéroports</p> <p>e) S'assurer de l'utilisation de phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables (p. ex. Doc 9432, Manuel de radiotéléphonie)</p> <p>f) S'assurer de l'identification et de la diffusion dans la publication d'information</p>	<p>1.a) à 1.c) et 1.e) à 1.g). 1T23</p> <p>1.d). 4T25</p>	<p>1. ANAC</p> <p>1.d). ANAC</p>	<p>Exploitants d'aéroports</p> <p>Exploitants d'aéroports</p>	<p>1.1.1 Nombre d'accidents</p> <p>1.1.2 Nombre d'accidents par 10 000 départs (taux d'accidents)</p> <p>1.1.3 Nombre d'accidents mortels</p> <p>1.1.4 Nombre d'accidents mortels par 10 000 départs (taux d'accidents mortels)</p> <p>1.1.5 Nombre de morts</p> <p>1.1.6 Nombre de morts par passagers transportés (taux de mortalité)</p> <p>1.1.7 taux d'événements liés aux catégories à risque élevé (HRC).</p>	<p>Moyen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Surveillance des exploitants d'aéronefs, de fournisseurs de services de la navigation aérienne - Analyse des comptes rendus obligatoires et volontaires d'événements de sécurité - Suivi de mise en œuvre des recommandations de sécurité du BEA - Réunion de coordination de mise en œuvre du PNS
--	---	---	----------------------------------	---	--	--------------	---

	<p>aéronautique (AIP) des points chauds aux aérodromes</p> <p>g) S'assurer que des stratégies appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds identifiés sont élaborées et mises en œuvre</p> <p>2. Valider l'efficacité des SEI via les analyses MOR, VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)</p> <p>3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple :</p> <p>a) Vols dans des conditions de faible visibilité</p> <p>b) Conception d'aérodrome complexe ou inadéquate</p> <p>c) Complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples)</p> <p>d) Autorisations conditionnelles</p> <p>e) Utilisation simultanée de pistes sécantes</p> <p>f) Problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ</p> <p>g) Phraséologie utilisée (p. ex. non normalisée/normalisée, confusion d'indicatifs d'appel)</p> <p>h) Utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATC</p> <p>i) Compétences en anglais malgré l'introduction par l'OACI d'un système de validation des compétences en anglais aéronautique</p> <p>j) Formation et programme d'évaluation inadéquats des conducteurs de l'aire de</p>	<p>2. 3T23</p> <p>3. 4T23</p>	<p>2. ANAC & BEA</p> <p>3. ANAC & BEA</p>				
--	---	-------------------------------	---	--	--	--	--



	trafic						
	4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RI, le cas échéant	4. 1T24	4. ANAC & BEA				
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	5. 2T24	5. ANAC & BEA				



HRC 4 : Collision au sol							
Objectif 1 : Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents							
Atténuer les facteurs contributifs des accidents et des incidents provoquant les collisions au sol	<ol style="list-style-type: none"> Sensibiliser le personnel intervenant sur l'aire de mouvement concernant les règles de conduite à respecter afin de réduire les incidents de sécurité ; Sensibiliser les agents intervenant sur l'aire de mouvement sur la nécessité de respecter les points de stop. 	Semestrielle ment	Exploitants d'aérodro mes	ANAC	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de séance de sensibilisation - Nombre de personnel sensibilisé 	Haute	<ul style="list-style-type: none"> - Surveillance continue des exploitants d'aérodro mes - Suivi de la mise en œuvre du programme de sensibilisation aux règles de sécurité des acteurs intervenants sur l'aire de mouvement des aérodro mes
HRC 5 : Impacts fauniques sur et à proximité des aérodro mes							
Objectif 1 : Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents							
Atténuer les facteurs contributifs des accidents et des incidents provoquant les Impacts fauniques	<ol style="list-style-type: none"> Mettre en place (ou renforcer) les systèmes de gestion de risques fauniques (équipement, procédures, etc.) réglementaires Valider l'efficacité du SEI par l'analyse des MOR, des VOR et des enquêtes sur les accidents/incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité) Identifier d'autres facteurs contributifs, le cas échéant 	<ol style="list-style-type: none"> 1T23 2T23 3T23 	<ol style="list-style-type: none"> Exploitants d'aérodro mes ANAC & BEA Exploitants d'aérodro mes 		<ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'impacts d'oiseaux - Nombre d'activités de prévention d'impacts d'oiseaux 	Haute	<ul style="list-style-type: none"> - Surveillance continue des exploitants d'aérodro mes - Analyse des comptes rendus de sécurité

	<p>4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des impacts fauniques, le cas échéant</p> <p>5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI</p>	<p>4. 4T23</p> <p>5. 2T24</p>	<p>4. Exploitants d'aérodromes</p> <p>5. ANAC, BEA, Exploitants d'aérodromes</p>				
--	---	-------------------------------	--	--	--	--	--

Appendice 2 au NASP : Détails des SEI pour adresser les autres problèmes liés à la sécurité

Question 2 : Capacités de supervision nationale de la sécurité

Objectif 2 : Renforcer les capacités de l'Etat en matière de supervision de la sécurité

Cible 2.1 Améliorer le score pour la mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État (en mettant l'accent sur les PQ prioritaires) comme suit :

- d'ici 2024, atteindre 87 % ;
- d'ici 2026, atteindre 90 % ;
- d'ici 2030, atteindre 97 %.

Cible 2.2 Réaliser un taux de mise en œuvre effective d'au moins 90 % d'ici 2025, dans chacun des domaines suivants : PEL, OPS, AIG, ANS, AGA

Cible 2.3 Réaliser un taux de mise en œuvre effective d'au moins 90 % d'ici 2025, pour chacun des EC suivants : EC 3, EC 6, EC 7, EC 8

Cible 2.4 Assurer une supervision efficace de l'industrie aéronautique d'ici à fin 2025.

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
GASP ORG SEI-1 et 8 (Etat) : Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national	Mettre en œuvre toutes les questions de protocole (PQ) prioritaires de l'USOAP CMA	4T23	ANAC BEA	Prestataires de services	Taux de mise en œuvre effective	Moyen	Vérification de la mise à jour du cadre en ligne de l'OACI
GASP ORG SEI- 1 et 8 (Etat) : Mise en œuvre cohérente des	Relever le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI, et l'EI des EC au niveau national (tous les EC, notamment EC-3, et EC-6 à EC-8)	4T23	ANAC BEA	Prestataires de services	Taux de mise en œuvre effective	Moyen	Vérification de la mise à jour du cadre en ligne de l'OACI

SARP de l'OACI au niveau national							
GASP ORG SEI- 1 et 8 (Etat): Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national	Relever le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI, et l'EI des domaines d'audit au niveau national (tous les domaines, notamment PEL, OPS, AIG, ANS, AGA)	4T23	ANAC BEA	Prestataires de services	Taux de mise en œuvre effective	Moyen	Vérification de la mise à jour du cadre en ligne de l'OACI
GASP ORG SEI- 1 et 8 (Etat): Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national	Mettre en place une surveillance basée sur le risque	4T23	ANAC	BEA Prestataires de services	Niveau de mise en œuvre de la RBO	Haute	Réunions de suivi
Question 3 :							
<ul style="list-style-type: none"> - Lenteur dans la mise en œuvre du PNS - Fonctionnement inadéquat du PNS 							
Objectif 3 : Mettre en œuvre un PNS efficace							
Cible 3.1 Mettre en œuvre à 100% les fondements du PNS d'ici fin 2023.							
Cible 3.2 Effectuer l'acceptation initiale des SGS de tous les prestataires de services soumis à l'obligation de mettre en place un SGS, d'ici fin 2024.							
Cible 3.3 Atteindre un niveau de mise en œuvre du PNS de niveau 4 (mettre en œuvre à 100 % le plan de mise en œuvre du PNS) d'ici fin 2024.							
Cible 3.4 Réaliser annuellement au moins 70 % des activités de promotion de la sécurité visant à accroître la maturité d'une culture positive de la sécurité dans toute l'industrie aéronautique.							
Cible 3.5 : Produire des rapports techniques sur tous les accidents et incidents graves pour lesquels la Côte d'Ivoire est tenue de mener une enquête technique conformément à l'annexe 13 de l'OACI.							
Plan de mise en œuvre du PNS suite	Doter le BEA de ressources humaines et financières suffisantes pour garantir la production de rapports d'enquêtes pour	4T23	MT	ANAC	Nombre d'enquêtes réalisés	haute	Réunion de coordination de mise en œuvre du PNS

à l'analyse des écarts (1.2-06)	tout accidents et incident grave d'aviation pour lesquels la Côte d'Ivoire est tenue de produire un rapport d'enquête technique conformément à l'annexe 13 de l'OACI						
GASP ORG (Etat) SEI-13 : Démarrage de la mise en œuvre du PNS au niveau national	Identifier et partager les meilleures pratiques de gestion de la sécurité	1T23	ANAC BEA	Prestataires de services	Nombre de bonnes pratiques partagées	moyen	Réunions avec les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du PNS
GASP ORG (Etat) SEI-14 : Affectation stratégique des ressources pour démarrer la mise en œuvre du PNS	Œuvrer avec le Bureau régional de l'OACI pour mobiliser les moyens disponibles afin d'obtenir l'assistance nécessaire à la mise en œuvre du PNS	1T23	ANAC	MT	Nombre de séances de travail avec le bureau régional dans le cadre du déploiement effectif du PNS de la Côte d'Ivoire	Moyen	Suivi de la mise en œuvre de l'accompagnement accordé par le bureau régional à la Côte d'Ivoire, dans le cadre du déploiement effectif du PNS de la Côte d'Ivoire
GASP ORG (Etat) SEI-6 : Collaboration avec les parties prenantes clés afin d'achever la mise en œuvre du PNS	1. Œuvrer avec les collaborateurs pour veiller à ce que tous les éléments du PNS soit présents, adéquats, opérationnels et efficaces	2T23	ANAC	BEA Armée de l'air Prestataires de services	- Nombre de réunion de coordination de mise en œuvre et de maintien du PNS - Nombre de réunion avec	Haute	- Suivi de la mise en œuvre du plan d'actions de mise en œuvre du PNS

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
--	---	--

					<p>les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du PNS</p>		
	<p>2. Mettre en place un système pour l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec toutes les parties prenantes</p>	<p>1T23</p>	<p>ANAC</p>	<p>BEA Prestataires de services</p>	<p>- Nombre de réunion avec les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du PNS</p>	<p>Moyen</p>	<p>- Suivi de la mise en œuvre du plan d'actions de mise en œuvre du PNS</p>
	<p>3. Servir d'État champion afin de promouvoir les meilleures pratiques dans les autres États</p>	<p>3T24</p>	<p>ANAC</p>	<p>MT BEA Prestataires de services</p>	<p>- Nombre d'informations de sécurité partagé avec le bureau régional de l'OACI - Nombre d'activités d'assistance au PNS par l'OACI</p>	<p>Moyen</p>	<p>Suivi de la mise en œuvre de l'accompagnement accordé par le bureau régional à la Côte d'Ivoire, dans le cadre du déploiement effectif du PNS de la Côte d'Ivoire</p>
<p>GASP ORG (Etat) SEI-17 : Établissement d'une gestion des risques de sécurité</p>	<p>1. Établir un cadre juridique pour la protection des données sur la sécurité, les informations sur la sécurité et d'autres sources connexes</p>	<p>4T23</p>	<p>ANAC</p>	<p>BEA</p>	<p>Textes réglementaires mis en place conformément à l'annexe 19 sur</p>	<p>Haute</p>	<p>- Suivi de la mise en œuvre du plan d'actions de mise en œuvre du PNS</p>



au niveau national (étape 1)					la protection des données et informations de sécurité		
	2. Élaborer une base de données sur la sécurité pour le suivi des problèmes de sécurité du système et l'identification des dangers, conformément aux principes du Doc 9859 — Manuel de gestion de la sécurité	2T23	ANAC	BEA	Mise en place d'une base de données sécurité conformément aux principes du Doc 9859	Haute	- Suivi de la mise en œuvre du plan d'actions de mise en œuvre du PNS
	3. Mettre en place un processus de gestion des risques de sécurité	2T23	ANAC	BEA	Mise en place d'un processus de gestion des risques de sécurité	Haute	- Suivi de la mise en œuvre du plan d'actions de mise en œuvre du PNS
GASP ORG (Etat) SEI-18 : Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (étape 2)	1. Élaborer des indicateurs de performance de sécurité via le processus de gestion des risques de sécurité mis en place	1T23	ANAC	BEA Prestataires de services	Nombre de prestataires pour lesquels les indicateurs de performance ont été acceptés	Haute	Suivi de la mise en œuvre du processus d'acceptation des indicateurs de performance de sécurité des prestataires de services
	2. Établir le niveau acceptable de performance de sécurité qui doit être atteint par le biais du PNS	1T23	ANAC BEA	Prestataires de services	- Taux d'acceptation des indicateurs	Haute	Suivi de la mise en œuvre du plan

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

					<p>de performance de sécurité des prestataires de services - Mise en place d'une cartographie des risques au plan national</p>		<p>d'actions de mise en œuvre du PNS</p>
	<p>3. Pourvoir à l'établissement de systèmes obligatoires de compte rendu sur la sécurité par les fournisseurs de services</p>	<p>1T23</p>	<p>ANAC</p>	<p>Prestataires de services</p>	<p>Taux de réalisation des activités de promotion de la sécurité aérienne</p>	<p>Haute</p>	<p>Mise en œuvre du plan de communication du PNS</p>
	<p>4. Encourager l'établissement de systèmes volontaires de compte rendu sur la sécurité s'inscrivant dans le SGS des fournisseurs de services</p>	<p>1T23</p>	<p>ANAC</p>	<p>Prestataires de services</p>	<p>Taux de réalisation des activités de promotion de la sécurité aérienne</p>	<p>Haute</p>	<p>Mise en œuvre du plan de communication du PNS</p>

	5. Encourager la sensibilisation à la sécurité et l'intercommunication, le partage et l'échange d'informations sur la sécurité au sein des organismes d'aviation de l'État et encourager le partage d'informations sur la sécurité avec l'industrie au sein de l'État	1T23	ANAC	Prestataires de services	Taux de réalisation des activités de promotion de la sécurité aérienne	Haute	Mise en œuvre du plan de communication du PNS
GASP ORG (Etat) SEI-20 : Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques de sécurité	Identifier les domaines où la collaboration/le soutien sont nécessaires afin de s'assurer que les parties prenantes comprennent et mettent en œuvre les concepts de culture de la sécurité aux fins de la pleine adoption d'une culture ouverte, juste et d'un système de compte rendu non punitif	4T23	ANAC	BEA Prestataires de services	- Cartographie des acteurs impliqués dans la mise en œuvre du PNS - Taux de réalisation des activités de promotion de la sécurité aérienne	Haute	Mise en œuvre du plan de communication du PNS
<p>Question 4 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manque de ressources et d'expertise pour gérer et collecter des données au niveau de l'État - Absence de mécanisme formel permettant le partage et l'analyse comparative des informations au niveau régional 							



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Plan national de sécurité de l'aviation civile « PLAN-PNS-8555 »</p>	<p>Edition: 01 Date: 29/04/2022 Amendement : 0 Date : 29/04/2022</p>
---	---	--

Objectif 4 : Accroître la collaboration au niveau régional.

Cible 4.1 : Fournir des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, y compris les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du PNS et les questions émergentes, au bureau régional d'ici fin 2025.

Cible 4.1 Finaliser les protocoles d'accords SAR avec tous les pays frontaliers d'ici 2025.

<p>GASP ORG (Etat) SEI-18 : Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national</p>	<p>1. Fournir au RASG des informations sur les risques de sécurité et les indicateurs de performance de sécurité</p>	<p>4T25</p>	<p>ANAC</p>	<p>MT BEA</p>	<p>Nombre d'informations sur les risques et SPI fournis au bureau régional, dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan de sécurité</p>	<p>Moyen</p>	<p>Mise en œuvre du processus de gestion des risques de sécurité au plan national</p>
<p>GASP ORG</p>	<p>2. Faire signer les protocoles d'accords SAR avec tous les pays frontaliers</p>	<p>4T25</p>	<p>ANAC</p>	<p>MT BEA</p>	<p>Nombre de protocoles signés</p>	<p>Moyen</p>	<p>Réunions bilan</p>

Question 5 :

- Lenteur dans la mise en œuvre des SGS
- Absence de mécanisme formel de partage d'informations sur la sécurité avec les prestataires de services
- Faible nombre de participation des prestataires de services aux programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI.

Objectif 5 : Développer l'utilisation des programmes de l'industrie et les réseaux de partage d'informations sur la sécurité par les prestataires de services.

Cible 5.1 : Maintenir une tendance à la hausse de la contribution de l'industrie aux réseaux de partage d'informations sur la sécurité, y compris l'utilisation de SPI harmonisés dans le cadre de leur SGS.

Cible 5.2 : Maintenir une tendance à la hausse des prestataires de services qui participer aux programmes d'évaluation de l'industrie des autres organismes et associations d'aviation reconnus par l'OACI (APEX, IOSA, Programme d'examen par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), ISAGO, etc.).

Cible 5.3 : Elaborer et mettre en œuvre un plan national de réduction des émissions de CO2 dues à l'aviation civile :

- élaborer un Plan national de réduction des émissions de CO2 d'ici fin 2023 ;
- mise en œuvre complète du Plan national d'ici 2024.

<p>GASP ORG (Etat) SEI-21- Avancement de la gestion des risques de sécurité au niveau national</p>	<p>1. Encourager le partage d'informations avec l'industrie</p>	1T23	ANAC	Prestataires de services	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de prestataires de services utilisant des mesures harmonisées à l'échelle mondiale pour leurs SPI - Nombre d'informations partagées avec l'industrie 	Haute	Mise en œuvre du plan de communication du PNS
	<p>2. Encourager les prestataires de services à participer aux programmes d'évaluation de l'industrie des autres organismes et associations d'aviation reconnus par l'OACI (APEX, IOSA, Programme d'examen par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), ISAGO, etc.)</p>	4T23	ANAC	MT	<ul style="list-style-type: none"> - Pourcentage de prestataire de services participant aux programmes d'évaluation de l'industrie correspondant s reconnus par l'OACI 		

	3. mettre en œuvre un plan national de réduction des émissions de CO2 dues à l'aviation civile	4T24	ANAC	MT Prestataires de services	- Taux de mise en œuvre du plan CO2	Haute	Réunions bilan
<p>Question 6 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Manque d'infrastructures appropriées pour soutenir des opérations sûres - Manque de capacité des exploitants d'aérodromes et fournisseurs de services de navigation aérienne <p>Objectif 6 : S'assurer que l'infrastructure appropriée est disponible pour soutenir des opérations sûres</p> <p>Cible 6.1 : Maintenir une tendance croissante d'infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome conformes aux normes pertinentes de l'OACI.</p> <p>Cible 6.2 : Mettre en œuvre des procédures PBN pour toutes les pistes d'instrumentation, d'ici fin 2026.</p> <p>Cible 6.3 : Mettre en place des services de navigations aériennes harmonisés (sans discontinuité), d'ici fin 2026.</p> <p>Cible 6.4 : Homologuer les aérodromes ouverts à la CAP et desservis par la compagnie ACI, d'ici 2028.</p>							
	<p>1. S'assurer que les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome des prestataires de services sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI.</p> <p>2. S'assurer que des dispositions efficaces sont en place pour prévenir le brouillage des fréquences.</p>	1T23	ANAC	OACI AIGF Fournisseurs de navigation aérienne	Nombre de prestataires de services ayant mis en œuvre les éléments clés de l'infrastructure de la navigation aérienne et des aéroports	Haute	Suivi de la mise en œuvre des programmes de surveillance (AGA et ANS)

-----FIN-----