REPUBLIQUE DU TCHAD

PRESIDENCE DE REPUBLIQUE

PRIMATURE

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE NATIONALE

SECRETARIAT GENERAL

AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE

Unité - Travail – Progrès

وحدة.عمل.تقدم

جمهورية تشاد

رئاسة الجمهورية

رئاسة الوزراء

وزارة النقل والطيران المدني والأرصاد الجوية الوطنية

الأمانة العامة

سلطة الطيران المدني

ARRETE N°016/PR/PM/MTACMN/SG/ADAC/2025
Portant adoption du Plan National pour la Sécurité de l'Aviation (PNSA) du Tchad pour la période 2025-2028

قرار رقم_____/رج/رو/ون ط م أ ج و/أع/س ط م/2025
يقضي باعتماد الخطة الوطنية لأمن الطيران في تشاد للفترة ما بين 2025- 2028 باختصار (PNSA)

La Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale

إن وزيرة النقل والطيران المدني والأرصاد الجوية الوطنية

Vu la Constitution ;

بناءً على الدستور؛

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ratifiée le 15 janvier 1960 ;

بناءً على الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة في 15 يناير 1960؛

Vu la Loi N°012/PR/2005 du 16 septembre 2005 portant création de l'Autorité de l'Aviation Civile ;

بناءً على القانون رقم 012/رج/2005 الصادر في 16 سبتمبر 2005 القاضي بإنشاء سلطة الطيران المدني؛

Vu la loi N°017/PR/2017 du 26 mai 2015, portant ratification de l'Ordonnance N°008/PR/2015 du 27 Mars 2015 portant Code de l'Aviation Civile du Tchad ;

بناءً على القانون رقم 017/رج/2017 الصادر في 26 مايو 2015، المتعلق بتصديق الأمر رقم 008/رج/2015 الصادر في 27 مارس 2015 المتعلق بقانون الطيران المدني في تشاد؛

Vu la Loi N°011/PR/2017 du 16 juin 2017, portant amendement du code de l'aviation civile du Tchad ;

بناءً على القانون رقم 011/رج/2017 الصادر في 16 يونيو 2017، المتعلق بتعديل قانون الطيران المدني في تشاد؛

Vu le Décret N°011/PR/PM/MTACMN/2024 du 10 juin 2024, portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile ;

بناءً على المرسوم رقم 011/رج/رو/و ن ط م أ ج و/2024 الصادر في 10 يونيو 2024، المتعلق بتنظيم وتسيير سلطة الطيران المدني؛

Vu le Decret N°0064/PR/2025 du 04 fevrier 2025, portant nomination d'un Premier Ministre, chef du gouvernement ;

بناءً على المرسوم رقم 064/رج/2025 الصادر في 04 فبراير 2025 القاضي بتعيين رئيس للوزراء، رئيساً للحكومة؛

Vu le Decret N°0065/PR/PM/2025 du 06 fevrier 2025, portant nomination des membres du gouvernement ;

بناءً على المرسوم رقم 065/رج/رو/2025 الصادر في 06 فبراير 2025 القاضي بتعيين أعضاء الحكومة؛

Vu le Décret N° 0030/PR/PM/2024 du 26 juin 2024, portant structure générale du gouvernement et attributions de ses membres et ses textes modificatifs subsequents;

بناءً على المرسوم رقم 030/رج/ر و/2024، الصادر في 26 يونيو 2024 القاضي بالهيكل العام للحكومة وصلاحيات أعضائها؛

Vu les décrets N°0091/PT/PM/MTACMN/2024 du 14 février 2024 et N°0010/PR/PM/MTACMN/2025 du 17 janvier 2025, portant nomination à un poste de responsabilité à l'Autorité de l'Aviation Civile ;

بناءً على المرسومين رقم 0091/ر م ا/ر و/ و ن ط م أ ج و/2024 الصادر في 14 فبراير 2024 ورقم 0010/رج/رو/و ن ط م أ ج و/2025 الصادر في 17 يناير 2025 القاضيان بتعيين في مناصب مسؤولية بوزارة النقل والطيران المدني؛

Considérant le Plan National de Sécurité de l'Aviation (PNSA) élaboré et adopté lors de l'atelier tenu du 07 au 08 octobre 2024,

بناءً على الخطة الوطنية لسلامة الطيران في تشاد للفترة ما بين 2025- 2028 باختصار (PNSA)؛

ARRÊTE

تُقرر بما يلي:

Article 1er : Le présent arrêté adopte le Plan National de Sécurité de l'Aviation du Tchad, qui définit les objectifs et les cibles pour atteindre un niveau de sécurité acceptable. Il présente une série d'initiatives visant à améliorer la sécurité de l'aviation civile au niveau national pour la période 2025-2028.

المادة الأولى: يُعتمد بموجب هذا القرار الخطة الوطنية لأمن الطيران في تشاد، التي تحدد الأهداف والغايات لتحقيق مستوى أمني مقبول. وتعرض الخطة مجموعة من المبادرات التي تهدف إلى تحسين أمن الطيران المدني على المستوى الوطني للفترة من 2025 إلى 2028.

Article 2 : Une stratégie de communication sera développée pour informer toutes les parties prenantes de l'adoption et des implications du PNSA. Des sessions d'information et de formation seront organisées pour clarifier les rôles et responsabilités.

المادة 2: سيتم تطوير استراتيجية تواصل لإبلاغ جميع الأطراف المعنية بتبني هذه الخطة وآثارها. كما سيتم تنظيم جلسات إعلامية وتدريبية لتوضيح الأدوار والمسؤوليات.

Article 3 : Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile, le Président de la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation, les exploitants aériens et les prestataires de services sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

المادة 3: على كل من المدير العام لسلطة الطيران المدني، ورئيس اللجنة الدائمة للتحقيق في حوادث وآثار الطيران والمستثمرين في الطيران ومقدمي الخدمات، كل حسب اختصاصه، تطبيق هذا القرار.

Ils doivent également assurer un suivi et une évaluation réguliers des initiatives de sécurité mises en œuvre.

ويجب عليهم أيضًا ضمان المتابعة والتقييم المنتظم للمبادرات الأمنية التي تم تنفيذها.

Article 4 : Le présent arrêté prend effet à compter de la date de sa signature et sera enregistré et publié partout où besoin sera.

المادة 4: يسري مفعول هذا القرار ابتداءً من تاريخ التوقيع عليه، ويُسجل ويُنشر حيثما تقتضيه الحاجة.

N'Djamena, le 14 MARS 2025

أنجمينا، بتاريخ

REPUBLIQUE DU TCHAD
Unité - Travail - Progrès
Ministre
MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE NATIONALE

FATIMA GOUKOUNI WEDDEYE
فاطمة قُوكُوني ودّي

REPUBLIQUE DU TCHAD

*****

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE

ET DE LA METEOROLOGIE NATIONALE

*****

AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE

*****

PLAN NATIONAL POUR LA SECURITE DE L'AVIATION « PNSA » du TCHAD

Edition 01

Mars 2025

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
i	1	04/03/2025		
ii	1	04/03/2025		
iii	1	04/03/2025		
iv	1	04/03/2025		
v	1	04/03/2025		
vi	1	04/03/2025		
vii	1	04/03/2025		
1-1	1	04/03/2025		
1-2	1	04/03/2025		
1-3	1	04/03/2025		
1-4	1	04/03/2025		
1-5	1	04/03/2025		
2-1	1	04/03/2025		
2-2	1	04/03/2025		
3-1	1	04/03/2025		
3-2	1	04/03/2025		
3-3	1	04/03/2025		
3-4	1	04/03/2025		
3-5	1	04/03/2025		
3-6	1	04/03/2025		
3-7	1	04/03/2025		
3-8	1	04/03/2025		
4-1	1	04/03/2025		
4-2	1	04/03/2025		
4-3	1	04/03/2025		
4-4	1	04/03/2025		
4-5	1	04/03/2025		
4-6	1	04/03/2025		
4-7	1	04/03/2025		
4-8	1	04/03/2025		
4-9	1	04/03/2025		
4-10	1	04/03/2025		
4-11	1	04/03/2025		

Page	Édition		Amendement	
	Numéro	Date	Numéro	Date
4-12	1	04/03/2025		
4-13	1	04/03/2025		
APP 1	1	04/03/2025		
APP-2	1	04/03/2025		



INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendements	Objet	Date - Adoption/Approbation - Entrée en vigueur - Application
0 (édition 1)	Création du document	

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

- Annexe 19 - Gestion de la Sécurité, 2e édition- juillet 2016 amendement 1 (OACI) ;

- Doc 10004 - Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2023-2025 (OACI) ;

- Doc 10131 - Manuel sur l'élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation, 1ère édition -2020 (OACI) ;

- Doc 10161- Feuille de route pour la sécurité de l'aviation 2023-2025.

ABREVIATIONS ET SIGLES

ADAC	Autorité de l'Aviation Civile
ALoSP	Niveau acceptable de performance de sécurité
CAST	Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale
CICTT	Équipe de taxonomie commune CAST/OACI
CMA	Méthode de surveillance continue
DOC	Document OACI
eANP	Plan de navigation aérienne électronique
EI	Mise en œuvre effective
GANP	Plan mondial de navigation aérienne
GASeP	Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
HRC	Catégories d'événements à risque élevé
iSTARS	Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OLF	Cadre en ligne de l'OACI
PIRG	Groupe régional de planification et de mise en œuvre
PNS	Programme National de Sécurité
RAIO	Organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents
RASG	Groupe régional de sécurité de l'aviation
RASP	Plan régional de sécurité de l'aviation
RSOO	Organisation régionale de supervision de la sécurité
SEI	Initiatives d'amélioration de la sécurité
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SOI	Indice de supervision de la sécurité
USOAP	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

TABLE DE MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES .....
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS II
TABLEAU DES AMENDEMENTS III
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE IV
ABREVIATIONS ET SIGLES V
TABLE DE MATIERES VI
SECTION 1. INTRODUCTION 1
1.1 VUE D'ENSEMBLE DU PNSA 1
1.2 STRUCTURE DU PLAN 1
1.3 LIEN ENTRE LE PNSA ET LE PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS) 1
1.4 RESPONSABILITE DE L'ELABORATION, DE LA MISE EN ŒUVRE ET DU SUIVI DU PNSA 2
1.5 PROBLEMES, OBJECTIFS ET CIBLES NATIONAUX DE SECURITE 2
1.6 CONTEXTE OPERATIONNEL 4
SECTION 2. OBJET DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DU TCHAD 5
SECTION 3. APPROCHE STRATÉGIQUE DU TCHAD EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION 6
SECTION 4. RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE 11
SECTION 5 AUTRES PROBLEMES LIES A LA SECURITE 14
SECTION 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE 18
APPENDICE DU NASP 1
1. SEI DETAILLEES : RISQUES NATIONAUX DE SECURITE OPERATIONNELLE 1
2. SEI DETAILLEES : DEFIS ORGANISATIONNEL 33

SECTION 1. INTRODUCTION

1.1 Vue d'ensemble du PNSA

Le Tchad s'engage à renforcer la sécurité de l'aviation et à fournir les ressources nécessaires pour soutenir les activités qui s`y rapportent. L'objectif du Plan National de Sécurité de l'Aviation (PNSA) est de réduire continuellement les décès et le risque de décès, en élaborant et en mettant en œuvre une stratégie nationale de sécurité de l'aviation. Un système d'aviation sûr contribue au développement économique du Tchad et de son industrie. Le PNSA favorise la mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité du Tchad, une approche fondée sur le risque en matière de gestion de la sécurité, ainsi qu'une démarche coordonnée de collaboration entre le Tchad et d'autres États, régions et l'industrie. Toutes les parties prenantes sont encouragées à soutenir et à mettre en œuvre le PNSA en tant que stratégie pour améliorer de façon continue la sécurité de l'aviation.

Le PNSA du Tchad pour l'année 2025 -2028 est harmonisé avec le Plan pour la Sécurité de l'Aviation dans le monde 2023-2025 (GASP, Doc 10004) de l'OACI et le Plan Régional de Sécurité de l'Aviation de l'AFI (RASP).

1.2 Structure du plan

Le présent document contient la stratégie de renforcement de la sécurité de l'aviation pour une période de quatre (04) ans. Il se divise en six (06) sections. Outre l'introduction, ces sections présentent : l'objet du PNSA, l'approche stratégique du Tchad en matière de gestion de la sécurité de l'aviation, les risques nationaux de sécurité opérationnelle cernés pour la période 2025-2028, d'autres problèmes de sécurité mentionnés dans le PNSA et une description de la méthode de suivi de la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) qui y sont énumérées.

1.3 Lien entre le PNSA et le programme National de Sécurité (PNS)

Le présent document aborde les risques de sécurité opérationnelle recensés dans le GASP de l'OACI et dans le RASP-AFI en l'absence de volets d'analyse de données sur la sécurité arrivés à maturité, comme il est indiqué dans l'Evaluation de la Mise en œuvre du Programme National de Sécurité (PNS) du Tchad par l'OACI. Les initiatives énumérées dans le présent PNSA portent sur les problèmes organisationnels et visent à renforcer les capacités organisationnelles en matière de supervision efficace de la sécurité.

1.4 Responsabilité de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du PNSA

L'Autorité de l'Aviation Civile (ADAC) est chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du PNSA, en collaboration avec la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation (CPEAIA) et avec l'industrie aéronautique nationale. Le présent document a été élaboré en consultation avec les exploitants nationaux et d'autres parties prenantes et il est harmonisé avec l'édition actuelle du GASP et du RASP.

1.5 Problèmes, objectifs et cibles nationaux de sécurité

Le PNSA répond aux problèmes nationaux de sécurité suivants :

1) Risque de sécurité opérationnelle, les N-HRC basés sur les G-HRC, les R-HRC et des données collectées sont :

   a) impact sans perte de contrôle (CFIT) ;

   b) perte de contrôle en vol (LOC-I) ;

   c) collision en vol (MAC) ;

   d) sortie de piste (RE) ;

   e) incursion sur piste (RI) ;

   f) collision/quasi-collision avec des oiseaux (BIRD) ;

2) Défis organisationnels par éléments cruciaux (EC) :

   a) EC 3 : Systèmes et fonctions de l'Etats (EI = 48.21%)

   b) EC-4 : Personnel technique qualifié (EI=43,24%) ;

   c) EC-5 : Indication Technique, outillage et fournitures de renseignements critiques pour la sécurité (EI=56,84%) ;

   d) EC-6 : obligation en matière de délivrance de licences, de certification, de permis, d'autorisation ou d'approbation (EI=37,8%) ;

   e) EC-7 : Obligation de surveillance (EI=17,58%) ;

   c) EC-8 : Résolution des problèmes de sécurité (EI=8,33%).

3) Défis organisationnels par domaine :
   a) AIG : Enquêtes sur les accidents (EI=40,85%),

Faible capacité d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation au niveau national ;

b) PNS : Programme national de sécurité, mise en œuvre du protocole (EI=37,7%)

c) ANS : services de navigation aérienne (EI=32,8%) ;

d) AGA : aérodromes et aides au sol (EI=36,36%)

e) PEL : licence du personnel (EI=36,49%)

f) OPS : exploitation des aéronefs (EI=33%)

5) Faible capacité d'assurer le service SAR.

Pour remédier aux problèmes énumérés ci-dessus et renforcer la sécurité de l'aviation au niveau national, le PNSA de la période 2025-2028 prévoit les objectifs et cibles suivants :

Objectif 1 : Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents et d'incidents d'aviation ;

Objectif 2 : Renforcer les capacités de supervision de la sécurité
Cible 2.1 : Améliorer le score de mise en œuvre efficace (EI) des éléments critiques (CE) du système de supervision de la sécurité de l'État comme suit :

a) D'ici fin 2025 – Score EI de 75% ;
b) D'ici fin 2027 – score EI de 85 % ;
c) D'ici fin 2030– score EI de 90 %

Cible 2.2 Réaliser un taux de mise en œuvre effective d'au moins 75 % d'ici fin 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 75 % d'ici fin 2025, pour chacun des EC suivants : EC 3, EC 4, EC 5, EC 6, EC 7, EC 8.

Objectif 3 : Mettre en œuvre un programme de sécurité de l'État (SSP) efficace
Cible 3.1 : D'ici fin 2025, mettre en place les bases d'un SSP.
Le Tchad doit œuvrer pour un SSP efficace comme suit :
Cible 3.3 : Œuvrer pour un SSP comme suit :

a) d'ici fin 2027 – Existant
b) d'ici fin 2030 – Existant et efficace

Objectif 4 : Accroître la collaboration au niveau régional.

Cible 4.1 : D'ici 2025, multiplier les demandes aux RSSO pour une assistance aux fins du renforcement de la capacité de supervision de la sécurité et pour faciliter la mise en œuvre du PNS.

Cible 4.2 : D'ici 2026, fournir des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, y compris les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du SSP et les problèmes émergents, au groupe régional de sécurité de l'aviation AFI (RASG-AFI).

Objectif 5 : Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et les réseaux de partage d'informations de sécurité aux fournisseurs de services.

Cible 5.1 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.)

Objectif 6 : S'assurer que l'infrastructure appropriée est disponible pour soutenir des opérations sûres.

Cible 6.1 : D'ici fin 2026, les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome doivent être conformes aux normes pertinentes de l'OACI.

Cible 6.2 D'ici fin 2027, certifier l'aérodrome international de N'Djamena.

1.6 Contexte opérationnel

Il existe plusieurs aérodromes au Tchad, dont un (01) aérodrome international. L'espace aérien tchadien appartient aux Classes A, C et G. **58 839** mouvements ont été enregistrés au Tchad pendant la période de 2019 à 2023. Il y a actuellement sept (7) certificats des transporteurs aériens d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par le Tchad, dont tous les sept sont délivrés à des exploitants qui effectuent des vols de transport commercial international.

Le Tchad a aussi un (01) seul exploitant, qui exploite des services intérieurs de taxi aérien, principalement des aéronefs à turbopropulseurs, ainsi qu'un (01) exploitant d'hélicoptères (RJM). Le Tchad compte une (01) seule hélistation. Les défis communs au Tchad comprennent notamment : météorologie, infrastructures et problèmes sociopolitiques etc.

SECTION 2. OBJET DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DU TCHAD

Le Plan National de Sécurité de l'Aviation est le plan directeur contenant l'orientation stratégique du Tchad pour gérer la sécurité de l'aviation pour une période de 4 ans (de 2025 à 2028). Ce plan énumère les problèmes nationaux de sécurité, énonce les objectifs et cibles nationaux de sécurité de l'aviation et présente un ensemble d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) visant à remédier aux carences détectées et à atteindre les objectifs et cibles nationaux de sécurité.

Le PNSA, s'il est établi (disponible sur https://www.adac.td) aborde tous les aspects du transport aérien au niveau national, dans le but de présenter une stratégie complète de planification et de mise en œuvre pour le développement futur du secteur de l'aviation civile dans son ensemble. Les renseignements détaillés spécifiques aux aspects de la sécurité de l'aviation qui sont mentionnés dans le PNSA peuvent être pris en compte dans le plan directeur de l'aviation civile, le cas échéant.

Le PNSA a été élaboré en se fondant sur les objectifs et cibles de sécurité internationaux et les catégories d'événements à risque élevé (HRC) énoncés dans le GASP (www.icao.int/gasp) et dans le RASP-AFI. Ces sources sont mises en évidence dans le texte, selon le cas. Les SEI énumérées dans le PNSA visent à renforcer l'amélioration de la sécurité aux niveaux régional et international plus larges, et comprennent plusieurs mesures visant à gérer les risques de sécurité opérationnelle particuliers et à mettre en œuvre les SEI recommandées pour les États énoncées dans le RASP-AFI (https://www.icao.int/WACAF/pages/rasg-afi.asps). Le Tchad a adopté ces SEI et les a incluses dans le plan. Des références croisées sont fournies dans le RASG-AFI pour les SEI individuelles au besoin.

SECTION 3. APPROCHE STRATÉGIQUE DU TCHAD EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Le PNSA présente les SEI qui ont été définies en se fondant sur la feuille de route des défis organisationnels (ORG) et sur la feuille de route des risques de sécurité opérationnelle (OPS), présentées dans la Feuille de route de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde, ainsi que sur les problèmes spécifiques à l'État recensés par les activités de supervision de sécurité par le Tchad. Ce plan est élaboré et tenu à jour par l'Autorité de l'aviation civile (ADAC), en coordination avec toutes les parties prenantes, et il est mis à jour au moins une fois tous les trois ans.

Le PNSA inclut les objectifs et cibles nationaux de sécurité ci-après, pour la gestion de la sécurité de l'aviation, ainsi qu'une série d'indicateurs permettant de suivre les progrès réalisés pour les atteindre. Ces objectifs, cibles et indicateurs sont liés aux objectifs, cibles et indicateurs figurant dans le GASP et dans le RASP, auxquels s'ajoutent des objectifs, cibles et indicateurs nationaux supplémentaires appropriés pour le Tchad.

Objectif	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP et le RASP
Objectif 1 : **Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle**	1.1. Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents et d'incidents d'aviation.	Nombre d'accidents • Nombre d'accidents par million de départs (Taux d'accidents ou incidents) • Nombre d'accidents mortels • Nombre d'accidents mortels par million de départs (taux d'accidents mortels) • Nombre de morts • Nombre de morts par passagers transportés (Taux de mortalité) • Pourcentage d'événements lié aux	Cet objectif, ainsi que la cible sont directement associés à l'objectif 1 et à la cible 1 du GASP et du RASP-AFI

		catégories à risque élevé (HRC)	
Objectif 2 : **Renforcement des capacités de supervision de la sécurité des États**	2.1. Améliorer leur score de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité (en se centrant sur les PQ prioritaires) comme suit : - D'ici fin 2025 – Score EI de 75 % - D'ici fin 2027 – Score EI de 85 % - D'ici fin 2030 – Score EI de 90 % 2.2. Réaliser un taux de mise en œuvre effective d'au moins 75 % d'ici fin 2025, dans chacun des domaines suivants : PEL, OPS, AIG, ANS, AGA 2.3. Réaliser un taux de mise en œuvre effective d'au moins 75 % d'ici fin 2025, pour chacun des EC suivants : EC 3, EC4, EC 5, EC 6, EC 7, EC 8.	2.1.1 Taux de mise en œuvre effective (EI) par le Tchad aux délais prévus ; 2.2.1 Taux de mise en œuvre effective des domaines concernés à la période indiquée ; 2.3.1 Taux de mise en œuvre effective des EC concernées à la période indiquée ; 2.4.1 Taux de résolution des problèmes de sécurité ; 2.4.2 Taux de non-conformité majeurs ; 2.4.3 Taux de conformité des prestataires de services	Cet objectif, ainsi que la cible 2.1 sont directement associés à l'objectif 2 et à la Cible 2.1 du GASP et du RASP AFI Les cibles 2.2 et 2.3 sont liées à la vision du Tchad en matière de sécurité
Objectif 3 : **Mise en œuvre effective des programmes nationaux de sécurité (PNS)**	3.1 Mettre en œuvre à 100% les fondements du PNS d'ici fin 2025 ; 3.2 Travailler à la mise en œuvre d'un PNS efficace comme suit :	3.1.1 Taux de mise en œuvre des PQs de base du PNS 3.2.1 niveau de maturité du PNS présent 3.3.1 niveaux de maturité du PNS présent et effectif	Cet objectif est directement associé à l'objectif 3 du GASP. Les cible 3.1 et 3.3 sont directement liées aux cibles 3.1 et 3.3 du GASP et RASP-AFI

	- D'ici fin 2027 -le PNS où tous les éléments sont présents (niveau de maturité « présent ou existant ») ; - D'ici fin 2030 - le PNS a atteint un niveau de maturité où tous les éléments présents permettent d'atteindre les résultats escomptés (niveau de maturité « présent et efficace »).	3.4.1 pourcentage de SGS accepté	
Objectif 4 : Accroître la collaboration au niveau régional	4.1 : D'ici fin 2025, multiplier les demandes aux RSSOs pour une assistance aux fins du renforcement de la capacité de supervision de la sécurité et pour faciliter la mise en œuvre du PNS d'ici fin 2025. 4.3 D'ici 2026 fournir des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, y compris les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du SSP et les problèmes émergents, au groupe régional de sécurité de l'aviation AFI (RASG-AFI)	4.1.1 nombre de missions d'assistance avec leur plan d'actions 4.3 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.	Cet objectif est directement associé à l'objectif 4 du GASP. La cible est directement liée à la cible 4.1 et 4.3 du GASP et RASP-AFI
Objectif 5 : **Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur**	5.1 Encourager les prestataires de services à participer aux programmes d'évaluation de l'industrie des autres organismes et associations d'aviation	5.1.1 Pourcentage de prestataire de services participant aux programmes d'évaluation de l'industrie correspondants reconnus par l'OACI.	Cet objectif, ainsi que les cibles sont directement associés à l'objectif 5 et aux cibles 5.1 du GASP et du RASP.

la sécurité par les fournisseurs de services	reconnus par l'OACI (APEX, IOSA, Programme d'examen par les pairs des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), ISAGO, etc.)	5.1.2 Nombre de fournisseurs de services utilisant des métriques mondialement harmonisées pour leurs SPI. 5.1.3 Nombre d'exploitants/fournisseurs de services contribuant à un SDCPS ou à un réseau de partage d'informations sur la sécurité	
Objectif 6 : Veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour appuyer la sécurité des opérations	6.1 D'ici fin 2026, les infrastructures de navigation aérienne et des aérodromes internationaux doivent être conformes aux normes pertinentes de l'OACI et maintenues à la hausse. 6.2 L'aérodrome international doit être certifié d'ici fin 2027.	6.1.1 Pourcentage de défauts d'infrastructures de la navigation aérienne par rapport au plan de navigation aérienne AFI. 6.1.2. Pourcentage de mise en œuvre des PQ liés aux infrastructures en lien avec les éléments de base 6.2.1 certificat de l'aérodrome.	Cet objectif est directement lié à l'objectif 6 et à la cible 6.1 du GASP et RASP-AFI

Les SEI indiquées dans le présent document sont mises en œuvre avec les moyens existants de supervision de la sécurité du Tchad et les SGS des fournisseurs de services. Les SEI découlant de la feuille de route de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde ont été reconnues comme propres à atteindre les objectifs et cibles nationaux de sécurité énoncés dans le PNSA. Certaines des SEI nationales sont liées à des SEI globales mises en œuvre à l'échelle régionale et internationale et contribuent à renforcer la sécurité de l'aviation sur le plan mondial. La liste complète des SEI est contenue dans l'appendice du présent document.

Le PNSA traite également des problèmes émergents, notamment : concepts des opérations, technologies, politiques publiques, modèles ou idées d'activités pouvant avoir à l'avenir une incidence sur la sécurité, pour lesquels les données sont

insuffisantes pour réaliser une analyse type fondée sur les données. Il est important que le Tchad reste vigilant face aux problèmes émergents afin de détecter les risques de sécurité opérationnelle potentiels, recueillir les données pertinentes et élaborer pro activement des moyens pour atténuer ces risques. Le PNSA aborde les problèmes émergents énumérés ci-après, qui ont été recensés par le processus d'analyse menée par les fournisseurs de services en vue d'une analyse plus poussée.

Liste des problèmes émergents :

- Petits drones exploités aux environs des aérodromes ;
- Cyber sécurité.

SECTION 4. RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

Le PNSA comprend des SEI qui concernent les risques nationaux de sécurité opérationnelle, déterminés grâce aux enseignements tirés d'événements opérationnels et à une approche guidée par les données. Au nombre des mesures susceptibles d'être prévues par ces SEI, on peut citer l'établissement de règles, l'élaboration de politiques, des activités de supervision de la sécurité ciblées, des analyses de données sur la sécurité et la promotion de la sécurité. Des sections distinctes sont consacrées au transport aérien commercial et à l'aviation générale de façon à rendre l'information plus accessible aux parties prenantes.

Le Tchad publie un rapport annuel sur la sécurité, disponible sur le site web de l'ADAC à l'adresse https://www.adac.td. Le résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits au Tchad et de ceux qui ont touché des aéronefs immatriculés au Tchad effectuant des vols commerciaux et des aéronefs d'aviation générale, est présenté dans les tableaux ci-dessous.

Année	Accidents mortels	Accidents non mortels	Incidents graves
Evènements du transport aérien commercial au Tchad			
[2019-2023] Moyenne annuelle	0	0	0
2024	0	2	0
Evènements d'aéronefs d'aviation générale au Tchad			
Moyenne annuelle [2019-2023]	0	0	0
2024	0	1	0
Evènements touchant des aéronefs du transport aérien commercial immatriculés au Tchad			
Moyenne annuelle [2019-2023]	0	0	0
2024	0	1	0
Evènements touchant des aéronefs d'aviation générale immatriculés au Tchad			
Moyenne annuelle [2019-2023]	0	0	0

2024	0	0	0

Les six (06) catégories nationales d'événements à risque élevé (HRC) dans le contexte du Tchad ont été jugées de la plus haute priorité en raison du nombre de décès et de risques de décès qui leur est associé. Ces catégories ont été identifiées sur la base de l'analyse régionale menée par les CAFAC, WACAF et des risques de sécurité opérationnelle décrits dans le GASP. Ces HRC sont conformes à celles dont la liste figure dans l'édition 2023-2025 du GASP ainsi que dans le RASP :

Liste des HRC :

a) Impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
b) Perte de contrôle en vol (LOC-I) ;
c) Collision en vol (MAC) ;
d) Sortie de piste (RE) ;
e) Incursion sur piste (RI) ;
f) Collision/quasi-collision avec des oiseaux (BIRD) ;

Les catégories d'événement en aviation de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) ont été utilisées pour évaluer les catégories de risque lors de l'identification des risques nationaux de sécurité opérationnelle. La taxonomie de la CICTT peut être consultée sur le site web de l'OACI à l'adresse https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx.

Pour remédier aux risques nationaux de sécurité opérationnelle énumérés ci-dessus, le Tchad a déterminé les facteurs contributifs des HRC ci-après et mettra en œuvre un ensemble de SEI, dont certaines sont tirées de la feuille de route OPS de l'OACI figurant dans le GASP :

N-HRC 1 : impact sans perte de contrôle (CFIT)

1) Fatigue excessive du pilote ;
2) Conception et documentation des procédures ;
3) Désorientation du pilote ;
4) Perte de conscience de la situation des pilotes ;
5) Conditions météorologiques défavorables.

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

1) Liée aux systèmes de l'aéronef (dysfonctionnement des systèmes de l'avion, etc.) ;
2) Liée à l'environnement (fonctionnement dans des conditions météorologiques défavorables, etc.) ;

3) Liée au pilote/l'humain (manque de compétences dans le maniement de base de l'aéronef, manque de compétences, etc.) ;
4) Toute combinaison des trois ci-dessus ;
5) Gestion des ressources de l'équipage (CRM) inadéquate ;
6) Erreur de masse et de centrage (y compris un mauvais arrimage).

N-HRC 3 : collision en vol (MAC)

1) Conditions du trafic (densité et complexité du trafic) ;
2) Perte de conscience de la situation du contrôleur aérienne ;
3) Charge de travail excessive des contrôleurs aériens ;
4) Équipement de l'aéronef ;
5) Formation inadéquate de l'équipage de conduite.

N-HRC 4 : sortie de piste (RE)

1) Approches non-stabilisées ;
2) État de surface de la piste (piste contaminée) ;
3) Dysfonctionnement de l'aéronef ;
4) Perte de contrôle de l'aéronef au sol ;
5) Atterrissage long, forcé, limité, ferme ou hors de la ligne centrale ;
6) Erreur de masse et de centrage (y compris un mauvais arrimage) ;
7) Événement lié à la maintenance en escale.

N-HRC-5 : incursion sur piste (RI)

1) Absence de la clôture de l'aérodrome ;
2) Configuration de l'aérodrome ;
3) Charge de travail des pilotes et des contrôleurs aériens ;
4) Utilisation de la piste en commun par les civils et militaires ;
5) Présence de Camp militaire dans l'emprise aéroportuaire ;
6) Utilisation d'une phraséologie non standard ;
7) Communication et connaissance de la situation ;
8) Non-respect des autorisations/instructions de l'ATC ;
9) Occupation et lotissement anarchique au voisinage de l'aérodrome ;
10) Dispositif présidentiel lors des vols VIP dans l'emprise aéroportuaire.

N-HRC-6 : impacts d'oiseaux/presque collisions avec les oiseaux (BIRD)

1) Zones couvertes d'herbe et d'eau ainsi que d'arbustes et d'arbres ;
2) Décharges et autres sites d'élimination des déchets autour des aéroports ;
3) Certains types d'activités agricoles, sur ou à proximité d'un aéroport ;
4) Les saisons et la migration des oiseaux.

La liste complète des SEI est présentée dans l'appendice au PNSA.

SECTION 5 AUTRES PROBLEMES LIES A LA SECURITE

Outre les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités dans le PNSA, le Tchad a identifié d'autres problèmes et initiatives liés à la sécurité sélectionnée pour le PNSA. Une priorité leur est accordée dans le PNSA 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 (08) éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité sont définis par l'OACI. Le Tchad s'est engagé à mettre efficacement en œuvre ces huit (08) 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 (08) EC sont présentés dans la figure ci- dessous.

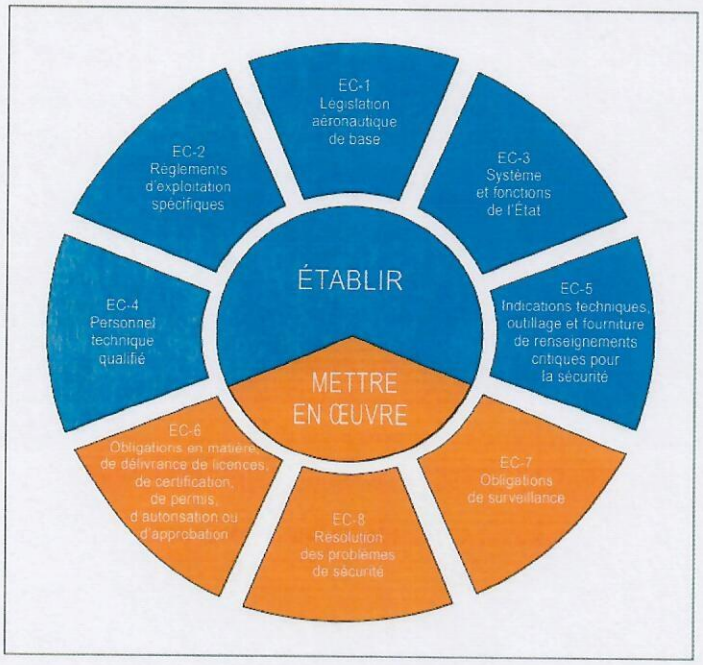


Figure 3-3. Eléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité.

Les activités les plus récentes de l'OACI visant à mesurer le taux de mise en œuvre effective des huit (08) EC du système de supervision de la sécurité du Tchad, dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ont permis de compiler les scores ci-après :

Score EI global							
44.1%							
Score EI par EC							
EC-1	**EC-2**	**EC-3**	**EC-4**	**EC-5**	**EC-6**	**EC-7**	**EC-8**
80.77%	77.46%	48.21%	43.24%	56.84%	37.8%	17.58%	8.33%
Score EI par domaine							
LEG	**ORG**	**PEL**	**OPS**	**AIR**	**AIG**	**ANS**	**AGA**
80%	77.78%	36.49%	33%	79.07%	40.85%	32.08%	36.36%

Les autres problèmes de sécurité ci-après, dans le contexte du Tchad, ont été jugés de la plus haute priorité parce que ce sont des problèmes systémiques qui ont une incidence sur l'efficacité des contrôles des risques de sécurité. Ils ont été recensés à partir d'une analyse des données USOAP, des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents, des activités de supervision de la sécurité menées au cours des dernières années, et d'une analyse régionale réalisée par les RSOO, APIRG. Ces problèmes sont habituellement de nature organisationnelle et sont liés aux défis que présentent la conduite des fonctions de supervision de la sécurité des États, la mise en œuvre des PNS sur le plan national, et le niveau de mise en œuvre du SGS par les fournisseurs de services nationaux. Ils tiennent compte de la culture organisationnelle, des politiques et des procédures au sein de l'Autorité de l'Aviation Civile (ADAC) et la Commission Permanente d'Enquêtes sur les Accidents et Incidents d'Aviation (CPEAIA) ainsi qu'au sein des fournisseurs de services. Ces problèmes de sécurité sont alignés sur ceux qui sont énumérés dans le GASP ainsi que dans le RASP :

Liste des problèmes de sécurité et brève description de la raison pour laquelle ils sont prioritaires :

1) Les éléments cruciaux

a) Le Tchad a obtenu le score le plus faible (EI = 48.21%), dans l'élément crucial (EC 3 : Systèmes et fonctions de l'Etats) lors de l'évaluation de l'OACI, donc, il y a la nécessité d'améliorer.
b) Le Tchad a obtenu le score le plus faible (EI=43,24%), dans l'élément crucial (EC-4 : Personnel technique qualifié) lors de l'évaluation de l'OACI, donc, il y a la nécessité d'améliorer.
c) Le Tchad a obtenu le score le plus faible (EI=56,84%) dans l'élément crucial (EC-5 : Indication Technique, outillage et fournitures de renseignements critiques pour la sécurité) lors de l'évaluation de l'OACI, donc, il y a la nécessité d'améliorer.

d) Le Tchad a obtenu le score le plus faible (EI=37,8%) dans l'élément crucial (EC-6 : obligation en matière de délivrance de licences, de certification, de permis, d'autorisation ou d'approbation) lors de l'évaluation de l'OACI, donc, il y a la nécessité d'améliorer.
e) Le Tchad a obtenu le score le plus faible (EI=17,58%) dans l'élément crucial (EC-7 : Obligation de surveillance) lors de l'évaluation de l'OACI, donc, il y a la nécessité d'améliorer.
f) Le Tchad a obtenu le score le plus faible (EI=8,33%). dans l'élément crucial (EC-8 : Résolution des problèmes de sécurité) lors de l'évaluation de l'OACI, donc, il y a la nécessité d'améliorer

2) Défis organisationnels par domaine :

a) **AIG :** Enquêtes sur les accidents (EI=40,85%) ; il s'agit du domaine où le plus faible score a été enregistré lors du dernier audit USOAP de l'OACI. Il a donc été placé comme un problème hautement prioritaire à résoudre.
b) **PNS :** Programme national de sécurité, mise en œuvre du protocole (EI=37,7%), Il s'agit du domaine où le plus faible score a été enregistré lors du dernier audit USOAP de l'OACI. Il a donc été placé comme un problème hautement prioritaire à résoudre.
c) **ANS :** services de navigation aérienne (EI=32,8%) ; il s'agit du domaine où le plus faible score a été enregistré lors du dernier audit USOAP de l'OACI. Il a donc été placé comme un problème hautement prioritaire à résoudre.
d) **AGA :** aérodromes et aides au sol (EI=36,36%) ; il s'agit du domaine où le plus faible score a été enregistré lors du dernier audit USOAP de l'OACI. Il a donc été placé comme un problème hautement prioritaire à résoudre
e) **PEL :** licence du personnel (EI=36,49%) Il s'agit du domaine où le plus faible score a été enregistré lors du dernier audit USOAP de l'OACI. Il a donc été placé comme un problème hautement prioritaire à résoudre
f) **OPS :** exploitation des aéronefs (EI=33%) Il s'agit du domaine où le plus faible score a été enregistré lors du dernier audit USOAP de l'OACI. Il a donc été placé comme un problème hautement prioritaire à résoudre.
g) Faible capacité d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation au niveau national ; Exemple manque de moyens d'enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs au niveau national.
h) Faible capacité d'assurer le service SAR.

Pour remédier aux problèmes énumérés ci-dessus, le Tchad mettra en œuvre un ensemble de SEI, dont certaines découlent de la feuille de route ORG de l'OACI figurant dans le GASP. La liste complète des SEI est présentée dans l'appendice au PNSA.

SECTION 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

Le Tchad suivra de façon continue la mise en œuvre des SEI énumérées dans le PNSA et mesurera la performance de sécurité du système national de l'aviation civile pour veiller à ce que les résultats prévus soient atteints, au moyen des mécanismes présentés dans l'appendice du présent plan.

En sus de ce qui précède, le Tchad examinera le PNSA annuellement, ou plus tôt au besoin, pour s'assurer que les risques de sécurité opérationnelle, les problèmes de sécurité et les SEI recensés sont mis à jour et demeurent pertinents. L'Autorité de l'Aviation Civile (ADAC) examinera régulièrement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans le PNSA pour vérifier que les objectifs et cibles nationaux sont atteints. Au besoin, le Tchad demandera l'appui du RASG, des RSOO, de l'industrie pour faire en sorte que les SEI soient mises en œuvre dans les délais afin de remédier aux carences de sécurité et d'atténuer les risques. Grâce à un suivi serré des SEI, le Tchad apportera les ajustements nécessaires au PNSA et à ses initiatives et mettra le PNSA à jour en conséquence.

Le Tchad utilisera les indicateurs énumérés dans la section 3 du présent plan pour mesurer la performance de sécurité du système de l'aviation civile et suivre chaque cible nationale de sécurité. Un rapport de sécurité périodique annuel sera publié pour fournir aux parties prenantes de l'information à jour pertinente sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs et cibles nationaux de sécurité ainsi que sur l'état de mise en œuvre des SEI.

Si les objectifs et cibles nationaux de sécurité ne sont pas atteints, les causes profondes seront présentées. Si le Tchad détecte des risques critiques de sécurité opérationnelle, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourra nécessiter une révision imprévue du PNSA.
Le Tchad a adopté une approche normalisée pour présenter l'information au niveau régional et faire le compte rendu aux RASG. Cette approche permet à la région de recevoir l'information et d'évaluer les risques de sécurité opérationnelle en utilisant des méthodes communes

Appendice du NASP

1. SEI DETAILLEES : RISQUES NATIONAUX DE SECURITE OPERATIONNELLE

HRC 1 : IMPACT SANS PERTE DE CONTRÔLE (CFIT)

Objectif 1 : parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle
Cible 1.1 : maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents et d'incidents

Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délais	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques/indicateurs	priorité	Activité de suivi
Atténuer les facteurs contributifs des risques de CFIT	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 – Exploitation	Fin juin 2025 et Continu	ADAC/ DSNV/DNAA	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT	- Pourcentage d'aéronefs équipés du TAWS ; - Nombre des sensibilisations à l'utilisation du TAWS au-delà des exigences de RAT06 partie OPS 1 et aux risques d'approche ; - Nombre de publication d'avis de Sécurité lié au respect des procédures d'alerte du TAWS ;	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	technique des aéronefs ; 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				- Taux de mise en œuvre des procédures des vols avec CDFA ; - Pourcentage d'aéronefs équipés de MSAW ; - Nombre de mise à jour d'e-TOD ; - Nombre de sensibilisation à la saisie dans le TWAS des données de localisation de GPS par an.		

	d'avertissement d'altitude minimal de sécurité (MSAW) ; g) S'assurer de la régularité des mises à jour et de l'exactitude des données électroniques sur le relief et les obstacles (eTOD) ; h) Encourager la saisie dans le TAWS des données de localisation du GPS.						
	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	Fin juin 2025 et continu	ADAC/ DSNV/DNAA	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS	Taux de mise en œuvre de SEI à travers l'analyse des MOR et des comptes rendus volontaires des évènements et des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	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)						
	3. Identifier les facteurs contributifs supplémentaires, par exemple : a) Vol dans des conditions environnementales défavorables ; b) Conception et documentation de l'approche [p. ex. procédures d'approche avec guidage vertical	Fin juin 2025 et continu	ADAC (DSNV/ DNAA)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers	Nombre des facteurs contributifs supplémentaires	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	(APV) ou performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV)] ; c) Phraséologie utilisée (normalisée/non normalisée) ; d) Fatigue et désorientation du pilote.						
	4. Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des CFIT, le cas échéant	Fin décembre 2025 continu	ADAC (DSNV/ DNAA)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers	Nombre de SEI élaboré et mis en œuvre d'avantage pour atténuer des facteurs contributifs	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	Fin décembre 2025 continu	ADAC (DSNV/ DNAA)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers	Nombre des évaluations continues de la performance de SEI	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
HRC 2 : PERTE DE CONTRÔLE EN VOL (LOC)							

Objectif 1 : parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle **Cible 1.1** : maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents et d'incidents							
Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I	1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité LOC-I suivantes : 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 ; b) Exiger que davantage de temps soit consacré à la formation au rôle	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV)	Exploitants Aériens	Taux de mise en œuvre de formation à la prévention de perte de contrôle et de manœuvre de rétablissement	Élevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	de pilote surveillant.						
	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).	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV)	Exploitants Aériens	Taux de mise en œuvre de SEI à travers l'analyse des MOR et des comptes rendus volontaires des évènements et des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
	3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : a) Distraction ; b) Conditions météorologiques défavorables ; c) Baisse de vigilance ; d) Procédures d'exploitation normalisée (SOP) inadéquates	Fin juin 2025 et continu	ADAC (DSNV)	Exploitants Aériens	Nombre des facteurs contributifs supplémentaires	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	pour une gestion de vol efficace ; e) Hauteur au-dessus du terrain insuffisant pour le rétablissement ; f) Manque de connaissance ou de compétence en matière de procédures de rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles de l'aéronef ; g) Commandes de vol inappropriées en réponse à une alerte soudaine d'angle anormal						

	d'inclinaison latérale.						
	4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de LOC-I, le cas échéant, par exemple : a) Accroître l'efficacité de la supervision réglementaire ; b) Améliorer les réglementations.	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV)	Exploitants Aériens	Nombre de SEI élaboré et mis en œuvre d'avantage pour atténuer des facteurs contributifs	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV)	Exploitants Aériens	Nombre des évaluations continues de la performance de SEI	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
HRC 3 : COLLISION EN VOL (MAC)							
Objectif 1 : parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle **Cible 1.1** : maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents et d'incidents							

Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC	1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité MAC suivantes : a) Établir des orientations et réglementations afin d'assurer que les aéronefs sont équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS), conformément à l'Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs ; b) S'assurer du respect des procédures d'avertissement ACAS ; c) Encourager l'amélioration des systèmes de	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV/DNAA)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT	- Pourcentage d'aéronefs équipés avec le système ACAS ; - Nombre des séances de sensibilisations des contrôleurs et pilotes à la gestion des conflits, à la communication par liaison des données (CPDLC) ; - Taux de mise en œuvre de la règlementation et des procédures d'avertissement ACAS ;	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	contrôle de la circulation aérienne (ATC), des procédures et des outils afin de renforcer la gestion des conflits ; d) Encourager l'amélioration des systèmes et procédures de communications, comme la liaison de données entre le contrôleur et le pilote/						
	2. Valider l'efficacité des SEI via l'analyse des systèmes MOR et VOR et les enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité).	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV)	Exploitants Aériens	Taux de mise en œuvre de SEI à travers l'analyse des MOR et des comptes rendus volontaires des évènements et des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : a) Conditions du trafic – densité, complexité, mélange de types d'aéronefs et de capacités, etc. b) Performance ATC liée à la charge de travail, aux compétences, au travail d'équipe, aux procédures, à l'engagement, etc., ainsi qu'à l'influence de la gestion de la sécurité des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ;	Fin juin 2025 et continu	ADAC (DSNV)	Exploitants Aériens	Nombre des facteurs contributifs supplémentaires	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	c) Formation et culture d'entreprise de l'équipage de conduite et sa charge de travail, ses compétences, son travail d'équipe, ses procédures, son engagement, etc., ainsi que l'influence de la gestion de la sécurité des exploitants d'aéronefs ; d) Systèmes ATC – traitement des données de vol, communication, avertissement de conflit à court terme (STCA), etc., ainsi que l'interaction avec les opérateurs humains et les						

	systèmes d'aéronef, et la politique d'approvisionnement des ANSP ; e) Équipement des aéronefs – pilotes automatiques, transpondeurs et ACAS, mais également la performance des aéronefs (p. ex. la vitesse ascensionnelle) et leur taille ; f) Infrastructure de navigation aérienne – à la fois couverture et qualité ; g) Surveillance – à la fois couverture et qualité						

	h) Traitement des données de plan de vol – efficacité et fiabilité de la communication, l'approbation et la distribution du plan de vol ; i) Espace aérien – complexité de la conception de l'espace aérien, configuration de la route, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire, etc. j) Vols dans des conditions environnementales défavorables qui peuvent influencer la						

	gestion des conflits et l'évitement des collisions.						
	4. Élaboration et mise en œuvre de SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de MAC, le cas échéant.	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV)	Exploitants Aériens	Nombre de SEI élaboré et mis en œuvre d'avantage pour atténuer des facteurs contributifs	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	Fin décembre 2025 Continue	ADAC (DSNV)	Exploitants Aériens	Nombre des évaluations continues de la performance de SEI	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
HRC 4 : SORTIE DE PISTE (RE)							
Objectif 1 : parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle **Cible 1.1** : maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents et d'incidents							
Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE	1. Mettre en œuvre les mesure de sécurité RE suivantes : a) S'assurer de l'établissement et de	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers/BGTA/Armées de l'air	- Nombre des formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent de travers et vent arrière (jusqu'aux	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	la mise en œuvre d'un programme national de sécurité des pistes et d'équipes de sécurité des pistes ; b) Encourager l'établissement de politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent de travers et vent arrière (jusqu'aux vents maximaux établis par le fabricant) ; c) Sensibiliser les équipages aux systèmes embarqués de dépassement de piste et d'alerte ;			(française et Tchadienne) /sociétés de Catering	vents maximaux établis par le fabricant) par an ; - Nombre de Sensibilisation des équipages aux systèmes embarqués de dépassement de piste et d'alerte ; - Nombre de compte rendu efficace et en temps opportun sur les conditions météorologiques et d'aérodromes (p. ex. l'état de la surface des pistes en conformité avec le format de compte rendu mondial de l'OACI figurant dans l'Annexe 14 – Aérodromes, volume I – Conception et exploitation technique des aérodromes, le freinage et les distances déclarées révisées)		

	d) S'assurer de comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et d'aérodromes (p. ex. l'état de la surface des pistes en conformité avec le format de compte rendu mondial de l'OACI figurant dans l'Annexe 14 – Aérodromes, volume I – Conception et exploitation technique des aérodromes, le freinage et les distances déclarées révisées) ; e) Certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14, volume				- Nombre des aérodromes certifiés ; - Nombre de sensibilisation sur les installations de systèmes d'arrêt si les critères en matière d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) ne peuvent pas être respectés ; - Taux de mise en œuvre des procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées sont élaborées et utilisées		

	I, de l'OACI ainsi qu'aux PANS-Aérodromes (Doc 9981) ; f) Encourager l'installation de systèmes d'arrêt si les critères en matière d'aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) ne peuvent pas être respectés ; g) S'assurer que des procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées sont élaborées et utilisées.						
	2. Valider l'efficacité des SEI via les analyses des systèmes MOR, VOR	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/poo	Taux de mise en œuvre de SEI à travers l'analyse des MOR et des comptes rendus volontaires des évènements	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion

	et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité).			ls pétroliers/BGTA/Armées de l'air (française et Tchadienne) /sociétés de Catering	et des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation		de sécurité/ revue de direction
	3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : a) SOP inefficaces ; b) Non-respect des SOP appropriées ; c) Atterrissage long/interrompu/à rebond/ferme/excentré/en crabe ; d) Conception inadéquate des procédures d'approche e) Supervision	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers/BGTA/Armées de l'air (française et Tchadienne) /sociétés de Catering	Nombre des facteurs contributifs supplémentaires	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	réglementaire inadéquate.						
	4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RE, le cas échéant.	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers/BGTA/Armées de l'air (française et Tchadienne) /sociétés de Catering	Nombre de SEI élaboré et mis en œuvre d'avantage pour atténuer des facteurs contributifs	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI.	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers/BGTA/Armées de l'air (française et Tchadienne) /sociétés de Catering	Nombre des évaluations continues de la performance de SEI	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
HRC 5 : INCURSION SUR PISTE (RI)							
Objectif 1 : parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							

Cible 1.1 : maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents et d'incidents							
Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI	1. Mettre en œuvre les mesures de sécurité RI suivantes : 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 ; 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 ;	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers/BGTA/Armées de l'air (française et Tchadienne) /sociétés de Catering	- Nombre des formations qui renforcent la conscience de la situation à l'intention des contrôleurs, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste ; - Nombre de Sensibilisation sur 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	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	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 (A-SMGCS), les barres d'arrêt, et les systèmes				(A-SMGCS), les barres d'arrêt, et les systèmes autonomes d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS) - Nombre des aérodromes certifiés ; - Nombre de sensibilisation sur l'utilisation de phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables [p. ex. Manuel de radiotéléphonie (Doc 9432)] ; - Nombre des points chauds aux aérodromes identifiés et publiés dans l'AIP ; - Taux de mise en œuvre des stratégies		

	autonomes d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS) ; d) Certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14 – Aérodromes, volume I – Conception et exploitation technique des aérodromes, de l'OACI ainsi qu'aux PANS-Aérodromes (Doc 9981) ; e) S'assurer de l'utilisation de phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables				appropriées pour supprimer les dangers ou atténuer les risques associés aux points chauds identifiés sont élaborées et mises en œuvre.		

	[p. ex. Manuel de radiotéléphonie (Doc 9432)] ; f) S'assurer de l'identification et de la diffusion dans la publication d'information aéronautique (AIP) des points chauds aux aérodromes ; 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.						
	2. Valider l'efficacité des SEI via les analyses MOR, VOR et des enquêtes sur	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/poo	Taux de mise en œuvre de SEI à travers l'analyse des MOR et des comptes rendus volontaires des évènements	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion

	les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité).			ls pétroliers/BGTA/Armées de l'air (française et Tchadienne) /sociétés de Catering	et des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation		de sécurité/ revue de direction
	3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : a) Vols dans des conditions de faible visibilité ; b) Conception d'aérodrome complexe ou inadéquate ; c) Complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples) ; d) Autorisations conditionnelles	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers/BGTA/Armées de l'air (française et Tchadienne) /sociétés de Catering	Nombre des facteurs contributifs supplémentaires	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	e) Utilisation simultanée de pistes sécantes ; f) Problème tardif ou changements tardifs apportés aux autorisations de départ : g) Phraséologie utilisée (p. ex. non normalisée/normalisée, confusion d'indicatifs d'appel) ; h) Utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATC ; i) Compétences en anglais malgré l'introduction par l'OACI d'un système						

	de validation des compétences en anglais aéronautique ; j) Formation et programme d'évaluation inadéquats des conducteurs de l'aire de trafic.						
	4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RI, le cas échéant.	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools pétroliers/BGTA/Armées de l'air (française et Tchadienne) /sociétés de Catering	Nombre de SEI élaboré et mis en œuvre d'avantage pour atténuer des facteurs contributifs	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI.	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/THS/pools	Nombre des évaluations continues de la performance de SEI	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

				pétroliers/BGTA/Armées de l'air (française et Tchadienne) /sociétés de Catering			
HRC 6 : COLLISION/QUASI-COLLISION AVEC DES OISEAUX (BIRD)							
Objectif 1 : parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle **Cible 1.1** : maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents et d'incidents							
Atténuer les facteurs contributifs des collisions/ quasi-collisions avec des oiseaux	1. Mettre en œuvre les mesures de Prévention du Risque Animalier suivantes : a) inspections quotidiennes à l'intérieur de l'Aéroport afin de repousser les oiseaux par les moyens conventionnels (effarouchements acoustique et pyrotechnique) ;	Fin juin 2025 Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/ BGTA/MAIRIE	- Nombre des inspections quotidiennes à l'intérieur de l'Aéroport afin de repousser les oiseaux par les moyens conventionnels (effarouchements acoustique et pyrotechnique) ; - Nombre des inspections dans la zone aéroportuaire et des zones avoisinantes en coordination avec les mairies pour éliminer les décharges et dépotoirs ; - Nombre de sensibilisation sur une	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	b) inspections dans la zone aéroportuaire et des zones avoisinantes en coordination avec les mairies pour éliminer les décharges et dépotoirs ; c) Assurer une meilleure gestion de la végétation et l'utilisation du sol dans les aéroports ; d) inspections pour éliminer les sources d'attraction, les lieux d'abris, de reproduction ou de refuge des animaux ;				meilleure gestion de la végétation et l'utilisation du sol dans les aéroports ; - Nombre des inspections pour éliminer les sources d'attraction, les lieux d'abris, de reproduction ou de refuge des animaux ; - Nombre des évaluations des risques liés à la présence d'oiseaux ; - Nombre des sensibilisations des exploitants sur les risques animaliers		

	e) évaluation des risques liés à la présence d'oiseaux ; f) sensibilisation des exploitant sur les risques animaliers/						
	2. Valider l'efficacité des SEI via des reports d'événements (MOR et VOR) et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité).	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/ BGTA/MAIRIE	Taux de mise en œuvre de SEI à travers l'analyse des MOR et des comptes rendus volontaires des évènements et des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
	3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : a) sources d'attraction ; b) prolifération de certaines espèces ;	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/ BGTA/MAIRIE	Nombre des facteurs contributifs supplémentaires	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

	c) moyens de répulsion inefficaces ; d) saisons et migration des oiseaux.						
	4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de BIRD, le cas échéant.	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/ BGTA/MAIRIE	Nombre de SEI élaboré et mis en œuvre d'avantage pour atténuer des facteurs contributifs	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF)	Exploitants Aériens /Représentation ASECNA/ DAGAANT/ BGTA/MAIRIE	Nombre des évaluations continues de la performance de SEI	Elevée	Inspections/ audits (interne et externe) /réunion de sécurité/ revue de direction

2. SEI DETAILLEES : DEFIS ORGANISATIONNEL

Défis organisationnel 1 : Taux de mise en œuvre faible, en dessous de l'objectif mondial

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

Cible 2.1 :

- D'ici fin 2025, atteindre un score d'EI de 75%
- D'ici fin 2027, atteindre un score d'EI de 85%
- D'ici fin 2030, atteindre un score d'EI de 90%

Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délais	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques/indicateurs	Priorité	Activité de suivi
SEI-1 – Application cohérente des SARP de l'OACI au niveau national	1A – S'occuper en priorité au niveau national des préoccupations significatives de sécurité (SSC)	Processus continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/DAFM)	Exploitants Aériens/fournisseurs de services /Représentation ASECNA/ DAGAANT	Nombre de SSC potentiel	Elevée	- Surveillance continue – Auto-évaluation USOAP CMA
	1B – S'occuper de toutes les questions de protocole (PQ) de la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP	Fin juin 2025 et continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/DAFM)	Exploitants Aériens/fournisseurs de services /Représentation ASECNA/ DAGAANT	Taux EI des (PQ) prioritaires Taux EI de mise en œuvre des CAP sur l'OLF	Elevée	-Mise à jour CAP sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA

	1D – Accroître le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC au niveau national (EC-1 à EC-5)	Fin décembre 2025 et continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/DAFM)	Exploitants Aériens/fournisseurs de services /Représentation ASECNA/ DAGAANT	- Taux EI par EC (EC-1 à EC-5) ; - Taux de conformité des règlements aux SARPs OACI.	Elevée	- Mise à jour CC/EFOD sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA
SEI-2 – Élaboration d'un cadre de supervision réglementaire complet	2B – Mettre en place un système efficace pour faire connaître les éléments indicatifs techniques et les outils nécessaires au personnel technique et lui fournir les informations cruciales en matière de sécurité afin qu'il remplisse efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (EC-5)	Fin juin 2025 et continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/DAFM)	Exploitants Aériens/fournisseurs de services /Représentation ASECNA/ DAGAANT	- Taux EI pour EC 5 ; - Disponibilité des éléments indicatifs et des informations cruciales.	Elevée	- Surveillance continue – Auto-évaluation USOAP CMA
	2C – Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir un	Fin décembre 2025 et continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/	Exploitants Aériens/fournisseurs de services /Représentation	- Taux EI de l'EC-4 ; - Taux de roulement ;	Élevée	- Surveillance continue

	personnel compétent pour la supervision réglementaire (voir SEI-5) (EC-3 et EC-4		DTA/DAFM)	ASECNA/ DAGAANT	- Taux de mise en œuvre du plan de formation.		- Auto-évaluation USOAP CMA
SEI-3 Établissement d'une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	3B – Mettre en place un système efficace pour faire connaître les éléments indicatifs techniques et les outils nécessaires au personnel technique et lui fournir les informations cruciales en matière de sécurité afin qu'il remplisse efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (EC-5)	Fin juin 2025 et continu	CPEAIA	Ministère en charge de l'aviation	- Taux EI pour EC 5 ; - Disponibilité des éléments indicatifs et des informations cruciales liés à l'enquête accident.	Élevée	-Surveillance continue -Auto-évaluation USOAP CMA
	3C – Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir un personnel compétent	Fin décembre 2025 et Continu	CPEAIA	Ministère en charge de l'aviation	- Taux EI de l'EC-4 ; - Taux de roulement ; - Taux de mise en œuvre du plan de formation.	Élevée	-Surveillance continue -Auto-évaluation USOAP CMA

	pour les enquêtes sur les accidents et les incidents (voir SEI-5) (EC-3 et EC-4)						
SEI-4 – Affectation stratégique des ressources pour une supervision efficace de la sécurité	4A – Confirmer le mandat exécutif ou législatif pour bénéficier des ressources financières provenant du gouvernement et d'autres sources externes et les développer (EC-1)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC(DG/ DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/	- Taux EI de l'EC-1 ; - Niveau de suffisante du budget alloué.	Élevée	Evaluation budgétaire - Auto-évaluation USOAP CMA
	4B – Établir un processus de planification et d'affectation des ressources adapté à la structure organisationnelle de l'autorité compétente chargée de la supervision efficace	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux EI de l'EC-2 ; - Taux EI de l'EC-3 ; - Niveau de suffisance du budget alloué.	Élevée	Evaluation budgétaire - Auto-évaluation USOAP CMA

	de la sécurité (EC-2 et EC-3).						
	4C – Obtenir une source durable et stable de financement en mobilisant les autorités nationales, les responsables d'agences et d'autres parties prenantes (EC-1 à EC-3). Pour des améliorations de petite envergure et à court terme : - Recourir au Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) de l'OACI, à la Direction de la coopération technique ou à d'autres moyens pour obtenir une assistance technique et	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre d'assistance financière reçue Nombre d'assistance technique reçue Degré de stabilité des financements	Élevée	Evaluation budgétaire - Auto-évaluation USOAP CMA

	financière, en coordination avec les RASG, les RSOO et le bureau régional de l'OACI - Solliciter l'assistance des États et d'autres parties prenantes plus expérimentés, en coordination avec les RASG, les RSOO et le bureau régional de l'OACI - Se tourner vers d'autres sources de financement (Banque mondiale, Banque africaine de développement, etc.), en coordination avec les RASG, les RSOO et le bureau régional de l'OACI						

	4D – Élaborer un processus pour suivre l'évolution des besoins en matière de ressources et assurer la coordination nécessaire avec les donateurs pour améliorer la supervision de la sécurité comme indiqué dans la composante 1 de la présente feuille de route (EC-1 à EC-3)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre d'assistance financière reçue Nombre d'assistance technique reçue Degré de stabilité des financements	Élevée	Evaluation budgétaire - Auto-évaluation USOAP CMA
	5A – Établir un système efficace pour définir et évaluer les qualifications et la formation du personnel technique existant (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux EI de l'EC4 ; - Taux de mise en œuvre du plan de formation.	Élevée	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA

SEI-5 – Personnel technique qualifié pour une supervision efficace de la sécurité	5B – Évaluer les besoins en personnel technique qualifié et en formation pour les fonctions de supervision (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux EI de l'EC4 ; - Taux de mise en œuvre du plan de formation.	Élevée	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA
	5C – Instaurer un mécanisme de compensation pour attirer et retenir le personnel technique qualifié (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux de roulement ; - Taux EI de l'EC4 ; - Taux de personnel technique qualifié.	Élevée	- Evaluation des besoins en ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
	5D – Faire appel aux RSOO, aux RAIO ou à des moyens équivalents pour qu'un personnel technique compétent exerce les fonctions que l'État ne peut exercer seul (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Nombre d'assistance technique reçue ; - Taux de personnel technique qualifié.	Élevée	- Evaluation des besoins en ressources - Auto-évaluation USOAP CMA

	5E – Adopter des plans en matière de ressources humaines pour recruter et retenir suffisamment de personnel technique qualifié (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Taux de personnel technique qualifié	Élevée	- Evaluation des besoins en ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
	5F – Mettre en œuvre des politiques et des programmes de formation pour le personnel technique et vérifier que le type et la fréquence de la formation achevée avec succès (p. ex. formation initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi) sont suffisants pour l'acquisition/le maintien des qualifications requises et le niveau	Fin décembre 2025 et Continue	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux de EI de l'EC4 ; - Taux de mise en œuvre du plan de formation.	Élevée	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA

	de compétence correspondant aux tâches assignées et aux responsabilités du personnel technique (EC-4)						
	5G – Mettre en place un processus pour suivre l'évolution des besoins en personnel technique qualifié et établir des procédures pour recruter, former et retenir du personnel en conséquence, en coordination avec la SEI-4B (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux d'EI de l'EC-2 et EC-3 ; - Niveau de suffisance du budget alloué.	Élevée	- Evaluation des ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
	6A – Sur la base des carences et des dangers détectés en matière de sécurité, établir un mécanisme pour déterminer	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Exploitants aériens, fournisseurs de services	- Taux d'EI de l'EC-1 à EC-5 ; - Taux de mise en œuvre du plan d'actions.	Élevée	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA

	quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation et élaborer un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (EC-1 à EC-5)						
	6D – Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer des règlements nationaux (EC-2)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre de demande d'assistance technique reçue	Moyen	- Auto-évaluation USOAP CMA
	6E – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO, établir un système d'accompagnement/ de collaboration incluant la fourniture	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre de demande d'assistance technique reçue	Moyen	- Auto-évaluation USOAP CMA

	d'assistance aux États/à l'industrie ainsi que l'échange des meilleures pratiques et de mesures de suivi internes (EC-1 à EC-5, l'accent étant mis sur EC-3)						
	6F – Collaborer avec le RASG et/ou la RSOO, les autres États, l'OACI, les programmes conjoints de l'industrie et/ou des écoles techniques partenaires afin d'attirer, de recruter et de former suffisamment de personnel technique qualifié, et élaborer une stratégie pour le retenir (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre de demande d'assistance technique	Moyen	- Auto-évaluation USOAP CMA

SEI-6 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	6G – Établir et mettre en œuvre un processus pour élaborer et diffuser des éléments indicatifs techniques et des outils mais également pour fournir des informations cruciales sur la sécurité, en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, étant entendu que ces ressources doivent être adaptées à la réglementation nationale et à l'environnement opérationnel de chaque État (EC-5)						

	6H – Dans le cadre des efforts déployés pour améliorer la supervision de la sécurité, coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour traiter des catégories d'événements à risque élevé au niveau national	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre de demande d'assistance technique	Élevée	- Auto-évaluation USOAP CMA
	8B – Accroître le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC au niveau national (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Taux de mise en œuvre des EI des EC6 à EC8	Élevée	- Auto-évaluation - USOAP CMA
SEI-9 – Application et respect continus des SARP de l'OACI au niveau national	9C – Établir un système pour résoudre les problèmes de sécurité détectés par le biais des enquêtes sur les accidents et incidents, des	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (CAQPNS) /CPEAIA	DNAA/DSNV	Taux de mise en œuvre du EI dans l'AIG	Élevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA

	activités de surveillance et des comptes rendus sur la sécurité ou par d'autres moyens (EC-8)						
SEI-11 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	11A – Sur la base des carences et des dangers détectés en matière de sécurité, établir un mécanisme pour déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation et élaborer un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (EC-6 à EC-8)	Fin juin 2025 Continu	DG ADAC/CPE AIA	DNAA/DSNV/ CAQPN S	Taux de mise en œuvre du plan d'actions pour résoudre les problèmes de sécurité.	Élevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA
	11D – Utiliser les éléments indicatifs techniques, les outils et les informations cruciales sur la	Fin juin 2025 Continue	DG ADAC/CPE AIA	DNAA/DSNV/ CAQPNS	Taux de mise en œuvre des informations cruciales sur la sécurité élaborés ou obtenus en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres	Élevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA

	sécurité élaborés ou obtenus en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, pour que le personnel technique remplisse efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)				parties prenantes pour assurer la supervision de sécurité (EC-6 à EC-8)		
SEI-12 – Fournir en continu à l'OACI des informations de première main sur la sécurité en mettant à jour tous les documents et	12A – Mettre à jour les points du plan de mesures correctives de l'USOAP	Fin mars 2025 et continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/ CAQPNS)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/)	Taux de mise à jour du plan de mesures correctives de l'USOAP pour tous les domaines	Elevée	- Mise à jour sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA
	12B – Mettre à jour et soumettre la liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les questions de	Fin mars 2025 et continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/ CAQPNS)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/)	Taux des mesures correctives de l'USOAP pour tous les domaines mise à jour et soumis	Elevée	- Mise à jour sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA

dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès réalisés	protocole de l'USOAP-CMA						
	12C – Mettre à jour et soumettre le questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État (SAAQ)	Fin mai 2025 et continu	ADAC CAQPNS)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/)	Taux des mesures correctives de l'USOAP pour tous les domaines mise à jour et soumis	Elevée	- Mise à jour sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA
	12D – Mettre à jour et soumettre les listes de vérification de la conformité via le système de notification électronique des différences (EFOD)	Fin mai 2025 et continu	ADAC CAQPNS)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/)	Taux de conformité des règlements aux SARPs OACI	Elevée	Mise à jour DU CC/EFOD - Auto-évaluation USOAP CMA

Défis organisationnel 2 : Absence de mise en œuvre du PNS

Objectif 3 : Mise en œuvre effectif du Programme National de Sécurité (PNS)
Cible 3.1 : D'ici fin 2025, mettre en œuvre à 100% les fondements du PNS

Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délais	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques/indicateurs	Priorité	Activité de suivi

SEI-13 – Lancement du PNS au niveau national	13A – S'assurer de la détermination de l'État à améliorer la sécurité	Fin juin 2025 et Continu	Ministre/DG ADAC/CPEAIA	DNAA/DSNV/ CAQPNS	- Degré de mise en œuvre de la politique de sécurité - Degré de mise en œuvre du NASP	Elevée	Auto-évaluation USOAP-CMA
	13B – Effectuer une analyse des écarts initiale du PNS (liste de vérification) puis l'auto-évaluation détaillée du PNS	Fin juin 2025 et Continu	CAQPNS/	DSNV/DNAA/ CPEAIA	- Niveau d'implantation du PNS	Elevée	Auto-évaluation USOAP-CMA
	13C – Créer une équipe de mise en œuvre du PNS	Fin juin 2025 et Continu	DG ADAC/CAQPNS/CPEAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Taux de mise en œuvre SSP fondation	Elevée	Auto-évaluation USOAP-CMA
	13D – Élaborer un plan de mise en œuvre du PNS	Fin septembre 2025 et Continu	DG ADAC/CAQPNS/CPEAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Taux de mise en œuvre SSP fondation	Elevée	Auto-évaluation USOAP-CMA
	13E – Publier des règlements en matière de SGS des fournisseurs de services et vérifier la	Réalisé et Continu	DG ADAC/CAQPNS/CPEAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Taux de conformité des règlements aux SARPs annexe 19	Moyen	Réunion de travail

	mise en œuvre des SGS						
	13F – Recenser et échanger les meilleures pratiques de gestion de la sécurité	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Degré de maturité du mécanisme de partage de meilleures pratiques	Élevée	Surveillance continue
SEI-14 – Affectation stratégique des ressources pour commencer à mettre en œuvre le PNS	14A – Établir un processus de planification et d'affectation des ressources pour la mise en œuvre du PNS et déterminer dans quels domaines des ressources sont nécessaires	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Rapport entre ressources disponibles et ressources requises pour la mise en œuvre du PNS	Elevée	-Evaluation des besoins en ressources ; - Auto- Evaluation USAOP-CMA.
	14B – Obtenir des ressources auprès des directions des autorités nationales compétentes et des parties prenantes au sein de l'État afin	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Rapport entre ressources disponibles et ressources requises pour la mise en œuvre du PNS	Elevée	Surveillance continue

	d'appuyer la mise en œuvre du PNS						
	14C – Collaborer avec le bureau régional de l'OACI pour mobiliser les moyens disponibles (p. ex. la Direction de la coopération technique) afin d'obtenir l'assistance nécessaire à la mise en œuvre du PNS	Fin mars 2026 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Rapport entre ressources disponibles et ressources requises pour la mise en œuvre du PNS	Elevée	Surveillance continue
	14D – Collaborer avec la RSOO, d'autres États et d'autres organisations, au besoin, pour former du personnel technique qualifié qui s'acquittera de ses tâches et responsabilités dans	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Taux de mise en œuvre du plan de formation	Elevée	-Auto-évaluation

	le cadre de la mise en œuvre du PNS						
SEI-15 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour commencer à mettre en œuvre le PNS	15A – Déterminer dans quels domaines la collaboration/le soutien sont nécessaires dans le cadre du plan de mise en œuvre du PNS (voir SEI-14)	Fin juin 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/DNAA /DSNV/CP EAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Nombre de domaines identifiés pour un appui	Elevée	-Auto-évaluation
	15B – Déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation pertinentes, notamment d'autres États ayant mis ou mettant en œuvre un PNS	Fin juin 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/DNAA /DSNV/CP EAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Nombre de collaborations effectuées	Elevée	-Auto-évaluation
	15C – Élaborer un plan d'action pour traiter des éléments manquants ou insuffisants mis en évidence par	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/DNAA /DSNV/CP EAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	-Auto-évaluation

	l'analyse des écarts du PNS (voir SEI-13B)						
	15F – Établir et mettre en œuvre un processus pour échanger les éléments indicatifs techniques, les outils et les informations cruciales sur la sécurité se rapportant au PNS (p. ex. circulaires consultatives, instructions au personnel, indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes	Fin décembre 2025 et continu	CAQPNS/CPEAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	-Auto-évaluation
	16A – Collaborer avec les parties	Fin décembre	DG ADAC/CAQ	Exploitants/fournisseurs de	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ;		-Auto-évaluation

SEI-16 – Collaboration avec les parties prenantes clés de l'aviation pour achever la mise en œuvre du PNS	prenantes clés de l'aviation (mentionnées dans la SEI-15) afin d'exécuter le plan d'action pour la mise en œuvre	2025 et continu	PNS/CPEA IA	services /gestionnaires des aérodromes	- Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	
	16B – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation pour établir et mettre à jour les éléments du PNS	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	-Auto-évaluation
	16C – Mettre en place un système pour l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec les parties prenantes clés de l'aviation	Fin mars 2026 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	-Auto-évaluation
	16D – Être un État « champion » et promouvoir les	Fin décembre	DG ADAC/CAQ	Exploitants/fournisseurs de services	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ;	Elevée	-Auto-évaluation

	meilleures pratiques dans les autres États	2027 et continu	PNS/CPEA IA	/gestionnaires des aérodromes	- Niveau SSP GAP ANALYSIS.		
Cible 3.3 : D'ici 2028, le PNS atteint un niveau de maturité où tous les éléments sont présents et efficaces							
Initiative de renforcement de la sécurité	**Mesures**	**Délais**	**Entité responsable**	**Parties prenantes**	**Métriques/indicateurs**	**Priorité**	**Activité de suivi**
SEI-17 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau national (étape 1)	17A – Adopter des lois, des règles et des politiques au niveau national pour protéger les données et les informations sur la sécurité ainsi que les sources connexes, conformément à l'appendice 3 de l'Annexe 19 – Gestion de la sécurité : 1) Veiller à ce que la protection des données et des informations sur la sécurité ainsi	Fin mars 2026 et continue	ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'actions PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Niveau de maturité du système de protection des données.	Elevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA

	que des sources connexes n'interfère pas avec la bonne administration de la justice ni avec le maintien ou l'amélioration de la sécurité ; 2) Veiller à ce que les données et les informations sur la sécurité soient protégées, de même que les sources connexes ; 3) Préciser les conditions dans lesquelles les données et les informations sur la sécurité ainsi que les sources connexes peuvent bénéficier d'une						

	protection, y compris les principes d'exception et les garde-fous officiels tels que l'anonymisation des données ; 4) Veiller à ce que les données et les informations sur la sécurité restent disponibles pour maintenir ou améliorer la sécurité de l'aviation.						
	17B – Établir un système national de notification obligatoire d'événements	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	-Auto-évaluation

	17C – Établir des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour saisir, stocker, compiler et analyser des données et des informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion des performances en matière de sécurité	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA
	17D – Établir et entretenir un processus de détection des dangers à partir des données collectées sur la sécurité	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	-Auto-évaluation
	17E – Établir et utiliser un processus pour évaluer les risques de sécurité liés aux dangers détectés	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

	17F – Établir un système national de notification volontaire et confidentielle pour alimenter la base de données de sécurité	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
SEI-19 – Acquisition de ressources pour accroître l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques	19A – Définir les ressources nécessaires à l'appui de la collecte et du traitement des informations sur la sécurité, l'analyse avancée des données, la modélisation des risques et les capacités de diffusion des informations	Fin décembre 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
	19B – Attirer, recruter, former et retenir le personnel technique qualifié qui	Fin décembre 2026 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS - Niveau SSP GAP ANALYSIS	Elevée	Auto-évaluation

	se spécialisera en modélisation des risques			/gestionnaires des aérodromes	- Nombre de notifications par mois.		
	19C – S'assurer que le personnel d'inspection de la sécurité de l'aviation civile est dûment formé pour superviser les performances de sécurité des fournisseurs de services ayant mis en œuvre le SGS	Fin décembre 2026 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
SEI-20 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer l'utilisation proactive des	20A – Déterminer dans quels domaines la collaboration/le soutien sont nécessaires afin de s'assurer que les parties prenantes comprennent et favorisent une culture de la sécurité positive qui permet d'instaurer un climat	Fin décembre 2025 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

capacités de modélisation des risques de sécurité	de confiance et de respect entre le personnel et la direction et encourage le système de compte rendu sur la sécurité						
	20B – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO (ou d'autres organes régionaux), établir un système d'accompagnement incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie et l'échange des meilleures pratiques pour appuyer l'instauration d'une culture de la sécurité positive et l'utilisation proactive de la modélisation des risques	Fin décembre 2027 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

	20C – Encourager des partenariats publics-privés similaires au concept d'équipes de sécurité de l'aviation commerciale/générale et y participer afin de voir comment renforcer la sécurité du système et d'agir dans ce sens	Fin décembre 2026 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
	20D – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation pour instaurer un mécanisme d'échanges périodiques d'informations sur la sécurité, d'analyses, de découvertes/leçons tirées en matière de	Fin decembre 2025 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

	risques de sécurité, et des meilleures pratiques dans un environnement confidentiel et non punitif						
SEI-21 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau national	21A – Établir des liens et faciliter l'échange de données dans les bases nationales de données sur la sécurité de l'aviation, notamment le système de notification obligatoire d'événements, les systèmes de compte rendu volontaire sur la sécurité, les rapports d'audit de sécurité et les statistiques sur le système de l'aviation (volumes de trafic, informations	Fin décembre 2027 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

	météorologiques, scores EI, etc.)						
	21B – Renforcer les capacités de modélisation des risques de sécurité pour le suivi des problèmes de sécurité systémiques et la prévention des accidents/incidents	Fin décembre 2027 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS - Niveau SSP GAP ANALYSIS - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
	21C – Encourager l'échange d'informations avec l'industrie	Fin décembre 2025 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS - Niveau SSP GAP ANALYSIS - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

SEI-5 – Personnel technique qualifié pour une supervision efficace de la sécurité	5B – Évaluer les besoins en personnel technique qualifié et en formation pour les fonctions de supervision (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux EI de l'EC4 ; - Taux de mise en œuvre du plan de formation.	Élevée	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA
	5C – Instaurer un mécanisme de compensation pour attirer et retenir le personnel technique qualifié (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux de roulement ; - Taux EI de l'EC4 ; - Taux de personnel technique qualifié.	Élevée	- Evaluation des besoins en ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
	5D – Faire appel aux RSOO, aux RAIO ou à des moyens équivalents pour qu'un personnel technique compétent exerce les fonctions que l'État ne peut exercer seul (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Nombre d'assistance technique reçue ; - Taux de personnel technique qualifié.	Élevée	- Evaluation des besoins en ressources - Auto-évaluation USOAP CMA

	5E – Adopter des plans en matière de ressources humaines pour recruter et retenir suffisamment de personnel technique qualifié (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Taux de personnel technique qualifié	Élevée	- Evaluation des besoins en ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
	5F – Mettre en œuvre des politiques et des programmes de formation pour le personnel technique et vérifier que le type et la fréquence de la formation achevée avec succès (p. ex. formation initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi) sont suffisants pour l'acquisition/le maintien des qualifications requises et le niveau	Fin décembre 2025 et Continue	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux de EI de l'EC4 ; - Taux de mise en œuvre du plan de formation.	Élevée	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA

	de compétence correspondant aux tâches assignées et aux responsabilités du personnel technique (EC-4)						
	5G – Mettre en place un processus pour suivre l'évolution des besoins en personnel technique qualifié et établir des procédures pour recruter, former et retenir du personnel en conséquence, en coordination avec la SEI-4B (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	- Taux d'EI de l'EC-2 et EC-3 ; - Niveau de suffisance du budget alloué.	Élevée	- Evaluation des ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
	6A – Sur la base des carences et des dangers détectés en matière de sécurité, établir un mécanisme pour déterminer	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Exploitants aériens, fournisseurs de services	- Taux d'EI de l'EC-1 à EC-5 ; - Taux de mise en œuvre du plan d'actions.	Élevée	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA

	quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation et élaborer un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (EC-1 à EC-5)						
	6D – Par l'intermédiaire des États, des régions et de l'industrie, aider d'autres États à élaborer des règlements nationaux (EC-2)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre de demande d'assistance technique reçue	Moyen	- Auto-évaluation USOAP CMA
	6E – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO, établir un système d'accompagnement/ de collaboration incluant la fourniture	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre de demande d'assistance technique reçue	Moyen	- Auto-évaluation USOAP CMA

	d'assistance aux États/à l'industrie ainsi que l'échange des meilleures pratiques et de mesures de suivi internes (EC-1 à EC-5, l'accent étant mis sur EC-3)						
	6F – Collaborer avec le RASG et/ou la RSOO, les autres États, l'OACI, les programmes conjoints de l'industrie et/ou des écoles techniques partenaires afin d'attirer, de recruter et de former suffisamment de personnel technique qualifié, et élaborer une stratégie pour le retenir (EC-4)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre de demande d'assistance technique	Moyen	- Auto-évaluation USOAP CMA

SEI-6 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	6G – Établir et mettre en œuvre un processus pour élaborer et diffuser des éléments indicatifs techniques et des outils mais également pour fournir des informations cruciales sur la sécurité, en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, étant entendu que ces ressources doivent être adaptées à la réglementation nationale et à l'environnement opérationnel de chaque État (EC-5)						

	6H – Dans le cadre des efforts déployés pour améliorer la supervision de la sécurité, coopérer avec le RASG et/ou la RSOO pour traiter des catégories d'événements à risque élevé au niveau national	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Nombre de demande d'assistance technique	Élevée	- Auto-évaluation USOAP CMA
	8B – Accroître le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC au niveau national (tous les EC, notamment EC-6 à EC-8)	Fin décembre 2025 et Continu	ADAC (DG/DAFM)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/DTA/CAQPNS	Taux de mise en œuvre des EI des EC6 à EC8	Élevée	- Auto-évaluation - USOAP CMA
SEI-9 – Application et respect continus des SARP de l'OACI au niveau national	9C – Établir un système pour résoudre les problèmes de sécurité détectés par le biais des enquêtes sur les accidents et incidents, des	Fin juin 2025 et Continu	ADAC (CAQPNS) /CPEAIA	DNAA/DSNV	Taux de mise en œuvre du EI dans l'AIG	Élevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA

	activités de surveillance et des comptes rendus sur la sécurité ou par d'autres moyens (EC-8)						
SEI-11 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	11A – Sur la base des carences et des dangers détectés en matière de sécurité, établir un mécanisme pour déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation et élaborer un plan d'action pour résoudre les problèmes de sécurité (EC-6 à EC-8)	Fin juin 2025 Continu	DG ADAC/CPE AIA	DNAA/DSNV/ CAQPN S	Taux de mise en œuvre du plan d'actions pour résoudre les problèmes de sécurité.	Élevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA
	11D – Utiliser les éléments indicatifs techniques, les outils et les informations cruciales sur la	Fin juin 2025 Continue	DG ADAC/CPE AIA	DNAA/DSNV/ CAQPNS	Taux de mise en œuvre des informations cruciales sur la sécurité élaborés ou obtenus en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres	Élevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA

	sécurité élaborés ou obtenus en collaboration avec les États, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes, pour que le personnel technique remplisse efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)				parties prenantes pour assurer la supervision de sécurité (EC-6 à EC-8)		
SEI-12 – Fournir en continu à l'OACI des informations de première main sur la sécurité en mettant à jour tous les documents et	12A – Mettre à jour les points du plan de mesures correctives de l'USOAP	Fin mars 2025 et continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/ CAQPNS)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/)	Taux de mise à jour du plan de mesures correctives de l'USOAP pour tous les domaines	Elevée	- Mise à jour sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA
	12B – Mettre à jour et soumettre la liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les questions de	Fin mars 2025 et continu	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/ CAQPNS)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/)	Taux des mesures correctives de l'USOAP pour tous les domaines mise à jour et soumis	Elevée	- Mise à jour sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA

dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès réalisés	protocole de l'USOAP-CMA						
	12C – Mettre à jour et soumettre le questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État (SAAQ)	Fin mai 2025 et continu	ADAC CAQPNS)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/)	Taux des mesures correctives de l'USOAP pour tous les domaines mise à jour et soumis	Elevée	- Mise à jour sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA
	12D – Mettre à jour et soumettre les listes de vérification de la conformité via le système de notification électronique des différences (EFOD)	Fin mai 2025 et continu	ADAC CAQPNS)	ADAC (DSNV /DNAA/DSF/)	Taux de conformité des règlements aux SARPs OACI	Elevée	Mise à jour DU CC/EFOD - Auto-évaluation USOAP CMA

Défis organisationnel 2 : Absence de mise en œuvre du PNS

Objectif 3 : Mise en œuvre effectif du Programme National de Sécurité (PNS)
Cible 3.1 : D'ici fin 2025, mettre en œuvre à 100% les fondements du PNS

Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délais	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques/indicateurs	Priorité	Activité de suivi

SEI-13 – Lancement du PNS au niveau national	13A – S'assurer de la détermination de l'État à améliorer la sécurité	Fin juin 2025 et Continu	Ministre/DG ADAC/CPEAIA	DNAA/DSNV/ CAQPNS	- Degré de mise en œuvre de la politique de sécurité - Degré de mise en œuvre du NASP	Elevée	Auto-évaluation USOAP-CMA
	13B – Effectuer une analyse des écarts initiale du PNS (liste de vérification) puis l'auto-évaluation détaillée du PNS	Fin juin 2025 et Continu	CAQPNS/	DSNV/DNAA/ CPEAIA	- Niveau d'implantation du PNS	Elevée	Auto-évaluation USOAP-CMA
	13C – Créer une équipe de mise en œuvre du PNS	Fin juin 2025 et Continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Taux de mise en œuvre SSP fondation	Elevée	Auto-évaluation USOAP-CMA
	13D – Élaborer un plan de mise en œuvre du PNS	Fin septembre 2025 et Continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Taux de mise en œuvre SSP fondation	Elevée	Auto-évaluation USOAP-CMA
	13E – Publier des règlements en matière de SGS des fournisseurs de services et vérifier la	Réalisé et Continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Taux de conformité des règlements aux SARPs annexe 19	Moyen	Réunion de travail

	mise en œuvre des SGS						
	13F – Recenser et échanger les meilleures pratiques de gestion de la sécurité	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Degré de maturité du mécanisme de partage de meilleures pratiques	Élevée	Surveillance continue
SEI-14 – Affectation stratégique des ressources pour commencer à mettre en œuvre le PNS	14A – Établir un processus de planification et d'affectation des ressources pour la mise en œuvre du PNS et déterminer dans quels domaines des ressources sont nécessaires	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Rapport entre ressources disponibles et ressources requises pour la mise en œuvre du PNS	Elevée	-Evaluation des besoins en ressources ; - Auto- Evaluation USAOP-CMA.
	14B – Obtenir des ressources auprès des directions des autorités nationales compétentes et des parties prenantes au sein de l'État afin	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Rapport entre ressources disponibles et ressources requises pour la mise en œuvre du PNS	Elevée	Surveillance continue

	d'appuyer la mise en œuvre du PNS						
	14C – Collaborer avec le bureau régional de l'OACI pour mobiliser les moyens disponibles (p. ex. la Direction de la coopération technique) afin d'obtenir l'assistance nécessaire à la mise en œuvre du PNS	Fin mars 2026 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Rapport entre ressources disponibles et ressources requises pour la mise en œuvre du PNS	Elevée	Surveillance continue
	14D – Collaborer avec la RSOO, d'autres États et d'autres organisations, au besoin, pour former du personnel technique qualifié qui s'acquittera de ses tâches et responsabilités dans	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Taux de mise en œuvre du plan de formation	Elevée	-Auto-évaluation

	le cadre de la mise en œuvre du PNS						
SEI-15 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour commencer à mettre en œuvre le PNS	15A – Déterminer dans quels domaines la collaboration/le soutien sont nécessaires dans le cadre du plan de mise en œuvre du PNS (voir SEI-14)	Fin juin 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/DNAA /DSNV/CP EAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Nombre de domaines identifiés pour un appui	Elevée	-Auto-évaluation
	15B – Déterminer quelles sont les parties prenantes clés de l'aviation pertinentes, notamment d'autres États ayant mis ou mettant en œuvre un PNS	Fin juin 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/DNAA /DSNV/CP EAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	Nombre de collaborations effectuées	Elevée	-Auto-évaluation
	15C – Élaborer un plan d'action pour traiter des éléments manquants ou insuffisants mis en évidence par	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/DNAA /DSNV/CP EAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	-Auto-évaluation

	l'analyse des écarts du PNS (voir SEI-13B)						
	15F – Établir et mettre en œuvre un processus pour échanger les éléments indicatifs techniques, les outils et les informations cruciales sur la sécurité se rapportant au PNS (p. ex. circulaires consultatives, instructions au personnel, indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec les États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes	Fin décembre 2025 et continu	CAQPNS/CPEAIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	-Auto-évaluation
	16A – Collaborer avec les parties	Fin décembre	DG ADAC/CAQ	Exploitants/fournisseurs de	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ;		-Auto-évaluation

SEI-16 – Collaboration avec les parties prenantes clés de l'aviation pour achever la mise en œuvre du PNS	prenantes clés de l'aviation (mentionnées dans la SEI-15) afin d'exécuter le plan d'action pour la mise en œuvre	2025 et continu	PNS/CPEA IA	services /gestionnaires des aérodromes	- Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	
	16B – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation pour établir et mettre à jour les éléments du PNS	Fin décembre 2025 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	-Auto-évaluation
	16C – Mettre en place un système pour l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec les parties prenantes clés de l'aviation	Fin mars 2026 et continu	DG ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS.	Elevée	-Auto-évaluation
	16D – Être un État « champion » et promouvoir les	Fin décembre	DG ADAC/CAQ	Exploitants/fournisseurs de services	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ;	Elevée	-Auto-évaluation

	meilleures pratiques dans les autres États	2027 et continu	PNS/CPEA IA	/gestionnaires des aérodromes	- Niveau SSP GAP ANALYSIS.		
Cible 3.3 : D'ici 2028, le PNS atteint un niveau de maturité où tous les éléments sont présents et efficaces							
Initiative de renforcement de la sécurité	**Mesures**	**Délais**	**Entité responsable**	**Parties prenantes**	**Métriques/indicateurs**	**Priorité**	**Activité de suivi**
SEI-17 – Données et informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion de la sécurité au niveau national (étape 1)	17A – Adopter des lois, des règles et des politiques au niveau national pour protéger les données et les informations sur la sécurité ainsi que les sources connexes, conformément à l'appendice 3 de l'Annexe 19 – Gestion de la sécurité : 1) Veiller à ce que la protection des données et des informations sur la sécurité ainsi	Fin mars 2026 et continue	ADAC/CAQ PNS/CPEA IA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'actions PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Niveau de maturité du système de protection des données.	Elevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA

	que des sources connexes n'interfère pas avec la bonne administration de la justice ni avec le maintien ou l'amélioration de la sécurité ; 2) Veiller à ce que les données et les informations sur la sécurité soient protégées, de même que les sources connexes ; 3) Préciser les conditions dans lesquelles les données et les informations sur la sécurité ainsi que les sources connexes peuvent bénéficier d'une						

	protection, y compris les principes d'exception et les garde-fous officiels tels que l'anonymisation des données ; 4) Veiller à ce que les données et les informations sur la sécurité restent disponibles pour maintenir ou améliorer la sécurité de l'aviation.						
	17B – Établir un système national de notification obligatoire d'événements	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	-Auto-évaluation

	17C – Établir des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour saisir, stocker, compiler et analyser des données et des informations sur la sécurité à l'appui des activités de gestion des performances en matière de sécurité	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	-Auto-évaluation -USOAP-CMA
	17D – Établir et entretenir un processus de détection des dangers à partir des données collectées sur la sécurité	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	-Auto-évaluation
	17E – Établir et utiliser un processus pour évaluer les risques de sécurité liés aux dangers détectés	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

	17F – Établir un système national de notification volontaire et confidentielle pour alimenter la base de données de sécurité	Fin juin 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
SEI-19 – Acquisition de ressources pour accroître l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques	19A – Définir les ressources nécessaires à l'appui de la collecte et du traitement des informations sur la sécurité, l'analyse avancée des données, la modélisation des risques et les capacités de diffusion des informations	Fin décembre 2025 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
	19B – Attirer, recruter, former et retenir le personnel technique qualifié qui	Fin décembre 2026 et continue	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS - Niveau SSP GAP ANALYSIS	Elevée	Auto-évaluation

	se spécialisera en modélisation des risques			/gestionnaires des aérodromes	- Nombre de notifications par mois.		
	19C – S'assurer que le personnel d'inspection de la sécurité de l'aviation civile est dûment formé pour superviser les performances de sécurité des fournisseurs de services ayant mis en œuvre le SGS	Fin décembre 2026 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
SEI-20 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation pour appuyer l'utilisation proactive des	20A – Déterminer dans quels domaines la collaboration/le soutien sont nécessaires afin de s'assurer que les parties prenantes comprennent et favorisent une culture de la sécurité positive qui permet d'instaurer un climat	Fin décembre 2025 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

capacités de modélisation des risques de sécurité	de confiance et de respect entre le personnel et la direction et encourage le système de compte rendu sur la sécurité						
	20B – Par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO (ou d'autres organes régionaux), établir un système d'accompagnement incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie et l'échange des meilleures pratiques pour appuyer l'instauration d'une culture de la sécurité positive et l'utilisation proactive de la modélisation des risques	Fin décembre 2027 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

	20C – Encourager des partenariats publics-privés similaires au concept d'équipes de sécurité de l'aviation commerciale/générale et y participer afin de voir comment renforcer la sécurité du système et d'agir dans ce sens	Fin décembre 2026 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
	20D – Collaborer avec les parties prenantes clés de l'aviation pour instaurer un mécanisme d'échanges périodiques d'informations sur la sécurité, d'analyses, de découvertes/leçons tirées en matière de	Fin decembre 2025 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

	risques de sécurité, et des meilleures pratiques dans un environnement confidentiel et non punitif						
SEI-21 – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau national	21A – Établir des liens et faciliter l'échange de données dans les bases nationales de données sur la sécurité de l'aviation, notamment le système de notification obligatoire d'événements, les systèmes de compte rendu volontaire sur la sécurité, les rapports d'audit de sécurité et les statistiques sur le système de l'aviation (volumes de trafic, informations	Fin décembre 2027 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP GAP ANALYSIS ; - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation

	météorologiques, scores EI, etc.)						
	21B – Renforcer les capacités de modélisation des risques de sécurité pour le suivi des problèmes de sécurité systémiques et la prévention des accidents/incidents	Fin décembre 2027 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS - Niveau SSP GAP ANALYSIS - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation
	21C – Encourager l'échange d'informations avec l'industrie	Fin décembre 2025 et continu	ADAC(CAQ PNS)/CPE AIA	Exploitants/fournisseurs de services /gestionnaires des aérodromes	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS - Niveau SSP GAP ANALYSIS - Nombre de notifications par mois.	Elevée	Auto-évaluation