

République du Bénin

Fraternité – Justice – Travail

Ministère des Infrastructures et des Transports



**PLAN NATIONAL DE SÉCURITE DE
L'AVIATION (NASP) DU BÉNIN**

R2-PNSAC-01-A

Mai 2022



TABLEAU DE VALIDATION ET D'APPROBATION

Version	Justification	Date	Maîtrise du document			
			Acteurs	Fonction	Nom et Prénom	Signature
A	Création	31 MAI 2022	Rédacteurs	C/SNA	Alioune DIOP	
				DANA	Firmin HOUNSA	
		31 MAI 2022	Vérificateur	Autorité Responsable	Sèdoté Stéphane HODONOU	
		31 MAI 2022	Approbateur	DG/ANAC	Karl LEGBA	



LISTE DE DIFFUSION

Numéro	Destinataire	Support
1	Directeur Général	Papier
2	Directeur des Aéroports et de la Navigation Aérienne	Papier (original) et électronique
3	Directeur de la Sécurité des Vols	Papier et électronique
4	Responsable Qualité	Electronique
5	Inspecteurs sécurité	Electronique
6	Chef Cellule de la Documentation et du Renforcement des capacités	Electronique
7	Serveur ANAC	Electronique
8	ASECNA	Electronique
9	SAB	Electronique
10	Exploitants d'aéronefs	Electronique
11	Missions externes	Electronique



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	Version	Date de révision
Page de garde	1	A	Mai 2022
Tableau de validation et d'approbation	2	A	Mai 2022
Liste de diffusion	3	A	Mai 2022
Liste des pages effectives	4	A	Mai 2022
Enregistrement des révisions	5	A	Mai 2022
Table des matières	6-7	A	Mai 2022
Avant-propos	8	A	Mai 2022
Sections 1 à 6	9-23	A	Mai 2022
Annexes	24-37	A	Mai 2022





ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS

Version	Date d'insertion	Page	Paragraphe	Principales modifications
A	Mai 2022	-	-	Création



TABLE DES MATIÈRES

TABLEAU DE VALIDATION ET D'APPROBATION	2
LISTE DE DIFFUSION	3
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	4
ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS	5
TABLE DES MATIÈRES.....	6
AVANT-PROPOS	8
SECTION 1. INTRODUCTION.....	9
1.1. Structure du NASP	9
1.2. Relation entre le NASP et le Programme national de sécurité (SSP)	9
1.3. Responsabilité de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP	9
1.4. Problèmes, objectifs et cibles nationaux de sécurité.....	9
1.5. Contexte opérationnel	11
SECTION 2. OBJET DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DU BÉNIN	12
2.1. Objet.....	12
2.2. Lien avec le Plan stratégique de développement de l'aviation	12
SECTION 3. APPROCHE STRATÉGIQUE DU BÉNIN EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION	13
3.1. Méthodologie, objectifs, cibles et indicateurs de sécurité.....	13
3.2. Initiatives de renforcement de la sécurité (SEI).....	15
3.3. Problèmes émergents	15
SECTION 4. RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE.....	16
4.1. Statistique des accidents ou incidents graves	16
4.2. Risques nationaux de sécurité opérationnelle	17
4.3. Facteurs contributifs des HRC.....	18
SECTION 5. AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ	20
5.1. Mise en œuvre des éléments cruciaux de l'OACI.....	20
5.2. Indice de supervision de la sécurité (SOI).....	21





5.3. Autres problèmes de sécurité.....	22
SECTION 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE	23
6.1. Mise à jour du NASP	23
6.2. Suivi des objectifs et cibles nationaux de sécurité.....	23
6.3. Demande d'informations sur le NASP	23
ANNEXES DU NASP	24
Annexe 1 – SEI DÉTAILLÉES : RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE.....	24
Annexe 2 – SEI DÉTAILLÉES : AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ.....	32





AVANT-PROPOS

Le secteur de l'aviation au Bénin est devenu plus sûr au fil des ans, grâce aux innovations technologiques, à l'amélioration des processus de sécurité et à une concentration sur la conformité réglementaire et sur la gestion de la sécurité.

Cependant, la sécurité aérienne ne doit pas être tenue pour acquise. A cet égard, le Bénin est déterminé à améliorer continuellement la sécurité de l'aviation et à fournir les ressources nécessaires aux activités d'appui en vue d'un système aéronautique sûr au service d'un développement durable.

Le présent plan national pour la sécurité de l'aviation (NASP) a pour objectif de réduire continuellement le risque de décès lié au transport aérien, grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie nationale de sécurité de l'aviation civile. Le NASP favorise la mise en œuvre effective par l'ANAC du système national de supervision de la sécurité. Aussi, favorise-t-il une approche de gestion de la sécurité fondée sur les risques ainsi qu'une approche coordonnée de la collaboration entre le Bénin et les autres Etats, et l'industrie aéronautique. A travers le NASP, le Bénin contribuera également à faire progresser la sécurité aérienne dans le monde, en collaboration avec les partenaires internationaux et régionaux de l'aviation civile.

Le NASP du Bénin est établi sur la période 2022-2025 et est aligné sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI (GASP, Doc 10004). Toutes les parties prenantes sont encouragées à soutenir et à mettre en œuvre le NASP en tant que stratégie d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation.



Karl LEGBA
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AGENCE
NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE





SECTION I. INTRODUCTION

I.1. Structure du NASP

Le présent document présente la stratégie d'amélioration de la sécurité de l'aviation civile pour une période de quatre (04) ans. Il est composé de six (06) sections. Outre l'introduction, ces sections portent sur l'objet du NASP, l'approche stratégique du Bénin en matière de gestion de la sécurité de l'aviation, les risques nationaux de sécurité opérationnelle identifiés pour le NASP durant la période 2022-2025, d'autres problèmes de sécurité pris en compte dans le NASP 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.

I.2. Relation entre le NASP et le Programme national de sécurité (SSP)

Le présent document prend en compte les risques de sécurité opérationnelle recensés dans le GASP de l'OACI en l'absence d'un SSP pleinement mis en œuvre. Le Bénin s'est engagé à mettre en œuvre intégralement un SSP d'ici à 2025 puisque les responsabilités d'un Etat en matière de gestion de la sécurité comprennent à la fois la supervision et la gestion de la sécurité, mises en œuvre collectivement par l'intermédiaire d'un SSP. Les initiatives énumérées dans le présent NASP prennent en compte les défis organisationnels et visent à renforcer les capacités organisationnelles en matière de supervision efficace de la sécurité.

I.3. Responsabilité de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP

En vertu de l'Article 6 de la Loi n°2013-08 du 29 août 2013 portant code de l'aviation civile et commerciale en République du Bénin, l'ANAC est l'entité responsable de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP, en collaboration avec l'industrie aéronautique nationale. Dans ce cadre, le présent NASP a été élaboré en consultation avec les exploitants nationaux et d'autres parties prenantes et il est harmonisé avec l'édition 2020-2022 du GASP de l'OACI (Doc I 0004).

I.4. Problèmes, objectifs et cibles nationaux de sécurité

À l'échelle mondiale, l'OACI a identifié plusieurs catégories à haut risque (HRC) comme principales priorités en matière de sécurité. Les catégories de risques ci-après sont prises en compte dans le présent NASP afin de soutenir l'atteinte des objectifs du GASP. Il s'agit de :

- incursion sur piste (RI) ;
- impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
- perte de contrôle en vol (LOC-I) ;
- collision en vol (MAC).





En outre, le NASP répond aux autres problèmes nationaux de sécurité suivants :

- impacts d'oiseaux ;
- risque animalier sur les aérodromes de l'intérieur ;
- brouillage des fréquences aéronautiques ;
- difficulté d'imposer la limitation ou la suppression d'obstacles gênant les servitudes aéronautiques ;
- présence de FOD ;
- risque de collision avec un drone ;
- absence d'un SSP élaboré et effectivement mis en œuvre ;
- système national de supervision de la sécurité à renforcer.

Pour remédier aux problèmes énumérés ci-dessus et renforcer la sécurité de l'aviation au niveau national, le NASP 2022-2025 prévoit les objectifs et cibles ci-après, harmonisés avec ceux du GASP :

1) *Objectif n°1 : Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle*

- *Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'incidents graves ou du nombre d'événements de sécurité*

2) *Objectif n°2 : Renforcer les capacités de supervision de la sécurité de l'ANAC*

- *Cible 2.1 : Atteindre un taux de mise en œuvre efficace (EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité, d'au moins 85% d'ici à 2026 (en se focalisant sur les PQ prioritaires).*
- *Cible 2.2 : Maintenir l'indice de supervision de la sécurité (SOI) du Bénin à une valeur supérieure à 1, dans toutes les catégories.*

3) *Objectif n°3 : Elaborer et mettre en œuvre le programme national de sécurité (SSP) du Bénin*

- *Cible 3.1 : Mettre en œuvre les fondements du SSP d'ici 2022*
- *Cible 3.2 : Mettre en œuvre un SSP efficace, adapté à la complexité du système national d'aviation, d'ici 2025*

4) *Objectif n°4 : Réduire le nombre d'impacts d'oiseaux d'ici à 2025*

- *Cible 4.1 : Réduire de 25% chaque année le nombre d'impacts pour 10.000 mouvements*

5) *Objectif n°5 : Réduire le nombre de brouillage des fréquences aéronautiques enregistré par les centres ATS*





- *Cible 5.1 : D'ici le 31/12/2023, enregistrer 0 plainte des centres ATS pour brouillage de fréquences*

6) *Objectif n°6 : Rendre toutes les servitudes aéronautiques imposables au tiers d'ici le 31/12/2023*

- *Cible 6.1 : Supprimer les obstacles gênant les servitudes de dégagement et les servitudes radioélectriques d'ici 2024*

I.5. Contexte opérationnel

Le Bénin dispose d'un aéroport international (Cotonou) et de plusieurs aéroports nationaux (Porga, Natitingou, Kandi, Parakou, Savè). Le seul aéroport international de Cotonou a été certifié et le projet de certification des aéroports nationaux est en cours.

L'espace aérien du Bénin appartient à la classe D. Cependant, il est établi sur toutes les routes ATS au-dessus du FL145 un espace aérien de classe A, conformément à la conclusion 19/13 de la réunion APIRG relative à la mise en œuvre du service du contrôle de la circulation aérienne. Au titre de l'article 2 de la Convention de Libreville signée en 2010, le Bénin a confié la gestion de son espace aérien à l'ASECNA qui y rend les services de navigation aérienne.

En termes de mouvements, le Bénin a enregistré 2983 mouvements au cours de l'année 2021. A l'heure actuelle, deux (02) permis d'exploitation aérienne (AOC) ont été délivrés à deux exploitants effectuant des vols de transport commercial domestiques et internationaux (voisinage et Afrique). Le Bénin compte donc un (01) exploitant exerçant des services aériens nationaux, essentiellement sur des appareils turbopropulseurs et zéro (0) exploitants d'hélicoptères. On compte zéro (0) hélicoptères au Bénin.

Les défis rencontrés au Bénin sont les suivants :

- Mise en exploitation de l'aéroport international de Tourou ;
- Construction d'un nouvel aéroport aux standards internationaux à Glo-Djigbé ;
- Baisse des ressources financières de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.





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

2.1. Objet

Le Plan national de sécurité de l'aviation est le plan directeur contenant l'orientation stratégique du Bénin en matière de gestion de la sécurité de l'aviation pour une période de quatre (04) ans (de 2022 à 2025). 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 de l'aviation.

Le NASP 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). Cette source est mise en évidence dans le texte, selon le cas. Les SEI énumérées dans le NASP 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 à l'attention des États énoncées dans le GASP. Le Bénin a adopté ces SEI et les a incluses dans ce plan. Des renvois sont faits au GASP pour chaque SEI, le cas échéant.

2.2. Lien avec le Plan stratégique de développement de l'aviation

Un plan directeur de l'aviation civile sera élaboré et prendra en compte tous les aspects du transport aérien au niveau national, dans le but d'offrir une planification et une stratégie de mise en œuvre claires et globales pour le développement futur du secteur de l'aviation civile dans son ensemble. Le NASP contient des renseignements détaillés spécifiques aux aspects de la sécurité de l'aviation qui seront mentionnés dans le plan directeur de l'aviation civile.





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

3.1. Méthodologie, objectifs, cibles et indicateurs de sécurité

Le NASP présente les initiatives de renforcement de la sécurité (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 au Bénin recensés en coordination avec les exploitants nationaux (ASECNA, SAB, Benin Airlines). Ce plan est élaboré et tenu à jour par l'ANAC, en coordination avec toutes les parties prenantes, et il est mis à jour au moins tous les trois (03) ans.

Le NASP inclut les objectifs et cibles nationaux de sécurité ci-après présentés dans le tableau 3.1, 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, auxquels s'ajoutent des objectifs, cibles et indicateurs nationaux supplémentaires (appropriés au contexte du Bénin).

Tableau 3.1 : Objectifs, cibles et indicateurs de sécurité

Risques opérationnelles ou problèmes de sécurité	Objectifs de sécurité	Cibles de sécurité	Indicateurs	Rapport avec le GASP
<ul style="list-style-type: none"> - <i>incursion sur piste (RI) ;</i> - <i>impact sans perte de contrôle (CFIT);</i> - <i>perte de contrôle en vol (LOC-I) ;</i> - <i>collision en vol (MAC) ;</i> - <i>risque de collision avec un drone ;</i> - <i>risque animalier sur les aérodromes de l'intérieur ;</i> - <i>présence de FOD</i> 	1. Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle	1.1 Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'incidents graves ou du nombre d'événements de sécurité	1.1.1 Nombre d'accidents survenus dans l'Etat pour 10 000 départs. 1.1.2 Nombre d'accidents survenus à des aéronefs de plus de 5700 kg associés à des opérations commerciales prévues	Cet objectif est lié à l'Objectif 1 et à la Cible 1.1 du GASP
- <i>système national de supervision de la sécurité à renforcer</i>	2. Renforcer les capacités de supervision de la	2.1 Atteindre un taux de mise en œuvre efficace (EI)	2.1.1 Score globale d'EI pour le Bénin. 2.1.2 Pourcentage de	Cet objectif est lié à l'Objectif 2 et aux Cibles 2.1 et 2.2 du



	sécurité de l'ANAC	des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité, d'au moins 85% d'ici à 2026 (en se focalisant sur les PQ prioritaires).	PQ prioritaires mis en œuvre à l'échelle nationale. 2.1.3 Pourcentage de plans d'actions correctives (CAP) terminés à l'échelle nationale. 2.2.1 Score SOI du Bénin	GASP
- absence d'un SSP élaboré et effectivement mis en œuvre	3. Elaborer et mettre en œuvre le programme national de sécurité (SSP) du Bénin	3.1 Mettre en œuvre les fondements du SSP d'ici 2022 3.2 Mettre en œuvre un SSP efficace, adapté à la complexité du système national d'aviation, d'ici 2025	3.1.1 Pourcentage de PQ substantielles satisfaisantes du SSP 3.1.2 Pourcentage de CAP requis liés aux PQ substantielles du SSP réalisé (via OLF) 3.2.1 Niveau de maturité atteint dans les PQ de l'Annexe 19 3.2.2 Existence d'une obligation pour les fournisseurs de services concernés de mettre en œuvre un SGS 3.2.3 Plan national de sécurité de l'aviation mis en œuvre	Cet objectif est lié à l'Objectif 3 et aux Cibles 3.1 et 3.2 du GASP
- impacts d'oiseaux (16 impacts pour 10.000 mvts en 2021)	4. Réduire le nombre d'impacts d'oiseaux d'ici à 2025	4.1 Réduire de 25% chaque année le nombre d'impacts pour 10.000 mouvements	Nombre d'impact aviaire pour 10.000 mouvements	Cet objectif n'est pas lié aux objectifs du GASP
- Brouillage des fréquences aéronautiques	5. Réduire le nombre de brouillage des fréquences	5.1 D'ici le 31/12/2023, enregistrer 0	Nombre de plaintes pour brouillage de fréquence	Cet objectif n'est pas lié aux objectifs du GASP





	aéronautiques enregistré par les centres ATS	plainte des centres ATS pour brouillage de fréquences		
- <i>Difficulté d'imposer la limitation ou la suppression d'obstacles gênant les servitudes aéronautiques</i>	6. Rendre toutes les servitudes aéronautiques imposables au tiers d'ici le 31/12/2023	6.1 Supprimer les obstacles gênant les servitudes de dégagement et les servitudes radioélectriques d'ici 2024	Nombre d'obstacles gênants supprimés	Cet objectif n'est pas lié aux objectifs du GASP

3.2. Initiatives de renforcement de la sécurité (SEI)

Les SEI indiquées dans le présent document sont mises en œuvre avec les moyens existants de supervision de la sécurité du Bénin et les SMS 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 NASP. 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 présentée en annexe du présent NASP.

3.3. Problèmes émergents

Le NASP 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 tous les acteurs nationaux restent vigilants face aux problèmes émergents afin de détecter les risques de sécurité opérationnelle potentiels, recueillir les données pertinentes et élaborer proactivement des moyens pour atténuer ces risques. Le NASP aborde le problème émergent ci-après, qui a été recensé en vue d'une analyse plus poussée. Il s'agit de :

- exploitation croissante de petits drones (moins de 25 kg) à proximité d'aérodromes ou non.





SECTION 4. RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

Le NASP 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.

4.1. Statistique des accidents ou incidents graves

Le résumé des accidents et incidents graves qui se sont produits au Bénin et de ceux qui ont touché des aéronefs immatriculés au Bénin effectuant des vols commerciaux et des aéronefs d'aviation générale, est présenté dans les tableaux 4.1 et 4.2 ci-dessous.

Tableau 4.1: Cas impliquant tous les aéronefs exploités au Bénin (transport commercial et aviation générale)

Année	Accidents mortels	Accidents non-mortels	Incidents graves
Cas de transport aérien commercial			
2008 à 2021	0	0	1
2022	0	0	0
Cas d'aéronefs de l'aviation générale			
2008 à 2021	0	1	1
2022	0	0	0



Tableau 4.2 : Cas impliquant des aéronefs immatriculés au Bénin

Année	Accidents mortels	Accidents non-mortels	Incidents graves
Cas impliquant des aéronefs de transport aérien commercial enregistrés au Bénin			
2008 à 2021	0	0	1
2022	0	0	0
Cas impliquant des aéronefs de l'aviation en général enregistrés au Bénin			
2008 à 2021	0	1	0
2022	0	0	0

4.2. Risques nationaux de sécurité opérationnelle

Les quatre (04) catégories nationales d'événements à risque élevé (HRC) dans le contexte du Bénin ci-dessous listées ont été jugées de la plus haute priorité, en raison du risque de nombre de décès qui leur est associé. Ces catégories ont été identifiées sur la base d'analyses réalisées à partir de systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire, de rapports d'enquête sur les accidents et les incidents, d'activités de supervision de la sécurité au cours des dernières années, ainsi que sur la base des risques de sécurité opérationnelle décrits dans le GASP. Ces HRC sont conformes à celles dont la liste figure dans l'édition 2020-2022 du GASP. Il s'agit de :

- 1) incursion sur piste (RI) ;
- 2) impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
- 3) perte de contrôle en vol (LOC-I) ;
- 4) collision en vol (MAC).

Outre les risques nationaux de sécurité opérationnelle énumérés ci-dessus, les catégories supplémentaires ci-après de risques de sécurité opérationnelle ont été identifiées :

- 1) impacts d'oiseaux (BIRD) ;
- 2) risque animalier sur les aérodromes de l'intérieur ;
- 3) brouillage des fréquences aéronautiques ;



- 4) difficulté d'imposer la limitation ou la suppression d'obstacles gênant les servitudes aéronautiques ;
- 5) présence de FOD ;
- 6) risque de collision avec un drone.

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>.

4.3. Facteurs contributifs des HRC

Pour remédier aux risques nationaux de sécurité opérationnelle énumérés ci-dessus, le Bénin 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. Il s'agit de :

HRC 1 : Incursion sur piste (RI)

- utilisation d'expressions non conventionnelles ;
- conception de l'aérodrome ;
- charge de travail du pilote ;
- charge de travail du contrôleur de la circulation aérienne.

HRC 2 : Impact sans perte de contrôle (CFIT)

- conception et documentation des procédures ;
- désorientation du pilote ;
- conditions climatiques défavorables.

HRC 3 : Perte de contrôle en vol (LOC-I)

Les facteurs contributifs sont engendrés par :

- les systèmes d'avion ;
- l'environnement ;
- le pilote/l'humain.



HRC 4 : Collision en vol (MAC)

- conditions de trafic ;
- charge de travail du contrôleur de la circulation aérienne ;
- équipement de l'aéronef ;
- formation de l'équipage de conduite.

La liste complète des SEI est présentée en annexe du présent NASP.

SECTION 5. AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

En plus des risques nationaux de sécurité opérationnelle énumérés dans le NASP, il a été identifié d'autres problèmes de sécurité et d'autres initiatives à inclure dans le plan. Une priorité leur est accordée dans le NASP en raison de leur importance pour renforcer et améliorer les capacités de supervision de la sécurité du Bénin et la gestion de la sécurité de l'aviation civile au niveau national.

5.1. Mise en œuvre des éléments cruciaux de l'OACI

Les huit (08) éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité sont définis par l'OACI. L'ANAC s'engage à mettre en œuvre de façon effective ces huit EC, dans le cadre de ses responsabilités générales en matière de supervision de la sécurité, qui mettent l'accent sur l'engagement en faveur de la sécurité des activités aéronautiques à l'échelle nationale. Les huit (08) EC sont indiqués dans la figure 5.1 ci-dessous.



Figure 5.1: Éléments 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 EC du système de supervision de la sécurité du Bénin, dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ont permis de compiler les scores ci-après :

Note générale de l'EI							
60,71 %							
Note de l'EI par CE							
CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
77,78 %	74,29 %	66,67 %	40,54 %	55,67 %	69,14 %	51,81 %	28,57%
Note de l'EI par domaine d'audit ¹							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
85,71 %	77,78 %	74,65 %	62,89 %	94,19 %	12,68 %	62,00 %	44,27%

5.2. Indice de supervision de la sécurité (SOI)

L'indice de supervision de la sécurité (SOI) d'un État est un indicateur OACI de ses capacités en la matière. Chaque État audité a un SOI. C'est un chiffre supérieur à zéro où « 1 » représente le niveau minimal attendu des capacités de supervision de la sécurité d'un État, en fonction du nombre de départs, comme indicateur supplétif de la taille du système aéronautique de cet État.

L'indice de supervision de la sécurité est un concept nouveau introduit dans l'édition 2020-2022 du GASP. Il se divise en trois catégories fonctionnelles, comme suit :

- opérations** — cette catégorie regroupe les scores EI dans les domaines d'audit USOAP liés aux licences du personnel et à la formation (PEL), aux opérations d'aéronef (OPS) et à la navigabilité d'un aéronef (AIR) ;
- navigation aérienne** — cette catégorie regroupe les scores EI dans les domaines d'audit USOAP liés aux aéroports et aides au sol (AGA) et aux services de navigation aérienne (ANS) ;
- fonctions de soutien** — cette catégorie regroupe les scores EI dans les domaines d'audit USOAP liés à la législation aéronautique de base et aux règlements d'aviation civile (LEG), aux

¹ Huit domaines d'audit de l'USOAP : Législation aéronautique de base et règlements d'exploitations spécifiques de l'aviation civile (LEG), organisation de l'aviation civile (ORG); Délivrance des licences et formation du personnel (PEL); exploitation technique des aéronefs (OPS) ; navigabilité des aéronefs (AIR) ; Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ; services de navigation aérienne (ANS) et aéroports et aides au sol (AGA).



organisations de l'aviation civile (ORG) et aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronef (AIG).

Les scores ci-après ont été obtenus par le Bénin à partir de son SOI calculé par l'OACI :

Notation dans le domaine des opérations	Notation dans le domaine de la navigation aérienne	Notation dans le domaine des fonctions d'appui
1.17	1.63	1.42

5.3. Autres problèmes de sécurité

Les deux (02) autres problèmes de sécurité ci-après, dans le contexte du Bénin, 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 activités de supervision de la sécurité menées au cours des dernières années. 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 SSP sur le plan national, et le niveau de mise en œuvre du SMS par les fournisseurs de services nationaux. Ils tiennent compte de la culture organisationnelle, des politiques et des procédures au sein de l'ANAC ainsi qu'au sein des fournisseurs de services. Ces problèmes de sécurité sont alignés sur ceux qui sont énumérés dans l'édition 2020-2022 du GASP.

1) Absence d'un SSP élaboré et effectivement mis en œuvre

Justificatif : Ce problème est dû au faible taux de mise en œuvre des PQ substantielles du SSP de l'USOAP (SSP Fondation). L'élaboration et la mise en œuvre effective du SSP du Bénin renforcera la gestion proactive des risques de sécurité. En conséquence, une priorité a été accordée à ce problème ;

2) Système national de supervision de la sécurité à renforcer

Justificatif : Au regard du score EI du Bénin (60,71%) et des scores obtenus dans les différents domaines d'audit et par élément crucial, il ressort que le système national de supervision de la sécurité reste à renforcer pour atteindre un score EI de 85% d'ici à 2026. En conséquence, une priorité a été accordée au renforcement du système de supervision de la sécurité.

Pour remédier aux problèmes énumérés ci-dessus, il sera mis 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 en annexe du NASP.



SECTION 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

6.1. Mise à jour du NASP

Le Bénin suivra de façon continue la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASP 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 en annexe au présent plan.

Outre ce qui précède, le Bénin examinera le NASP tous les trois (03) ans ou avant, si nécessaire, pour assurer l'actualisation et la pertinence des risques de sécurité opérationnelle, les problèmes de sécurité et les SEI sélectionnées. L'ANAC examinera régulièrement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans le NASP pour s'assurer de l'atteinte des objectifs et cibles nationaux de sécurité. En cas de nécessité, le Bénin s'efforcera de soutenir les exploitants et fournisseurs de services du secteur aérien afin de s'assurer de la mise en œuvre opportune des SEI devant remédier aux carences de sécurité et atténuer les risques. En assurant un étroit suivi des SEI, les ajustements nécessaires seront apportés au NASP et à ses initiatives en vue de sa mise à jour.

6.2. Suivi des objectifs et cibles nationaux de sécurité

Le Bénin se servira des indicateurs cités à 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 sera publié pour fournir aux parties prenantes des informations actualisées pertinentes sur les progrès enregistrés dans la réalisation des objectifs et cibles nationaux de sécurité ainsi que sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des SEI.

Si les objectifs et cibles nationaux de sécurité ne sont pas atteints, les causes profondes seront présentées. Si l'ANAC détecte des risques cruciaux de sécurité opérationnelle, des mesures raisonnables seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourra nécessiter une révision imprévue du NASP.

6.3. Demande d'informations sur le NASP

Les questions concernant le NASP et ses initiatives, ou toutes autres demandes d'informations, peuvent être adressées à :

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)

Avenue Jean Paul II, Route de l'Aéroport, Porte N°4912, 01 BP 305 Cotonou

Tél : 00229 21 30 92 17 / 00229 60 51 21 21

Fax : 00 229 21 30 45 71

E-mails : anacaero@anac.bj, secretariatnacbenin@gmail.com

Site web : www.anac.bj

Certifié ISO 9001 : 2015

ANNEXES DU NASP

Annexe I – SEI DÉTAILLÉES : RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

HRC I : Incursion sur piste (RI)							
Objectif I : Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible I.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'incidents graves ou du nombre d'événements de sécurité							
Initiative de renforcement de la sécurité	Actions	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
SEI-I : Atténuer les facteurs contributifs des accidents/incidents RI	A1.1 : Etablir et mettre en œuvre un programme national de sécurité des pistes	2023	SAB	ASECNA, ANAC, Compagnies aériennes, Equipe RST ²	- programme national de sécurité des pistes élaboré	Moyenne	Surveillance
[SEI OPS sur la RI du GASP (Etat)]	A1.2 : Etablir des politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de la situation à l'intention des contrôleurs aériens, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste	2024	SAB	ASECNA, Compagnies aériennes, ANAC, Equipe RST	- Politique CS ³ élaborée - Nombre de contrôleurs aériens,	Moyenne	Surveillance

² RST : Runway Safety Team (Equipe de sécurité de piste)

³ CS : Conscience de la situation



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Bénin

PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION (NASP) DU BÉNIN

Réf : R2-PNSAC-01-A
Date : Mai 2022
Page : 25 sur 37

					pilotes et conducteurs formés		
	A1.3 : Identifier et diffuser dans la publication d'information aéronautique (AIP) les points chauds aux aérodromes	2022	SAB	ASECNA, ANAC	Points chauds publiés à l'AIP	Moyenne	Surveillance
	A1.4 : S'assurer de l'utilisation de phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables (p. ex. Doc 9432, Manuel de radiotéléphonie, Doc 4444)	2024	ANAC	SAB, ASECNA, Compagnies aériennes	- phraséologie normalisée utilisée	Moyenne	Surveillance
HRC 2 : Impact sans perte de contrôle (CFIT)							
Objectif 1 : Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'incidents graves ou du nombre d'événements de sécurité							
SEI-2 : Atténuer les facteurs contributifs des risques de CFIT [SEI OPS sur la CFIT du GASP (Etat)]	A2.1 : S'assurer que les aéronefs sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) conformément à l'Annexe 6 de l'OACI	2022	ANAC	Compagnies aériennes nationales	Tous les aéronefs immatriculés sont équipés du TAWS	Moyenne	Surveillance
	A2.2 : Sensibiliser davantage aux risques d'approche	2023	Compagnies aériennes	ANAC, ANSP (conception de procédures de vol)	Les équipages sont sensibilisés	Faible	Surveillance



	A2.3 : Rendre disponibles les données électroniques sur le relief et les obstacles (eTOD) et s'assurer de la régularité de leur mise à jour et exactitude	2024	ANAC	ASECNA, SAB, IGN	Les données eTOD sont disponibles	Elevée	Surveillance
HRC 3 : Perte de contrôle en vol (LOC-I)							
<i>Objectif I : Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle</i>							
<i>Cible I.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'incidents graves ou du nombre d'événements de sécurité</i>							
SEI-3 : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I	A3.1 : 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	2022	ANAC	Compagnies	Nombre de pilotes formés à la prévention des pertes de contrôle	Elevée	Surveillance
[SEI OPS sur le LOC-I du GASP (Etat)]	A3.2 : Exiger que davantage de temps soit consacré à la formation au rôle de pilote surveillant	2023	ANAC	Compagnies, Organismes de formation aéronautique	Nombre d'organismes mettant l'accent sur le rôle de pilote surveillant	Moyenne	Surveillance
HRC 4 : Collision en vol (MAC)							
<i>Objectif I : Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle</i>							
<i>Cible I.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'incidents graves ou du nombre d'événements de sécurité</i>							
SEI-4 : Atténuer les facteurs contributifs des accidents et	A4.1 : Établir des orientations et réglementations afin d'assurer que les aéronefs sont équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS), conformément à l'Annexe 6 de l'OACI	2022	ANAC	Compagnies	Tous les aéronefs sont équipés	Elevée	Surveillance

incidents MAC [SEI OPS sur le MAC du GASP (Etat)]	A4.2 : S'assurer du respect des procédures d'avertissement ACAS	2023	ANAC	Compagnies	Les procédures ACAS sont respectées	Moyenne	Surveillance
Autre risque: Risque de collision avec un drone							
Objectif I : Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle Cible I.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'incidents graves ou du nombre d'événements de sécurité							
SEI-5 : Renforcer les outils et/ou procédures pour l'autorisation et la surveillance des vols de drone	A5.1 : Mettre en place un système automatisé de surveillance des vols de drone	2023	ANAC	ASECNA, exploitants drone	Système automatisé déployé	Elevée	Surveillance
	A5.2 : Certifier tous les exploitants de drone demandeurs de certificats ROC	2023	ANAC	Exploitants drone	Nombre d'exploitants de drone certifiés	Moyenne	Surveillance
Autre risque : Risque animalier sur les aérodromes de l'intérieur							
Objectif I : Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle Cible I.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'incidents graves ou du nombre d'événements de sécurité							
SEI-6 : Diminuer les incidents liés au risque animalier	A6.1 : Etablir un programme de prévention des risques animaliers sur les aérodromes secondaires	2025	SAB	ANAC	Programme de prévention des risques animaliers élaboré	Faible	Surveillance

	A6.2 : Surveiller la mise en œuvre du programme de prévention des risques animalier	2025	ANAC	SAB	Nombre d'aérodromes secondaires ayant un programme de prévention mis en œuvre	Faible	Surveillance
--	---	------	------	-----	---	--------	--------------

Autre risque : Présence de FOD

Objectif I : Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle

Cible I.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'incidents graves ou du nombre d'événements de sécurité

SEI-7 : Rendre la gestion des objets intrus FOD efficace	A7.1 : Elaborer un programme de contrôle des FOD pour l'aérodrome de Cotonou, ayant pour objectif d'éviter et d'éliminer tous les FOD	2023	SAB	AHS, Compagnies aériennes	Programme de contrôle des FOD élaboré	Elevée	Surveillance
	A7.2 : Elaborer un programme de contrôle des FOD pour les aérodromes secondaires, ayant pour objectif d'éviter et d'éliminer tous les FOD	2025	SAB	Compagnies aériennes	Programme de contrôle des FOD élaboré	Faible	Surveillance
	A7.3 : S'assurer de la mise en œuvre du programme de contrôle des FOD sur l'aérodrome de Cotonou	2023	ANAC	SAB, AHS, Compagnies aériennes	Programme mis en œuvre	Elevée	Surveillance
	A7.4 : S'assurer de la mise en œuvre du programme de contrôle des FOD sur les aérodromes secondaires	2025	ANAC	SAB	Programme mis en œuvre	Faible	Surveillance

Autre risque : Impacts d'oiseaux

Objectif 4 : Réduire le nombre d'impacts d'oiseaux d'ici à 2025

Cible 4.1 : Réduire de 25% chaque année le nombre d'impacts pour 10.000 mouvements

SEI-8 : Réduire significativement les impacts d'oiseaux	A8.1 : Elaborer et mettre en œuvre un plan de prévention des impacts d'oiseaux	2024	SAB	Comité aéroportuaire de prévention du péril animalier, ANAC	Nombre d'impacts d'oiseaux réduits	Moyenne	Surveillance
---	--	------	-----	---	------------------------------------	---------	--------------

Autre risque : Brouillage des fréquences aéronautiques

Objectif 5 : Réduire le nombre de brouillage des fréquences aéronautiques enregistré par les centres ATS

Cible 5.1 : D'ici le 31/12/2023, enregistrer 0 plainte des centres ATS pour brouillage de fréquences

SEI-9 : Réduire significativement le nombre de plaintes des centres ATS pour brouillage de fréquences	A9.1 : Enregistrer toutes les fréquences aéronautiques et météorologiques	2023	ANAC	ARCEP, ASECNA, SAB, AHS, Compagnies	Nombre de fréquences enregistrés, Nombre de plaintes	Elevée	Surveillance
	A9.2 : Contribuer à l'obtention de l'attribution à l'aéronautique des bandes de fréquence utilisées par les VSAT de radiocommunication aéronautique	2024	ANAC	ASECNA ARCEP	Nombre de bande de fréquence VSAT attribuée à l'aéronautique	Moyenne	Surveillance
	A9.3 : Acquérir les équipements ou l'accès aux équipements de contrôle de brouillage des fréquences	2024	ANAC	ASECNA		Moyenne	Surveillance



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Bénin

PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION (NASP) DU BÉNIN

Réf : R2-PNSAC-01-A
Date : Mai 2022
Page : 30 sur 37

	aéronautiques sur le territoire du Bénin			ARCEP			
	A9.4 : Mettre en place un mécanisme de suivi et d'enregistrement des cas de brouillage des fréquences aéronautiques	2024	ASECNA	ANAC ARCEP	Capacité à surveiller les brouillages des fréquences aéronautiques	Moyenne	Surveillance
Autre risque : Difficulté d'imposer la limitation ou la suppression d'obstacles gênant les servitudes aéronautiques							
Objectif 6 : Rendre toutes les servitudes aéronautiques imposables au tiers d'ici le 31/12/2023							
Cible 6.1 : Supprimer les obstacles gênant les servitudes de dégagement et les servitudes radioélectriques d'ici 2024							
SEI-10 : Accroître la capacité de l'ANAC à opposer les servitudes aéronautiques de dégagement et radioélectriques aux tiers	A10.1 : Adopter au niveau approprié les servitudes aéronautiques de dégagement et radioélectriques	2023	ANAC	ASECNA SAB	Taux d'adoption des servitudes aéronautiques	Elevée	Surveillance
	A10.2 : Faire intégrer tous les plans de servitudes aéronautiques dans le plan d'urbanisme du Bénin	2026	ANAC	ASECNA SAB	Taux d'intégration des servitudes dans le plan d'urbanisme	Moyenne	Surveillance



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Bénin

PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION (NASP) DU BÉNIN

Réf : R2-PNSAC-01-A
Date : Mai 2022
Page : 31 sur 37

	A10.3 : Acquérir les compétences et les outils adéquats pour la production, la surveillance et la maintenance des servitudes aéronautiques	2023	SAB (pour les servitudes de dégagement) ASECNA (pour les servitudes radioélectriques)	ANAC	Taux de conformité des moyens pour la gestion des servitudes aéronautiques (Un référentiel des moyens sera défini à cet effet par l'ANAC)	Moyenne	Surveillance
--	--	------	--	------	---	---------	--------------



Annexe 2 – SEI DÉTAILLÉES : AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

Problème 1 : Absence d'un SSP élaboré et effectivement mis en œuvre

Objectif 3 : *Elaborer et mettre en œuvre le programme national de sécurité (SSP) du Bénin*

Cible 3.1 : *Mettre en œuvre les fondements du SSP d'ici 2022*

Cible 3.2 : *Mettre en œuvre un SSP efficace, adapté à la complexité du système national d'aviation, d'ici 2025*

Initiative d'amélioration de la sécurité	Actions	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
SEI-11 : Démarrer la mise en œuvre du SSP au niveau national [SEI-13 ORG dans le GASP (Etat)]	A11.1 : Elaborer un plan d'actions pour résoudre les écarts identifiés après l'analyse des écarts du SSP (liste de vérification) et l'auto-évaluation détaillée du SSP	2022	ANAC	Autorités nationales intéressées (Forces aériennes, ASECNA, SAB etc.)	Plan d'actions élaboré	Elevée	Surveillance
	A11.2 : Créer une équipe nationale de mise en œuvre du SSP	2023	ANAC	Autorités nationales intéressées (Forces aériennes, ASECNA, SAB etc.)	Equipe mise en place	Moyenne	Surveillance
	A11.3 : Elaborer un plan de mise en œuvre du SSP	2023	ANAC	Autorités nationales intéressées	Plan de mise en œuvre élaboré	Moyenne	Surveillance





				(Forces aériennes, ASECNA, SAB, etc.)			
SEI-12 : Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (Etape 1) [SEI-17 ORG dans le GASP (Etat)]	A12.1 : Etablir un cadre juridique pour la protection des données sur la sécurité, les informations sur la sécurité et d'autres sources connexes	2023	ANAC	Autorités nationales intéressées (ANSSI, Justice, etc)	Cadre juridique établi	Moyenne	Surveillance
	A12.2 : Evaluer et améliorer le système national de compte rendu obligatoire d'événements	2023	ANAC	-	Système amélioré	Moyenne	Surveillance
	A12.3 : Etablir une base de données sur la sécurité pour le suivi des problèmes de sécurité du système et l'identification des dangers, conformément aux principes du Doc 9859 — Manuel de gestion de la sécurité	2023	ANAC	ASECNA, SAB	Base de données disponible	Moyenne	Surveillance
	A12.4 : Établir et maintenir un processus d'identification des dangers à partir des données collectées sur la sécurité	2024	ANAC	ASECNA, SAB, Industrie	Processus établi	Moyenne	Surveillance
	A12.5 : Établir et utiliser un processus pour évaluer les risques de sécurité liés aux dangers détectés	2024	ANAC	ASECNA, SAB, Industrie	Processus établi	Moyenne	Surveillance
	A12.6 : Evaluer et améliorer le système national de compte rendu volontaire et confidentiel devant fournir des données à la base de données sur la sécurité	2024	ANAC	-	Système amélioré	Moyenne	Surveillance



SEI-13 : Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (Etape 2) [SEI-18 ORG dans le GASP (Etat)]	A13.1 : Élaborer des indicateurs de performance de sécurité via le processus de gestion des risques de sécurité mis en place	2023	ANAC	ASECNA, SAB, Industrie	Indicateurs de performance de sécurité élaborés	Moyenne	Surveillance
	A13.2 : Établir le niveau acceptable de performance de sécurité qui doit être atteint par le biais du SSP	2024	ANAC	ASECNA, SAB, Industrie	Niveau acceptable de performance de sécurité établi	Moyenne	Surveillance
	A13.3 : Promouvoir le partage d'informations sur la sécurité avec l'industrie au sein de l'État et fournir au RASG-AFI des informations sur les risques de sécurité et les indicateurs de performance de sécurité	2025	ANAC	ASECNA, SAB, Industrie	-	Moyenne	Surveillance

Problème 2 : Système national de supervision de la sécurité à renforcer

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

Cible 2.1 : Atteindre un taux de mise en œuvre efficace (EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité, d'au moins 85% d'ici à 2026 (en se focalisant sur les PQ prioritaires).

Cible 2.2 : Maintenir l'indice de supervision de la sécurité (SOI) du Bénin à une valeur supérieure à 1, dans toutes les catégories

Établissement du cadre de supervision de la sécurité (EC-1 à EC-5)

SEI-14 : Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national	A14.1 : S'occuper en priorité au niveau national des préoccupations significatives de sécurité	Permanent	ANAC	OACI, Industrie aéronautique nationale	Taux de mise en œuvre EI Nombre de questions satisfaisantes	Elevée	Surveillance
	A14.2 : S'occuper de toutes les questions de protocole (PQ) prioritaires de l'USOAP CMA	2023	ANAC	OACI, Industrie aéronautique nationale	Taux de mise en œuvre EI Nombre de questions satisfaisantes	Elevée	Surveillance



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Bénin

PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION (NASP) DU BÉNIN

Réf : R2-PNSAC-01-A
Date : Mai 2022
Page : 35 sur 37

[SEI-1 ORG dans le GASP (Etat)]	A14.3 : Accroître le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC au niveau national (EC-1 à EC-5)	2025	ANAC	OACI, Industrie aéronautique nationale	Taux de mise en œuvre EI	Elevée	Surveillance
SEI-15 : Élaboration d'un cadre de supervision réglementaire complet [SEI-2 ORG dans le GASP (Etat)]	A15.1 : Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir du personnel compétent à l'appui de la supervision réglementaire (EC-3 et EC-4)	2024	ANAC	-	Nombre de personnels compétents à l'appui de la supervision réglementaire	Elevée	Surveillance
SEI-16 : Personnel technique qualifié à l'appui de la supervision efficace de la sécurité	A16.1 : Établir un plan stratégique en matière de ressources humaines pour appuyer le recrutement et la rétention de l'effectif approprié en personnel technique qualifié (EC-4)	2024	ANAC	OACI, CAFAC	Plan stratégique élaboré ; Nombre de personnel qualifiés	Elevée	Surveillance
[SEI-5 ORG dans le GASP (Etat)]	A16.2 : Mettre en œuvre des politiques et programmes de formation pour le personnel technique et vérifier que le type et la fréquence de la formation achevée avec succès (c.-à-d. initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi) sont suffisants pour l'acquisition/le maintien des qualifications requises et le niveau de compétence correspondant aux tâches assignées et aux responsabilités du personnel technique (EC-4)	2024	ANAC	OACI, CAFAC	Nombre de personnel qualifiés	Elevée	Surveillance

SEI-17 : Fournir à l'OACI des informations de première main sur la sécurité en remplissant, en communiquant et en mettant à jour tous les documents et dossiers correspondants [SEI-7 ORG dans le GASP (Etat)]	A17.1 : Mettre à jour le plan d'actions correctives de l'USOAP	Permanent	ANAC	OACI, URSAC UEMOA	PAC mis à jour	Elevée	Surveillance
	A17.2 : Remplir et communiquer la liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les PQ prioritaires de l'USOAP CMA	Permanent	ANAC	OACI, URSAC UEMOA	PAC mis à jour Taux EI du Sefl-Assessment	Elevée	Surveillance
	A17.3 : Remplir et communiquer le questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État (SAAQ)	Permanent	ANAC	OACI, URSAC UEMOA	PAC mis à jour Taux EI du Sefl-Assessment SAAQ renseigné	Elevée	Surveillance
	A17.4 : Remplir et communiquer les listes de vérification de la conformité sur le système de notification électronique des différences (EFOD)	Permanent	ANAC	OACI	Toutes les différences sont notifiées	Elevée	Surveillance
	A17.5 : Mettre à jour les documents et dossiers	Permanent	ANAC	OACI	Documents mis à jour	Elevée	Surveillance
Mise en œuvre d'un système de supervision de la sécurité (EC-6 à EC-8)							
SEI-18 : Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national [SEI-8 ORG dans le GASP (Etat)]	A18.1 : Œuvrer au niveau national afin de traiter en priorité les préoccupations graves de sécurité	Permanent	ANAC	OACI	SSC résolu ; Absence de SSC	Elevée	Surveillance
	A18.2 : Relever 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)	2026	ANAC	OACI	Taux EI	Elevée	Surveillance



Agence Nationale de l'Aviation
Civile du Bénin

PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION (NASP) DU BÉNIN

Réf : R2-PNSAC-01-A
Date : Mai 2022
Page : 37 sur 37

SEI-19 : Fourniture continue d'informations de première main sur la sécurité à l'OACI en mettant à jour tous les documents et dossiers pertinents au fur et à mesure des progrès réalisés [SEI-12 ORG dans le GASP (Etat)]	A19.1 : Mettre à jour le plan d'actions correctives de l'USOAP	Permanent	ANAC	OACI, URSAC UEMOA	PAC mis à jour	Elevée	Surveillance
	A19.2 : Mettre à jour et communiquer la liste de vérification de l'auto-évaluation fondée sur les PQ prioritaires de l'USOAP CMA	Permanent	ANAC	OACI, URSAC UEMOA	PAC mis à jour Taux EI du Sefl- Assessment	Elevée	Surveillance
	A19.3 : Mettre à jour et communiquer le questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État (SAAQ)	Permanent	ANAC	OACI, URSAC UEMOA	PAC mis à jour Taux EI du Sefl- Assessment SAAQ renseigné	Elevée	Surveillance
	A19.4 : Mettre à jour et communiquer les listes de vérification de la conformité sur le système de notification électronique des différences (EFOD)	Permanent	ANAC	OACI	Toutes les différences sont notifiées	Elevée	Surveillance

- FIN -