



MINISTERE DES TRANSPORTS

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

Abidjan, le **16 AVR 2018**

Décision n° 002246 /ANAC/DTA/DSNAA
relative à l'organisation et au fonctionnement des organismes en charge
des systèmes de Communication, Navigation, Surveillance et Gestion du
trafic aérien (CNS/ATM), codifiée « RACI 5013 »

LE DIRECTEUR GENERAL

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

DECIDE :

Article 1^{er} : Définitions

Au sens de la présente décision, les termes suivants ont la signification ci-après :

Electronicien en sécurité de la circulation aérienne : (ATSEP – Air Traffic Safety Electronics Personnel). Terme utilisé pour désigner le personnel qui participe à l'installation, à l'exploitation et à la maintenance des systèmes CNS/ATM.

Formation de qualification : Acquisition des connaissances, attitudes et aptitudes correspondant à une catégorie d'emploi qui sont appropriées à la discipline qui sera exercée dans le milieu ATS.

Formation de qualification en systèmes et équipements : Connaissances, attitudes et aptitudes conduisant à la reconnaissance d'une compétence.

Plan de formation : Ensemble de formations émanant du programme de formation dont doit bénéficier un agent CNS afin d'acquérir les connaissances nécessaires à l'exécution de ses tâches. Il est généralement annuel ou tri annuel et fait ressortir pour chaque formation, le nom de l'agent à former, le type de formation, l'objectif de la formation, l'organisme de formation, le lieu de la formation et le coût de la formation.

Programme de formation : Description détaillée des formations que doit suivre tout agent CNS afin d'acquérir les compétences requises à un poste donné. Il se subdivise en quatre niveaux de formation : formation de base, formation de qualification, formation de qualification en systèmes et équipements et formation en cours d'emploi.

Service : Fonction et/ou données essentielles pour le système ou l'utilisateur, fournies directement ou indirectement, soit individuellement soit dans le cadre d'une fonction ou d'un produit global.

Système : Dans le présent contexte, un ou plusieurs types de matériel électronique et de dispositifs auxiliaires contribuant à la fourniture d'un service.

Article 2 : Objet et champ d'application

La présente décision fixe les exigences relatives à l'organisation et au fonctionnement des entités ou organismes en charge des systèmes de Communication, Navigation, Surveillance et Gestion du trafic aérien (CNS/ATM) en République de Côte d'Ivoire.

Article 3 : Fonctions et responsabilités

Tout fournisseur de service CNS doit définir clairement les fonctions et responsabilités de ses différentes unités en charge des systèmes CNS/ATM ainsi que les mécanismes de coordination entre ses unités.

Article 4 : Descriptions d'emploi

Le fournisseur de service CNS doit établir, pour chacun de son personnel technique, des descriptions d'emploi qui précisent l'objectif de l'emploi, les responsabilités et les défis majeurs de chaque poste.

Ces descriptions d'emploi doivent également prévoir les conditions de qualifications et d'expérience minimale ainsi que les qualités requises pour chacun de ces postes.

Article 5 : Effectif du personnel ATSEP

Tout fournisseur de services CNS doit disposer de personnel qualifié en nombre suffisant. Pour cela, il doit établir une politique et des procédures pour :

- déterminer l'effectif nécessaire en vue d'assurer la fourniture d'un service CNS adéquat ;
- recruter et conserver un personnel ATSEP dûment qualifié et expérimenté.

Article 6 : Profil du personnel ATSEP

Pour occuper un poste d'agent ATSEP, le personnel du fournisseur de service CNS doit :

1. Être âgé d'au moins 20 ans ;
2. Être titulaire au moins du diplôme de technicien supérieur dans les domaines CNS ;
3. Avoir la qualification sur l'équipement CNS/ATM dont il aura la charge ;
4. Avoir, après qualification, pratiqué au moins six (06) mois sur l'équipement concerné sous la responsabilité d'un superviseur. Le superviseur doit être qualifié sur l'équipement concerné et avoir au moins trois années d'expérience pratique sur cet équipement.

Article 7 : Formation

7.1 Le personnel ATSEP qui participe directement à l'exploitation, à la maintenance et à l'installation des systèmes CNS/ATM doit avoir les qualifications nécessaires pour exercer ses fonctions.

7.2 Tout fournisseur de service CNS doit élaborer un programme de formation des ATSEP qui prend en compte les différents niveaux de formation des ATSEP conformément au Manuel de l'OACI sur la formation et l'évaluation fondées sur les compétences pour ATSEP (doc. 10057).

Il doit veiller à ce que son personnel technique suive et réussisse une formation de qualification et formation de qualification en systèmes et équipements complète avant de se voir attribuer des tâches et responsabilités.

Ce programme de formation doit également permettre d'assurer le maintien de compétences de ses agents ATSEP.

7.3 Le programme de formation des ATSEP doit être soumis à l'ANAC pour acceptation, avant sa mise en œuvre.

7.4 En outre, le fournisseur de service CNS doit élaborer et mettre en œuvre un plan de formation détaillant et hiérarchisant le type de formation qui sera donné à son personnel ATSEP.

7.5 Le fournisseur de service CNS doit mettre en place un mécanisme pour la tenue des dossiers de formation de son personnel technique.

Article 8 : Maintien de compétences

Tout fournisseur de service CNS doit établir et mettre en œuvre des procédures pour assurer le maintien de compétences du personnel ATSEP.

Article 9 : Manuel d'exploitation du fournisseur de service CNS

Le fournisseur de service CNS doit élaborer et tenir à jour un manuel d'exploitation (MANEX) conformément à la réglementation en vigueur. Ce manuel doit être soumis à l'ANAC pour acceptation ou approbation.

Article 10 : Disponibilité et accessibilité de la documentation technique

Tout fournisseur de service CNS doit veiller à ce que les règlements nationaux, les annexes et documents de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) relatifs aux domaines CNS/ATM soient à jour, disponibles et accessibles par le personnel technique CNS.

Article 11 : Facteurs humains

La sécurité et l'efficacité du système aéronautique dépendent des opérateurs humains. Aussi, le fournisseur de service CNS doit :

- Intégrer au niveau des ATSEP, des connaissances sur les lignes directrices portant sur les facteurs humains ;

- Veiller à ce que les intérêts des agents soient pris en considération à tous les stades de l'acquisition et de la mise en service des installations CNS ;
- Veiller à ce que le système (Interface Homme Machine) soit convivial, adapté, accepté dans une perspective opérationnelle à l'utilisateur, à la tâche et à l'environnement ;
- Privilégier l'approche proactive : c'est-à-dire régler les problèmes avant qu'ils ne surviennent ;
- Se préparer au changement par une formation appropriée au bénéfice du personnel CNS pour mieux utiliser le nouvel équipement.

Article 12 : Organe de suivi

La Direction en charge de la Navigation Aérienne et des Aéroports est chargée du suivi de l'exécution de la présente décision qui sera publiée sur le site web de l'ANAC (www.anac.ci) et par une Circulaire d'Information Aéronautique (AIC) de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA).

Article 13 : Entrée en vigueur

La présente décision abroge toutes dispositions antérieures contraires. Elle entre en vigueur à compter de sa date de signature et est applicable à partir du 1^{er} juin 2018.



Ampliation : Tout fournisseur de services de la navigation aérienne