



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

Abidjan, le 22 DEC. 2016

Décision n° 0106881 /ANAC/DSNAA/DTA  
relative à l'organisation et au fonctionnement des  
services de gestion du trafic aérien « RACI 5010 »

**LE DIRECTEUR GENERAL**

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

Page 1 sur 8

Décision relative à l'organisation et au fonctionnement des services de gestion du trafic aérien « RACI 5010 »

- Vu la Décision n° 2596/ANAC/DAJR/DCSC du 15 octobre 2012 portant règlement aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux services de la circulation aérienne, codifié RACI 5005 ;
- Sur proposition de la Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DSNAA) ;

## **DECIDE :**

### **Article 1 : Définitions**

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

**AFIS** : Service d'information de vol d'aérodrome.

**Autorité ATM compétente** : Autorité appropriée désignée par l'Etat de Côte d'Ivoire et chargée d'assurer des services de la circulation aérienne, notamment l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) et la Société d'Exploitation et du Développement Aéronautique, Aéroportuaire et Météorologique (SODEXAM).

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

**Formation périodique ou récurrente ou de recyclage** : Formation dont le suivi périodique est nécessaire pour l'actualisation et le maintien des compétences de l'agent.

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

**Formation spécialisée** : Formation reçue par un agent en fonction de la spécificité et de son domaine d'activités. Elle est fonction des tâches et des fonctions assignées à l'agent.

**Gestion des courants de trafic aérien (ATFM)**. Service destiné à contribuer à la sécurité, à l'ordre et à la rapidité de l'écoulement de la circulation aérienne en faisant



en sorte que la capacité ATC soit utilisée au maximum et que le volume de trafic soit compatible avec les capacités déclarées par l'autorité ATM compétente.

**Gestion du trafic aérien (ATM).** Gestion dynamique intégrée de la circulation aérienne et de l'espace aérien, comprenant les services de la circulation aérienne (ATS), la gestion de l'espace aérien (ASM) et la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) — de façon sûre, économique et efficace par la mise en œuvre d'installations et de services sans discontinuité en collaboration avec tous les partenaires et faisant intervenir des fonctions embarquées et des fonctions au sol.

**Plan de formation :** Ensemble de formations émanant du programme de formation dont doit bénéficier un agent 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, le lieu de la formation et le coût de la formation.

### **Programme de formation**

Description détaillée des formations que doit suivre tout agent afin d'acquérir les compétences requises à un poste donnée. Il se subdivise en quatre types :

- la formation de base
- formation spécialisée
- la formation en cours d'emploi
- la formation périodique.

**Règlement aéronautique de Côte d'Ivoire (RACI) :** Règlement approprié pour assurer, au minimum, le respect des prescriptions nationales issues du Code de l'Aviation Civile et prévoyant des procédures d'exploitation, des équipements et des infrastructures (y compris des systèmes de gestion de la sécurité et de formation) normalisés, en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) figurant dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

**Service de la circulation aérienne (ATS).** Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou le contrôle d'aérodrome).

**Services de la navigation aérienne (ANS).** Services assurés au trafic aérien pendant toutes les phases de l'exploitation et comprenant la gestion du trafic aérien (ATM), les services de communication, navigation et surveillance (CNS), les services d'information et de cartographie aéronautique (AIS/MAP), les services de conception des procédures de vol (PANS-OPS), les services d'assistance météorologique à la navigation aérienne (MET) et les services de recherches et sauvetage (SAR).

✓

## **Article 2 : Objet et champ d'application**

La présente décision établit des exigences pour l'organisation et le fonctionnement de tout organisme qui fournit des services de gestion du trafic aérien (ATM) en République de Côte d'Ivoire.

## **Article 3 : Fonctions et responsabilités**

Tout fournisseur de service ATM doit définir clairement les fonctions et responsabilités de ses différents organismes des services de la circulation aérienne ainsi que les mécanismes de coordination entre ces organismes.

## **Article 4 : Descriptions d'emploi**

Le fournisseur de service ATM doit établir, pour chacun de son personnel, une description d'emploi qui précise l'objectif de l'emploi, les responsabilités critiques et les défis majeurs de chaque poste.

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

## **Article 5 : Effectif du personnel ATM**

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

- déterminer la capacité du système ATS, y compris le nombre de personnel requis pour assurer la fourniture d'un système ATS adéquat ;
- recruter et conserver un personnel ATM dûment qualifié et expérimenté.

## **Article 6 : Profil du personnel ATM**

Le personnel ATM est classé en deux (02) catégories :

- a. les contrôleurs de la circulation aérienne fournissant les services d'information de vol, d'alerte et de contrôle de la circulation aérienne sur les aérodromes contrôlés ;
- b. les agents AFIS fournissant le service d'information de vol et le service d'alerte sur les aérodromes non contrôlés.

6.1 Pour pouvoir occuper un poste de contrôleur de la circulation aérienne, conformément au RACI 2000 – Licences du personnel aéronautique, le personnel ATM doit :

1. disposer d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne en cours de validité ;
  2. détenir une qualification en cours de validité liée à l'organe particulier auquel il appartient et/ou au poste de contrôle qu'il occupe, ou encore à l'utilisation d'équipement spécial (par exemple le radar).
- 6.2 Pour pouvoir occuper un poste d'agent AFIS, le personnel ATM doit détenir la qualification d'agent AFIS en cours de validité pour l'aérodrome concerné conformément au RACI 5014 relatif à la formation et à la qualification des personnels assurant le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS).

### **Article 7 : Formation**

- 7.1 Le fournisseur de service ATM doit élaborer un programme de formation périodique qui prend en compte la formation initiale, la formation en cours d'emploi, la formation spécialisée et la formation récurrente (recyclage) de son personnel ATM.

Ce programme de formation doit permettre d'assurer le maintien de la compétence du personnel ATM pour les nouveaux équipements, procédures et systèmes de communications modernisés.

- 7.2 Ce programme de formation doit être soumis à l'ANAC pour acceptation avant sa mise en œuvre.
- 7.3 En outre, le fournisseur de service ATM doit élaborer un plan de formation annuel détaillant et hiérarchisant le type de formation qui sera fourni à son personnel technique et doit mettre en place un mécanisme pour la tenue des dossiers de formation de son personnel technique.

### **Article 8 : Maintien de compétences**

Le fournisseur des services ATM doit établir et mettre en œuvre des procédures pour assurer le maintien de la compétence du personnel ATM pour les nouveaux équipements, procédures et systèmes de communications modernisés.

### **Article 9 : Gestion de la capacité ATC**

Afin de définir le nombre maximum de vols pouvant être pris en charge en toute sécurité, l'autorité ATS compétente doit évaluer et déclarer la capacité ATC pour les régions de contrôle, les secteurs de contrôle à l'intérieur d'une région de contrôle ainsi que les aérodromes.

La capacité ATC est exprimée sous la forme du nombre maximal d'aéronefs qui peuvent être acceptés au cours d'une période donnée dans l'espace aérien ou à l'aérodrome concerné.

### **Article 10 : Gestion des courants de trafic aérien**

Une gestion des courants de trafic aérien (ATFM) peut être instituée pour l'espace aérien où la demande de trafic aérien dépasse par moments, ou va dépasser selon les prévisions, la capacité déclarée des services du contrôle de la circulation aérienne intéressés.

### **Article 11 : Procédures d'urgence**

Le fournisseur de service ATM doit établir et mettre en œuvre des procédures relatives aux :

- 1) situations d'urgence : intervention illicite ou menace à la bombe, descente forcée ;
- 2) interruptions des communications ;
- 3) situations fortuites en vol : aéronef égaré ou non identifié, interception d'aéronefs civils, vidange de carburant en vol ;
- 4) situation fortuite ATC : panne radio au sol, fréquence bloquée, utilisation non autorisée de la fréquence ATC ;
- 5) autres situations d'urgence ATC : séparation d'urgence, procédure d'avertissement de conflit à court terme (STCA), procédure pour les aéronefs équipés ACAS, procédure d'avertissement d'altitude minimale de sécurité (MSAW), changements de l'indicatif d'appel radiotéléphonique ;
- 6) cendres volcaniques.

Des éléments indicatifs pour l'élaboration de ces procédures figurent dans le doc 4444-PANS ATM de l'OACI.

### **Article 12 : Renseignements sur l'état de fonctionnement des aides à la navigation**

12.1 Le fournisseur de service ATM doit établir et mettre en œuvre des procédures pour s'assurer que les organismes ATS sont tenus au courant de l'état opérationnel des aides non visuelles à la navigation et des aides visuelles indispensables aux procédures de décollage, de départ, d'approche et d'atterrissage qui sont implantées dans la zone dont ils ont la charge, ainsi que

de celui des aides visuelles et non visuelles indispensables à la circulation à la surface.

12.2 L'organe ATS doit être informé, sans retard et sous une forme immédiatement intelligible, de toute panne ou défaillance. Il est préférable que l'organe ATS ne dispose pas à proprement parler d'un dispositif moniteur mais il doit disposer d'une visualisation d'indicateurs à distance. Les visuels devraient être installés au(x) poste(s) de travail où les renseignements sont utilisés. Le dispositif avertisseur devra donner au contrôleur une indication visuelle accompagnée d'une indication acoustique d'une durée suffisante pour attirer son attention. Il est important que l'indication traduise l'état opérationnel de l'aide, c'est-à-dire qu'il ne suffit pas d'indiquer simplement si l'installation est bien alimentée en courant électrique.

### **Article 13 : Manuel d'exploitation**

Le fournisseur de service ATM 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 14 : Facteurs humains**

La sécurité et l'efficacité du système aéronautique dépendent des opérateurs humains. Aussi, dans la conception du système de gestion du trafic aérien (ATM), le fournisseur de service doit :

- a. intégrer au niveau du personnel ATM, des connaissances sur les lignes directrices sur les facteurs humains ;
- b. veiller à ce que les intérêts des utilisateurs soient pris en considération à tous les stades de l'acquisition et de la mise au point des systèmes ;
- c. 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 ;
- d. privilégier l'approche proactive : c'est-à-dire régler les problèmes avant qu'ils ne surviennent ;
- e. veiller à maintenir la conscience de la situation du personnel ATM ;
- f. se préparer au changement par une formation appropriée au bénéfice du personnel ATM pour mieux utiliser le nouvel équipement.

### **Article 15 : Application**

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

### **Article 16 : Entrée en vigueur**

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



#### **Ampliation :**

- ASECNA
- SODEXAM
- AERIA