REPUBLIQUE DU TOGO

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de l'Aviation Civile

- - - - - - - - - - - - - -

PLAN NATIONAL POUR LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE DU TOGO (NASP) 2020 -2025

2e édition - Mai 2022 / Révision 00 - Mai 2022

APPROUVÉE PAR

DIRECTEUR GENERAL

REPUBLIQUE TOGOLAISE AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ANAC Le Directeur Général

N° de contrôle : 00

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

SECTION 00 : ADMINISTRATION ET CONTRÔLE DU DOCUMENT

0.1 VALIDATION

	Nom et Prénom(s)		Fonction	Date	Signature
REDACTION/ AMENDEMENT	Pour le comité NASP :	AMAH Atchou Kossi	DCSV/ANAC	16 MAI 2022	
		PELENGUEI Magnouréwa	DNAA/ANAC	16 MAI 2022	
VERIFICATION DU DOCUMENT	AMAH Atchou Kossi		DCSV/ANAC	18 MAI 2022	
	TIASSOU Kossi		DIQ/ANAC	18 MAI 2022	
CONTROLE DE LA CONFORMITE	YAO Mawusé Yaogan		SQ/ANAC	19 MAI 2022	
APPROBATION	LATTA Dokisime Gnama		DG / ANAC	20 MAI 2022	

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

0.2 LISTE DE DISTRIBUTION

Destinataires	N° de copie	Version
Directeur Général	00	Papier (original)
Ministère chargé de l'aviation civile	01	Papier
BTEA	02	Papier
ARCEP	03	Papier
DGMN	04	Papier
DGC	05	Papier
Service Documentation et archives de l'ANAC	06	Papier
Exploitants et fournisseurs de services / Coopération Civil -Militaire/ Comité de pilotage Drones / Comité techniques Drones / Autres Parties intéressées	07	Electronique

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

0.3 ENREGISTREMENT/HISTORIQUE DES REVISIONS

RECAPITULATIF DES REVISIONS					
Edition	**Révision**	**Date de révision**	**Par**	**Fonction**	**Motif de la révision**
01	00	16/03/2020	Pour le comité NASP :	Comité de rédaction	Etablissement version initiale du plan
			AMAH Atchou Kossi	DCSV/ ANAC	
01	01	25/03/2022	Pour le comité NASP :	Comité de rédaction	Mise à jour et consolidation du plan
			AMAH Atchou Kossi	DCSV/ ANAC	
			PELENGUEI Magnouréwa	DNAA/ ANAC	
02	00	20/05/2022	Pour le comité NASP :	Comité de rédaction	Mise à jour par rapport au système de supervision de la sécurité et aux évolutions du GASP
			AMAH Atchou Kossi	DCSV/ ANAC	
			PELENGUEI Magnouréwa	DNAA/ ANAC	

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

0.4 LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Section	Page	N° d'Edition	Date d'Edition	N° Révision	Date de Révision
PG	0	02	20/05/2022	00	20/05/2022
Section 00					
0.1	1	02	20/05/2022	00	20/05/2022
0.2	2	02	20/05/2022	00	20/05/2022
0.3	3	02	20/05/2022	00	20/05/2022
0.4	4	02	20/05/2022	01	20/05/2022
0.5	5	02	20/05/2022	00	20/05/2022
0.6	6	02	20/05/2022	00	20/05/2022
0.7		02	20/05/2022	00	20/05/2022
0.8	7 - 10	02	20/05/2022	00	20/05/2022
0.9	11	02	20/05/2022	01	20/05/2022
Section 01					
1.1	2	02	20/05/2022	00	20/05/2022
1.2	3	02	20/05/2022	00	20/05/2022
1.3		02	20/05/2022	01	20/05/2022
1.4	4	02	20/05/2022	00	20/05/2022
1.5	4 - 5	02	20/05/2022	01	20/05/2022
1.6	5 - 6	02	20/05/2022	00	20/05/2022
2	7	02	20/05/2022	01	20/05/2022
3	8 - 11	02	20/05/2022	00	20/05/2022
4	12 - 14	02	20/05/2022	01	20/05/2022
5	15 - 17	02	20/05/2022	00	20/05/2022
6	18	02	20/05/2022	01	20/05/2022
Section 02					
Appendice 01	1 - 22	02	20/05/2022	00	20/05/2022
Appendice 02	1 - 26	02	20/05/2022	01	20/05/2022

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

0.5 TABLE DES MATIERES

Section	Sous-section/Titre	N° Page
	Section 00 - Administration et contrôle du document	
00	0.1 – Validation et approbation	1
	0.2 – Liste de distribution	2
	0.3 – Enregistrement/historique des révisions	3
	0.4 – Liste des pages effectives	4
	0.5 – Table des matières	5
	0.6 – Sources et références	6
	0.7 – Objectifs du document	
	0.8 – Définitions et abréviations	7
	0.8.1 – Définitions	
	0.8.2 – Abréviations	10
	0.9 – Responsabilités	11
	Avant - propos	12
	Section 01 - PLAN NATIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION	
	1. Introduction	2
	1.1. Aperçu du NASP	
	1.2. Structure du NASP	3
	1.3. Lien entre le Plan National de Sécurité de l'Aviation (NASP) et le Programme National de Sécurité de l'Etat (PNS)	
	1.4. Responsabilité de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du PNSA	4
	1.5. Problème de sécurité, objectifs et cibles nationaux	
	1.6. Contexte opérationnel	5
	2. Objet de plan national de sécurité de l'aviation du Togo	7
	3. Approche stratégique du Togo pour la gestion de la sécurité	8
	4. Risques opérationnels nationaux de sécurité	12
	5. Autres problèmes de sécurité	15
	6. Suivi de la mise en œuvre	18
	Section 02 - APPENDICE	
02	APPENDICE – A RISQUES OPERATIONNELS NATIONAUX DE SECURITE	2
	APPENDICE - B AUTRES PROBLEMES DE SECURITE LIES A LA CAPACITE DE SUPERVISION DE LA SECURITE	1

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

0.6 SOURCES ET REFERENCES

- Annexes 1 à 19 à la Convention de Chicago ;
- DOC 10004 - GASP 2020 – 2022 / GASP 2023 – 2025 ;
- DOC 10131 ;
- DOC 9734 ;
- DOC 9735 ;
- Circulaire 358.

0.7 PURPOSE OF THE DOCUMENT

This National Aviation Safety Plan (NASP) demonstrates the commitment and sets out the policy and strategies for aviation safety. It is developed based on the guidance of the Global Aviation Safety Plan (GASP) and conclusions/decisions/recommendations of RASG-AFI, APIRG and the AFI Plan.

It takes into account all operational safety risks and organizational challenges at the national level in the scope of safety oversight and safety performance management of civil aviation.

The NASP is in line with the objectives of the National Development Program (PND) and the government roadmap 2020 – 2025.

0.7 OBJECTIF DU DOCUMENT

Le présent plan national de sécurité de l'aviation (NASP) démontre l'engagement et décline la politique et les stratégies en matière de sécurité aérienne. Il est élaboré sur la base des orientations du Plan pour la sécurité de l'aviation civile dans le monde (GASP) est des conclusions/décisions/recommandations du RASG-AFI, de l'APIRG et du Plan AFI.

Il prend en compte tous les risques opérationnels de sécurité et les défis organisationnels au plan national en matière de supervision de la sécurité et de la gestion des performances de sécurité de l'aviation civile.

Le NASP est en adéquation avec les objectifs du Programme National de Développement (PND) et la feuille de route gouvernementale 2020 – 2025.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

0.8 DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS

0.8.1 Definitions

Audit area. One of eight audit areas pertaining to the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP), i.e. primary aviation legislation and civil aviation regulations (LEG), civil aviation organization (ORG); personnel licensing and training (PEL); aircraft operations (OPS); airworthiness of aircraft (AIR); aircraft accident and incident investigation (AIG); air navigation services (ANS); and aerodromes and ground aids (AGA).

Contributing factors: Actions, omissions, events, conditions, or a combination thereof, which, if eliminated, avoided or absent, would have reduced the probability of the accident or incident occurring, or mitigated the severity of the consequences of the accident or incident. The identification of contributing factors does not imply the assignment of fault or the determination of administrative, civil or criminal liability.

Critical elements (CEs). The critical elements of a safety oversight system encompass the whole spectrum of civil aviation activities. They are the building blocks upon which an effective safety oversight system is based. The level of effective implementation of the CEs is an indication of a State's capability for safety oversight.

Effective implementation (EI). A measure of the State's safety oversight capability, calculated for each critical element, each audit area or as an overall measure. The EI is expressed as a percentage.

Hazard. A condition or an object with the potential to cause or contribute to an aircraft incident or accident.

Incident. An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft which affects or could affect the safety of operation.

Maximum mass. Maximum certificated take-off mass.
Operator. The person, organization or enterprise engaged in or offering to engage in an aircraft operation.

Safety. The state in which risks associated with aviation activities, related to, or in direct support of the operation of aircraft, are reduced and controlled to an acceptable level.

Safety audit. A USOAP CMA audit that a State requests and pays for (on a cost-recovery basis). The State determines the scope and date of a safety audit. Also see definition of audit.

Safety enhancement initiative (SEI). One or more actions to eliminate or mitigate risks associated with contributing

0.8 DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

0.8.1 Définitions

Domaine d'audit. L'un des huit domaines d'audit du Programme d'Audit Universel pour la Supervision de la Sécurité (USOAP), ex. : législation aéronautique de base et règlements d'aviation civile (LEG) ; organisation de l'aviation civile (ORG) ; délivrance des licences et formation du personnel (PEL) ; exploitation technique des aéronefs (OPS) ; navigabilité des aéronefs (AIR) ; enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ; services de navigation aérienne (ANS) ; aérodromes et aides au sol (AGA).

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

Éléments cruciaux (ÉC). Les éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité englobent toute la gamme des activités d'aviation civile. Ils constituent les fondements sur lesquels repose un système efficace de supervision de la sécurité. Le niveau de mise en œuvre effective des ÉC est une indication de la capacité d'un État à assurer la supervision de la sécurité.

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

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

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

Masse maximale. Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

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

Audit de sécurité. Audit de l'USOAP CMA qu'un État demande et paye (sur la base du recouvrement des coûts). L'État détermine la portée et la date de l'audit de sécurité

Initiative d'amélioration de la sécurité (SEI). Une ou plusieurs actions pour éliminer ou atténuer les risques liés aux facteurs

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

factors to a safety occurrence or to address an identified safety deficiency.

Safety management system (SMS). A systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountability, responsibilities, policies and procedures.

Safety oversight. A function performed by a State to ensure that individuals and organizations performing an aviation activity comply with safety-related national laws and regulations.

Safety performance. A State or a service provider's safety achievement as defined by its safety performance targets and safety performance indicators.

Safety performance indicator. A data-based parameter used for monitoring and assessing safety performance.

Safety performance target. The State or service provider's planned or intended target for a safety performance indicator over a given period that aligns with the safety objectives.

Safety risk. The predicted probability and severity of the consequences or outcomes of a hazard.

State safety programme (SSP). An integrated set of regulations and activities aimed at improving safety.

contributifs à un événement de sécurité ou pour traiter une insuffisance identifiée en matière de sécurité.

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

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

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

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

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

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

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

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

0.8.2 Abbreviations

AD3M :	Aviation Data-driven Decision Making
ANAC :	Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo
ATM	Air Traffic Management
BTEA :	Bureau Togolais d'Enquête sur les Accidents d'Aviation
CART	Council's Aviation Recovery Task Force
CNS :	Communication, Navigation , Surveillance
DG :	Director of General of ANAC
G-HRC	Global High Risk Category
HRC	High Risk Category
ICAO	International Civil Aviation Organization
NASP	National Aviation Safety Plan
N-HRC	National High Risk Category
NDP	National Development Plan
RASG	Regional Aviation Safety Group
RASP	Regional Aviation Safety Plan
R-HRC	Regional High Risk Category
RPAS	Remotely Piloted Aircraft System
SEI	Safety Enhancement Initiative
SSP	State Safety Programme
SSPIA	SSP Implementation Assessment
UAS	Unmanned Aircraft System

0.8.2 Abréviations

AD3M :	Processus décisionnel fondé sur les données
ANAC :	Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo
ATM	Air Traffic Management
BTEA :	Bureau Togolais d'Enquête sur les Accidents d'Aviation
CART	Conseil sur la relance de l'aviation
CNS :	Communication, Navigation , Surveillance
DG :	Directeur Général de l'ANAC
G-HRC	Catégorie d'évènement à haut risque au niveau mondial
HRC	Catégorie d'évènement à haut risque
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
N-HRC	Catégorie d'évènement à haut risque au niveau national
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
PND	Plan national de développement
RASG	Groupe régional pour sécurité de l'aviation
RASP	Plan régional de sécurité de l'aviation
R-HRC	Catégorie d'évènement à haut risque au niveau régional
RPAS	Aéronef télépiloté
PNS	Programme National de Sécurité
SEI	Initiative d'amélioration de la sécurité
SSPIA	SSP Implementation Assessment
UAS	Système d'aéronef sans humain à bord

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

0.9 RESPONSIBILITIES

The NASP National Committee is responsible for the development, amendment and continuous improvement of the Togo National Aviation Safety Plan (NASP). It also ensures its dissemination to interested parties.

The implementation of the NASP is ensured by the various stakeholders including the ANAC, the BTEA, the operators and service providers as well as all the various entities of the Togolese aeronautical system concerned with aviation safety.

0.9 RESPONSABILITES

Le Comité national NASP est chargé de l'élaboration, de l'amendement et de l'amélioration continue du Plan national pour la sécurité de l'aviation civile au Togo (NASP). Il assure également sa diffusion auprès des parties intéressées.

La mise en œuvre du NASP est assurée par les différentes parties prenantes notamment l'ANAC, le BTEA, les exploitants et les fournisseurs de services ainsi que toutes les différentes entités du système d'aviation du Togo concernées par la sécurité aérienne.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

FOREWORD

In line with ICAO's Safety Strategic Objective, the 2020-2022 edition of the Global Aviation Safety Plan (GASP, Doc 10004) outlines key safety enhancement initiatives at the global level. The GASP provides a framework for States, regions and industry to cooperate and collaborate to support States in managing organizational challenges and operational safety risks. It outlines the roles and responsibilities for States, regions and industry. The global aviation safety roadmap, presented in the GASP, serves as an action plan to assist the aviation community in achieving the GASP goals through a structured, common frame of reference for all relevant stakeholders.

The NASP is developed based on the guidance of the GASP and the conclusions/decisions/recommendations of RASG-AFI, APIRG and the AFI Plan. It takes into account all operational safety risks and organizational challenges in the scope of national level in terms of safety oversight and safety performance management of civil aviation.

The NASP is developed in accordance with the goals, targets and high-risk categories (HRCs) of occurrences of the GASP, the AFI Region and the national safety oversight system. The NASP is the means to demonstrate commitment to the implementation of activities to improve national safety.

The content of this manual has been developed with input from experts from civil aviation authority, organism in charge of aviation accident/incident investigation and industry. It was then subjected to an in-depth peer review to take into account the comments of the community of civil aviation experts in Togo.

ANAC and the NASP writing team warmly thank all the experts who contributed and provided support, suggestions and advice for the writing of this plan.

AVANT-PROPOS

Conformément à l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sécurité, l'édition 2020-2022 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP, Doc 10004) décrit les principales initiatives d'amélioration de la sécurité au niveau mondial. Le GASP fournit aux États, aux régions et aux entreprises un cadre leur permettant de coopérer et de collaborer pour aider les États à gérer les défis organisationnels et les risques opérationnels de sécurité. Il décrit les rôles et les responsabilités des États, des régions et de l'industrie. La feuille de route mondiale pour la sécurité de l'aviation, présentée dans le GASP, sert de plan d'action pour aider la communauté de l'aviation à atteindre les objectifs du GASP grâce à un cadre de référence commun structuré pour toutes les parties prenantes concernées.

Le NASP est élaboré sur la base des orientations du GASP est des conclusions/décisions/recommandations du RASG-AFI, de l'APIRG et du Plan AFI. Il prend en compte tous les risques opérationnels de sécurité et les défis organisationnels au plan national en matière de supervision de la sécurité et de la gestion des performances de sécurité de l'aviation civile.

Le NASP est élaboré en conformité avec les objectifs, les cibles et les catégories d'événements à haut risque (HRCs) du GASP, de la Région AFI et du système national de supervision de la sécurité. Le NASP est le moyen de démontrer l'engagement pour la mise en œuvre des activités en vue d'améliorer la sécurité au plan national.

Le contenu de ce manuel a été élaboré avec la participation d'experts de l'autorité de l'aviation civile, l'organisme en charge des enquêtes accidents/incidents d'aviation et de l'industrie. Il a été ensuite soumis à un examen approfondi par les pairs afin de prendre en compte les commentaires de la communauté des experts de l'aviation civile au Togo.

L'ANAC et l'équipe de rédaction du NASP remercient chaleureusement tous les experts qui ont contribué et apporté leur soutien, leurs propositions et conseils à la rédaction de ce plan.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

PAGE INTENTIONNELLEMENT LAISSEE BLANCHE

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

SECTION 01 :

NATIONAL AVIATION SAFETY PLAN

SECTION 01 :

PLAN NATIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

1. INTRODUCTION

1.1 Overview of the NASP

Togo is committed to enhancing aviation safety and to the resourcing of supporting activities. The purpose of this national aviation safety plan (NASP) is to continually reduce fatalities, and the risk of fatalities, through the development and implementation of a national aviation safety strategy. A safe aviation system contributes to the sustainable and economic development of Togo and its aviation industries. The NASP promotes the effective implementation of Togo safety oversight system, a risk-based approach to managing safety, as well as a coordinated approach to collaboration between Togo and other States, regions and aviation industry. All stakeholders are encouraged to support and implement the NASP as the strategy for the continuous improvement of Togo's aviation safety.

The NASP of Togo is in alignment with the ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP, Doc 10004) and the revised "Abuja safety targets".

Col. LATTA Dokisime Gnama

The Director General of ANAC

INTRODUCTION

1.1. Aperçu du NASP

Le Togo 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 (NASP) 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 durable et économique du Togo et de son industrie aéronautique. Le NASP favorise la mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité d du Togo, une approche fondée sur le risque en matière de gestion de la sécurité, ainsi qu'une démarche coordonnée de collaboration entre le Togo et d'autres États, régions et l'industrie aéronautique. Toutes les parties prenantes sont encouragées à soutenir et à mettre en œuvre le NASP en tant que stratégie pour améliorer de façon continue la sécurité de l'aviation au Togo.

Le NASP du Togo est conforme au Plan de sécurité de l'aviation mondiale de l'OACI (GASP, Doc 10004) et aux « objectifs de sécurité d'Abuja» révisés .

Le Directeur Général de l'ANAC

Col. LATTA Dokisime Gnama

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

1.2 Structure of the NASP

This NASP presents the strategy for enhancing aviation safety for a period of 5 years. It comprises six sections. In addition to the introduction, sections include: the purpose of the NASP, Togo's strategic approach to managing aviation safety, the national operational safety risks identified for the 2020-2025 NASP, other safety issues addressed in the NASP, and a description of how the implementation of the safety enhancement initiatives (SEIs) listed in the NASP is going to be monitored.

1.3 Relationship between the NASP and the State Safety Programme (SSP)

As of March 31, 2022, Togo has implemented the SSP at level 4 (L4) with a percentage of 35.7%. Togo performance in the SSP foundation implementation is 92.64%.
Furthermore, Togo is in the process to determine in the framework of the SSPIA, the maturity level of the SSP implementation and maintenance, based on the USOAP CMA SSP self-assessment in the OLF.

This NASP addresses operational safety risks identified in the ICAO GASP and the revised "Abuja safety targets" in the absence of fully established and implemented SSP. Togo is committed to fully implement an SSP by December 31, 2024 as a State's responsibilities for the management of safety comprise both safety oversight and safety management, collectively implemented through an SSP. Initiatives listed in this NASP address organizational challenges and aim to enhance organizational capabilities related to effective safety oversight.

1.2 Structure du NASP

Ce PNSA présente la stratégie visant à améliorer la sécurité de l'aviation pour une période de 5 années. Il se divise en six sections. Outre l'introduction, les sections incluent: l'objectif du NASP, l'approche stratégique du Togo en matière de gestion de la sécurité de l'aviation, les risques nationaux de sécurité opérationnelle cernés pour le NASP 2020-2025, autres problèmes de sécurité traités 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 Plan National de Sécurité de l'Aviation (NASP) et le Programme National de Sécurité de l'Etat (PNS)

A la date du 31 mars 2022, le Togo a implémenté le PNS au niveau 4 (L4) avec un pourcentage de 35,7%. La performance du Togo dans la mise en œuvre du « SSP foundation » est de 92,64%.

En outre, le Togo est en train de déterminer, dans le cadre du SSPIA, le niveau de maturité dans la mise en œuvre et de la maintenance du PNS, sur la base de l'auto-évaluation SSP de l'USOAP CMA dans l'OLF.

Ce NASP aborde les risques de sécurité opérationnels identifiés dans le GASP de l'OACI et les « objectifs de sécurité d'Abuja » révisés en l'absence du PNS totalement établi et mis en œuvre. Le Togo s'est engagé à mettre pleinement en œuvre un PNS au plus tard le 31 décembre 2024, étant donné que les responsabilités d'un État en matière de gestion de la sécurité comprennent à la fois la supervision et la gestion de la sécurité, mises en œuvre collectivement par le biais d'un PNS. Les initiatives répertoriées dans le présent NASP portent sur les défis organisationnels et visent à renforcer les capacités organisationnelles en matière de supervision efficace de la sécurité.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

1.4 Responsibility for the NASP development, implementation and monitoring

The "Agence nationale de l'aviation civile du Togo" (ANAC) is responsible for the development, implementation and monitoring of the NASP, in collaboration with "Bureau togolais d'enquête sur les accidents d'aviation " (BTEA), the different entities/authorities of Togo's aviation system concerned by aviation safety and with the national aviation industry. The NASP was developed in consultation with national operators and other stakeholders, and in alignment with the applicable GASP and the revised "Abuja safety targets".

1.5 National Safety Issues, Goals and Targets

The NASP addresses the following national safety issues:

1) Operational safety risk

The N-HRCs based on the G-HRCs, R-HRCs and AD3M of collected data are:

a) controlled flight into terrain (CFIT);
b) loss of control in-flight (LOC-I);
c) mid-air collision (MAC);
d) runway excursion (RE);
e) runway incursion (RI) ;
f) collisions/near collisions with bird(s) (BIRD) ;
g) communication issues (ATM/CNS).

2) Organizational challenges per critical elements (CE):

a) CE-4: Qualified technical personnel (EI=83,82%) ;
b) CE-8: Resolution of safety issues (EI=53, 49%).

3) Organizational challenges per area:

a) AIG: Accident Investigation (EI=56,52%) ;
b) SSP: State Safety Programme (SSP Gap analysis at level 4 (L4) with a percentage of 35.7% / SSP foundation performance= 92.64%).

To address the issues listed above and enhance safety at the national level, the 2020 - 2025 NASP contains the following goals and targets:

1) **Goal 1**: Achieve a continuous reduction of national operational safety risks

Target 1.1: Maintain a decreasing trend of the national accident rate (Actual rate is zero)

2) **Goal 2**: Strengthen Togo's safety oversight capabilities

Target 2.1: Improve score for the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of the State's safety oversight system (with focus on priority PQs) as follows:

a) by 2024 – 90 per cent EI score;
b) by 2028 – 95 per cent EI score;
c) by 2030 – 98 per cent EI score.

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

L'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC) est chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP, en collaboration avec le Bureau togolais d'enquête sur les accidents d'aviation (BTEA), les différentes entités/autorités du système d'aviation du Togo concernées par la sécurité aérienne 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 en vigueur du GASP et des « objectifs de sécurité d'Abuja » révisés.

1.5 Problème de sécurité, objectifs et cibles nationaux

Le NASP répond aux problèmes de sécurité nationaux suivants:

1) Risque de sécurité opérationnelle

Les N-HRC basés sur les G-HRC, les R-HRC et l'AD3M 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) ;
g) problèmes de communication (ATM/CNS).

2) Défis organisationnels par éléments cruciaux (EC) :

c) EC-4: Personnel technique qualifié (EI=83,82%) ;
d) EC-8: Résolution des problèmes de sécurité (EI=53,49%).

3) Défis organisationnels par domaine :

a) AIG: Enquêtes sur les accidents (EI=56,52%) ;
b) PNS : Programme national de sécurité (SSP Gap analysis au niveau 4 (L4) avec un pourcentage de 35,7% / Performance of SSP foundation = 92.64%).

Pour remédier aux problèmes énumérés ci -dessus et renforcer la sécurité de l'aviation au niveau national, le NASP 2020 - 2025 prévoit les objectifs et cibles suivants :

1) **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 (Le taux actuel est de Zéro)

2) **Objectif 2 :** Renforcer les capacités de supervision de la sécurité du Togo

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 (en mettant l'accent sur les PQ prioritaires) comme suit :

a) d'ici 2024 – Score EI de 90%;
b) d'ici 2028 – score EI de 95 % ;
c) d'ici 2030 – score EI de 98 %.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

3) **Goal 3**: Implement effective State safety programme (SSP)

Target 3.1: By 2023, implement the foundation of an SSP. Togo to work towards an effective SSP as follows:

Target 3.2: By 2023, publish a revision of national aviation safety plan (NASP).

Target 3.3: Work towards an effective SSP as follow:

a) by 2024 – Present
b) by 2026 – Present and effective
c) by 2028 – Continuous improvement and mature

4) **Goal 4**: Increase collaboration at the regional level.

Target 4.1: By 2024, contribute information on operational safety risks, including SSP safety performance indicators (SPI), and emerging issues, to the AFI regional aviation safety group (RASG-AFI).

5) **Goal 5**: Expand the use of industry programmes and safety information sharing networks by service providers

Target 5.1: Maintain an increasing trend in industry's contribution in safety information sharing networks to ANAC and RASG-AFI to assist in the development of NASP and RASP.

Target 5.2: By 2022, ensure that all international commercial airlines obtained, as appropriate, an IATA Operational Safety Audit (IOSA) certification or IATA Standard Safety Assessment certification.

Target 5.3: By 2022, ensure that all international aerodrome operators participate in the ICAO-recognized industry assessment programme for airports (APEX).

6) **Goal 6**: Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations.

Target 6.1: By 2025, ensure air navigation and aerodrome infrastructure meets relevant ICAO Standards.

7) **Goal 7**: Establish resilient aviation system in the State by enhancing crisis response capability and rapid response to aviation disruption events for safe and sustainable air transport.

Target 7.1: By end 2022, ensure relevant ICAO CART Recommendations are implemented.

Target 7.2: By 2025, develop robust mechanism for crisis response capability and rapid response to aviation disruption event.

1.6 Operational Context

There is 01 certified international aerodromes in Togo. The airspace of Togo is classified into Class A and D. There were average 12 000 on ground movements/year and 30 000

3) **Objectif 3** : Mettre en œuvre un programme de sécurité de l'État (SSP) efficace

Cible 3.1 : d'ici 2023, mettre en œuvre les bases d'un SSP.

Le Togo doit œuvrer pour un SSP efficace comme suit :

Cible 3.2 : D'ici 2023, publier une révision du plan national de sécurité de l'aviation (NASP).

Cible 3.3 : Œuvrer pour un SSP efficace comme suit :
a) d'ici 2024 – Existent
b) d'ici 2026 – Existent et efficace
c) d'ici 2028 – Amélioration continue et mature

4) **Objectif 4 :** Accroître la collaboration au niveau régional.

Cible 4.1 : D'ici 2024, 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).

5) **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 : Maintenir une tendance à la hausse de la contribution de l'industrie aux réseaux de partage d'informations de sécurité à l'ANAC et au RASG-AFI pour aider au développement du NASP et du RASP.

Cible 5.2: D'ici 2022, veiller à ce que toutes les compagnies aériennes commerciales internationales aient obtenu, selon le cas, une certification IATA Operational Safety Audit (IOSA) ou une certification IATA Standard Safety Assessment.

Cible 5.3: D'ici 2022, veiller à ce que tous les exploitants d'aérodromes internationaux participent au programme d'évaluation de l'industrie des aéroports (APEX) reconnu par l'OACI.

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

Cible 6.1 : D'ici 2025, s'assurer que les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI.

7) **Objectif 7 :** Établir un système d'aviation résilient au niveau de l'État en renforçant la capacité de réponse aux crises et la réponse rapide aux événements de perturbation de l'aviation pour un transport aérien sûr et durable.

Cible 7.1 : D'ici fin 2022, s'assurer que les recommandations CART pertinentes de l'OACI sont mises en œuvre.

Cible 7.2 : D'ici 2025, développer un mécanisme robuste capable de répondre aux crises et de façon rapide aux perturbations de l'aviation.

1.6. Contexte opérationnel

Il existe un (01) aérodrome certifié au Togo. L'espace aérien du Togo appartient à la Classe A et D. En moyenne 12 000

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

inflight movements/year in Togo over the period of 5 years (2016-2021). This is currently 01 air operator certificate (AOC) issued by ANAC to an airline to conduct international commercial air transport operations. Currently, there are ongoing certification processes to issue AOCs to domestic operator and international commercial air transport operator. Togo also has 01 helicopter operator. Common challenges in Togo may include the secondary aerodromes infrastructures maintenance and security issue around the border in the north in the neighbor country.

mouvements au sol/an et 30 000 vols/an ont été enregistrés au Togo pendant une période de 5 ans 2016-2021. Il y a actuellement un (01) permis d'exploitation aérienne (AOC) délivrés par l'ANAC à une compagnie aérienne qui effectue des vols de transport commercial international. À l'heure actuelle, des processus de certification sont en cours pour délivrer des AOC à un exploitant national et à un exploitant effectuant le transport aérien commercial international. Le Togo compte également 01 opérateur d'hélicoptère. Les défis communs au Togo peuvent inclure notamment la maintenance des infrastructures des aérodromes secondaires et le problème de sécurité autour de la frontière au nord dans le pays voisin.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

2. PURPOSE OF TOGO'S NATIONAL AVIATION SAFETY PLAN

The NASP is the master planning document containing the strategic direction of Togo for the management of aviation safety for a period of 05 years (2020 to 2025). This plan lists national safety issues, sets national aviation safety goals and targets, and presents a series of safety enhancement initiatives (SEIs) to address identified safety deficiencies and achieve the national safety goals and targets.

The NASP (available here: www.anac-togo.tg) addresses all aspects of air transport at the State level, with the objective of providing a clear and comprehensive planning and implementation strategy for the future development of the entire civil aviation sector. The NASP contains in-depth information specific to aviation safety aspects that are referenced in axis 3 of "National Development Plan" (PND) and "Government Roadmap 2020-2025".

The NASP has been developed using international safety goals and targets and HRCs (N-HRCs and G- HRCs) from both the GASP (www.icao.int/gasp) and the revised "Abuja safety target". These are highlighted in the text, where applicable. The SEIs listed in the NASP support the improvement of safety at the wider regional and international levels and include several actions to address specific operational safety risks and recommended SEIs for individual States set out in the revised "Abuja safety target". Togo has adopted these SEIs and has included them in this plan. Cross-references are provided to the revised "Abuja safety target" for individual SEIs where relevant.

2. OBJET DE PLAN NATIONAL DE SECURITE DE L'AVIATION DU TOGO

Le NASP est le plan directeur contenant l'orientation stratégique du Togo pour gérer la sécurité de l'aviation pour une période de cinq (05) ans (2020 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.

Le NASP (disponible ici : www.anac-togo.tg) aborde tous les aspects du transport aérien au niveau de l'État, 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. Le NASP contient des renseignements détaillés spécifiques aux aspects de la sécurité de l'aviation qui sont mentionnés dans l'axe 03 du « Plan National de Développement » (PND) et la « Feuille de Route du Gouvernement 2020-2025 ».

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) et dans « les objectifs de sécurité révisés d'Abuja ». Ces sources sont mises 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 recommandées pour les États énoncées dans « les objectifs révisés de sécurité d'Abuja ». Le Togo a adopté ces SEI et les a incluses dans ce plan. Des références croisées sont fournies dans le « les objectifs de sécurité révisés d'Abuja » pour les SEI individuelles au besoin.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

3. TOGO'S STRATEGIC APPROACH TO MANAGING AVIATION SAFETY

[Paragraph below only applies to States that have not fully implemented an SSP]

The NASP presents the SEIs that were developed based on the ICAO GASP's organizational challenges (ORG) roadmap and operational safety risks (OPS) roadmap as well as State-specific issues identified by audits, safety data analysis and the work undertaken by service providers in the development and implementation of their safety management systems (SMS). This plan is developed and maintained by ANAC, in coordination with all stakeholders and is updated at least every year.

The NASP includes the following national safety goals and targets, for the management of aviation safety, as well as a series of indicators to monitor the progress made towards their achievement. They are tied to the goals, targets and indicators listed in the GASP and the revised "Abuja safety target" and include additional national safety goals, targets and indicators.

Goal	Target	Indicators	Link to GASP and RASP
1. Achieve a continuous reduction of operational safety risks	1.1 *Maintain a decreasing trend of the national accident rate*	1.1.1 *Number of accidents occurring in the State per 10,000 departures* 1.1.2 *Number of accidents occurring in the State to aircraft over 5700 kg involved in scheduled commercial operations* *1.1.3 Number of major incidents occurring in the State per 10,000 departures* *1.1.4 Percentage of occurrences related to High-risk categories (HRC)*	*This goal is directly linked to Goal 1 and Target 1.1 of the GASP and linked to Goal and Target of the revised "Abuja Safety target"*
2.Strengthen Togo's safety oversight capabilities	2.1 *Improve score for the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of the State's safety oversight system (with focus on priority PQs) as follows:* *a) by 2024 – 90 per cent EI score;* *b) by 2028 – 95 per cent EI score;* *c) by 2030 – 98 per cent EI score.*	2.1.1 *Overall EI score for the State* 2.1.2 *Percentage of priority PQs implemented nationally* 2.1.3 *Percentage of completed corrective action plans (CAPs) completed nationally*	*This goal is directly linked to Goal 2 and Target 2.1 of the GASP and linked to Goal and Target of the revised "Abuja Safety target"*
3.Implement effective	*3.1 By 2023, implement the*	*3.1.1 Performance rate of SSP foundation*	*This goal is directly linked to Goal*

3. APPROCHE STRATEGIQUE DU TOGO POUR LA GESTION DE LA SECURITE

[Le paragraphe ci-dessous s'applique uniquement aux États qui n'ont pas complètement mis en œuvre un PNS.]

Le NASP 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 audits, les analyses de données de sécurité et le travail entrepris par les fournisseurs de services par le développement et la mise en œuvre de leurs systèmes de gestion de la sécurité . 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 chaque année.

Le NASP 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. Ils sont liés aux objectifs, cibles et indicateurs figurant dans le GASP et dans « les objectifs de sécurité d'Abuja» révisés, auxquels s'ajoutent des objectifs, cibles et indicateurs nationaux

Objectif	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP et le RASP
1. Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle	*1.1 Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents (Le taux actuel est de Zéro)*	*1.1.1 Nombre d'accidents par 10 000 départs enregistrés dans l'État.* *1.1.2 Nombre d'accidents enregistrés dans l'État touchant des aéronefs de plus de 5 700 kg effectuant des vols commerciaux réguliers.* *1.1.3 Nombre d'incidents majeurs survenus dans l'État pour 10 000 départs* *1.1.4 Pourcentage d'événements liés aux catégories à risque élevé (HRC)*	*Cet objectif est directement lié à l'objectif 1 et à la cible 1.1 du GASP et à l'objectif 1 et à la cible 1.1 du RASP ainsi qu'à l'objectif et à la cible des «objectifs de sécurité d'Abuja» révisés*
2. Renforcer les capacités de supervision de la sécurité du Togo	*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 (en mettant l'accent sur les PQ prioritaires) comme suit :* *a) d'ici 2024 – Score EI de 90%;*	*2.1.1Niveau global d'EI pour l'État* *2.1.2 Pourcentage de PQs prioritaires mises en œuvre à l'échelle nationale* *2.1.3 Pourcentage de plans d'actions correctives clôturés à l'échelle nationale*	*Cet objectif est directement lié à l'Objectif 2 et à la Cible 2.1 du GASP ainsi qu'à l'Objectif 2 et à la Cible 2.1 du RASP et l'objectif et*

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

State safety program me (SSP)	*foundation of an SSP* *3.2: By 2023, publish a revision of national aviation safety plan (NASP).* *3.3: Work towards an effective SSP as follow:* *a) by 2024 – Present;* *b) by 2026 – Present and effective* *c) by 2028 – Continuous improvement and mature*	*3.2.1 Maturity level of the NASP* *3.3.1 Maturity level of the SSP* *3.3.2 Maturity level of SMS per Operator/services providers in the State*	*3 and Targets 3.1, 3.2 and 3.3 of the GASP and linked to Goal and Targets of the revised "Abuja Safety target"*
4: Increase collabora tion at the regional level.	*4.1: By 2024, contribute information on operational safety risks, including SSP safety performance indicators (SPI), and emerging issues, to the AFI regional aviation safety group (RASG-AFI).*	*4.1.1 Number of SSP SPIs shared with RASG – AFI* *4.1.2 Number of publication by State on the "Secure Portal on Operational Safety Risks and Emerging Issues"*	*This goal is directly linked to Goal 4 and Target 4.3 of the GASP and linked to Goal and Target of the revised "Abuja Safety target"*
5: Expand the use of industry program mes and safety informati on sharing networks by service providers	*5.1: Maintain an increasing trend in industry's contribution in safety information sharing networks to ANAC and RASG-AFI to assist in the development of NASP and RASP.* *5.2: By 2022, ensure that all international commercial airlines obtained, as appropriate, an IATA Operational Safety Audit (IOSA) certification or IATA Standard Safety Assessment certification.* *Target 5.3: By 2022, ensure that all international aerodrome operators participate in the ICAO-recognized industry assessment programme for airports (APEX).*	*5.1.1 Number of service providers participating in the corresponding ICAO-recognized industry assessment programmes* *5.1.2 Number of service providers using globally harmonized metrics for SPIs* *5.1.3 Maturity level of State safety data collection and processing systems (SDCPS)* *5.1.4 Number of operator/service providers contributing to an SDCPS or a safety information sharing network* *5.2.1 Number of air operator certified IOSA or ISSA* *5.3.1 Number of aerodrome operator having ACI accreditation*	*This goal is directly linked to Goal 5 and Target 5.1 of the GASP and linked to Goal and Targets of the revised "Abuja Safety target"*

	b) d'ici 2028 – score EI de 95 % ; *c) d'ici 2030 – score EI de 98 %.*		*à la cible des «objectifs de sécurité d'Abuja» révisés*
3 : Mettre en œuvre un programme de sécurité de l'État (SSP) efficace	*3.1 : d'ici 2023, mettre en œuvre les bases d'un SSP.* *Tous les États doivent œuvrer pour un SSP efficace comme suit :* *3.2 : D'ici 2023, publier une révision du plan national de sécurité de l'aviation (NASP).* *3.3 : Œuvrer pour un SSP efficace comme suit :* *a) d'ici 2024 – Existent ;* *b) d'ici 2026 – Existent et efficace* *c) d'ici 2028 – Amélioration continue et mature*	*3.1.1 Taux de performance de SSP fondation* *3.2.1 Niveau de maturité du NASP* *3.3.1 Niveau de maturité du PNS* *3.3.2 Niveau de maturité des SGS par opérateur/fournisseu rs de services dans l'État*	*Cet objectif est directement lié à l'objectif 3 et aux cibles 3.1, 3.2 et 3.3 du GASP et lié à l'objectif et aux cibles des « objectifs de sécurité d'Abuja» révisés*
4 : Accroître la collaboration au niveau régional.	*4.1 : D'ici 2024, 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 SPI du PNS partagés avec le RASG – AFI* *4.1.2 Nombre de publications par État sur le « Portail sécurisé sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents »*	*Cet objectif est directement lié à l'objectif 4 et à la cible 4.3 du GASP et lié à l'objectif et à la cible des « objectifs de sécurité d'Abuja» révisés*
5 : Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et les réseaux de partage d'informations de sécurité aux fournisseurs de services	*5.1 : Maintenir une tendance à la hausse de la contribution de l'industrie aux réseaux de partage d'informations de sécurité à l'ANAC et au RASG-AFI pour aider au développement du NASP et du RASP* *5.2: D'ici 2022, veiller à ce que toutes les compagnies aériennes commerciales*	*5.1.1 Nombre de prestataires de services participant aux programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI* *5.1.2 Nombre de fournisseurs de services utilisant des mesures harmonisées à l'échelle mondiale pour les SPI* *5.1.3 Niveau de maturité des systèmes nationaux de collecte et de traitement des*	*Cet objectif est directement lié à l'objectif 5 et à la cible 5.1 du GASP et lié à l'objectif et aux cibles des « objectifs de sécurité d'Abuja» révisés*

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

6: Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations.	*6.1: By 2025, ensure air navigation and aerodrome infrastructure meets relevant ICAO Standards.*	*6.1.1 Percentage of infrastructure-related air navigation deficiencies against AFI air navigation plan* *6.1.2.Percentage of implementation of infrastructure-related PQs linked to the basic building blocks*	*This goal is directly linked to Goal 6 and Target 6.1 of the GASP and linked to Goal and Target of the revised "Abuja Safety target"*
7: Establish resilient aviation system in the State by enhancing crisis response capability and rapid response to aviation disruption events for safe and sustainable air transport.	*7.1: By end 2022, ensure relevant ICAO CART Recommendations are implemented.* *7.2: By 2025, develop robust mechanism for crisis response capability and rapid response to aviation disruption event*	*7.1.1 Percentage of implementation of ICAO CART Recommendations* *7.2.1 Maturity level of crisis response to aviation disruption event*	*This goal is directly linked to ICAO CART Report and HLCC-2021 Conference recommendations*

The SEIs in this plan are implemented through Togo's existing safety oversight capabilities and the service providers' SMS. SEIs derived from the ICAO global aviation safety roadmap were identified to achieve the national safety goals and targets presented in the NASP. Some of the national SEIs are linked to overarching SEIs at the regional and international levels and help to enhance safety globally. The full list of the SEIs is presented in the appendix to the NASP. The NASP also addresses emerging issues. Emerging issues include concepts of operations, technologies, public policies, business models or ideas that might impact safety in the future, for which insufficient data exists to complete typical data-driven analysis. It is important that Togo remains vigilant on emerging issues to identify potential safety risks, collect relevant data and proactively develop mitigations to address them. The NASP addresses the following emerging issues, which were identified by qualitative assessment and global benchmarking conducted by ANAC for further analysis:

1) drones (UAS) operating in the vicinity of aerodromes;
2) cybersecurity issues ;
3) innovation in aviation and artificial intelligence (AI).

Furthermore, the NASP considers a disruption event which is a rare yet very significant event at a global, regional or national level, and which adversely impacts aviation activities. Disruption events are not typically aviation-centric but have significant impact on aviation operations. Togo will

	internationales aient obtenu, selon le cas, une certification IATA Operational Safety Audit (IOSA) ou une certification IATA Standard Safety Assessment. *5.3: D'ici 2022, veiller à ce que tous les exploitants d'aérodromes internationaux participent au programme d'évaluation de l'industrie des aéroports (APEX) reconnu par l'OACI.*	*données de sécurité (SDCPS)* *5.1.4 Nombre d'exploitants/fournisseurs de services contribuant à un SDCPS ou à un réseau de partage d'informations sur la sécurité* *5.2.1 Nombre d'exploitants aériens certifiés IOSA ou ISSA* *5.3.1 Nombre d'exploitants d'aérodrome ayant une accréditation ACI*	
6 : S'assurer que l'infrastructure appropriée est disponible pour soutenir des opérations sûres.	*6.1 : D'ici 2025, s'assurer que les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI*	*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*	*Cet objectif est directement lié à l'objectif 6 et à la cible 6.1 du GASP et lié à l'objectif et à la cible des « objectifs de sécurité d'Abuja» révisés*
7 : Établir un système d'aviation résilient au niveau de l'État en renforçant la capacité de réponse aux crises et la réponse rapide aux événements de perturbation de l'aviation pour un transport aérien sûr et durable.	*7.1 : D'ici fin 2022, s'assurer que les recommandations CART pertinentes de l'OACI sont mises en œuvre.* *7.2 : D'ici 2025, développer un mécanisme robuste capable de répondre aux crises et de façon rapide aux perturbations de l'aviation.*	*7.1.1 Pourcentage de mise en œuvre des recommandations CART de l'OACI* *7.2.1 Niveau de maturité dans la gestion des crises en cas d'évènement perturbant les activités en 'aviation*	*Cet objectif est directement lié au rapport CART de l'OACI et aux recommandations de la conférence HLCC-2021*

Les SEI indiquées dans le présent document sont mises en œuvre avec les moyens existants de supervision de la sécurité du Togo 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 NASP. Certaines des SEI nationales sont liées à des SEI globales mises en œuvre à l'échelle régionale et internationale

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

develop measures to respond effectively to disruption events to maintain a safe, resilient and sustainable level of operations. These include the management of change, communication and coordination plans with all relevant stakeholders at the national, regional and international levels.

et contribuent à renforcer la sécurité de l'aviation sur le plan mondial. La liste complète des SEI est présentée dans un appendice au NASP.

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 le Togo reste vigilant face aux problèmes émergents afin de détecter les risques de sécurité opérationnelle potentiels, recueillir les données pertinentes et élaborer de façon proactive des moyens pour atténuer ces risques. Le NASP aborde les problèmes émergents énumérés ci-après, qui ont été recensés par une évaluation qualitative et une benchmarking général effectués par l'ANAC en vue d'une analyse plus poussée :

1) drones (UAS) opérant à proximité des aérodromes ;
2) problèmes de cyber sécurité ;
3) innovation technologique dans l'aviation et l'intelligence artificielle (IA).

En outre, le NASP considère un événement perturbateur qui est un événement rare mais très important au niveau mondial, régional ou national, et qui a un impact négatif sur les activités de l'aviation. Les événements perturbateurs ne sont généralement pas centrés sur l'aviation, mais ont un impact significatif sur les opérations aériennes. Le Togo développera des mesures pour répondre efficacement aux événements perturbateurs afin de maintenir un niveau d'opérations sûr, résilient et durable. Il s'agit notamment de mettre en place la gestion du changement, des plans de communication et de coordination avec toutes les parties prenantes concernées aux niveaux national, régional et international.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

. 4. NATIONAL OPERATIONAL SAFETY RISKS

The NASP includes SEIs that address national operational safety risks, derived from lessons learned from operational occurrences and from a data-driven approach. These SEI may include actions such as: rule-making, policy development, targeted safety oversight activities, safety data analysis, and safety promotion. Separate sections are provided to address commercial air transport and general aviation, in order to make the information more accessible to stakeholders.

Togo will publish an Annual Safety Report, available on the ANAC website (www.anac-togo.tg). The summary of accidents and serious incidents that occurred in Togo and those for aircraft registered in Togo involved in commerial air transport and aircraft involved in general aviation is shown in the table below.

Commercial air transport occurrences in Togo			
Year	**Fatal accidents**	**Non-fatal accidents**	**Serious incidents**
[2006 to 2021, average]	0	0	02
[2022]	0	0	0
General aviation aircraft occurrences in Togo			
Year	**Fatal accidents**	**Non-fatal accidents**	**Serious incidents**
[2006 to 2021, average]	0	02	01
[2022]	0	0	0

Occurrences involving commercial air transport aircraft registered in Togo			
Year	**Fatal accidents**	**Non-fatal accidents**	**Serious incidents**
[2006 to 2021, average]	0	0	0
[2022]	0	0	0
Occurrences involving general aviation aircraft registered in Togo			
Year	**Fatal accidents**	**Non-fatal accidents**	**Serious incidents**
[2006 to 2021, average]	0	01	01
[2022]	0	0	0

The following 7 national High Risk Categories (N-HRCs) of occurrences in the Togo context were considered of the utmost priority because of the number of fatalities and risk of fatalities associated with such events. They were identified based on analysis from mandatory and voluntary reporting systems, accident and incident investigation reports, safety oversight activities over the past 15 years, the SSP, as well as on the basis of regional analysis conducted by the RASG-AFI and on the operational safety risks described in the GASP. These HRCs are in line with those listed in the current edition of the GASP, as well as the revised "Abuja Safety Target"

1) controlled flight into terrain (CFIT);
2) loss of control in-flight (LOC-I);
3) mid-air collision (MAC);
4) runway excursion (RE);

4. RISQUES OPERATIONNELS NATIONAUX DE SECURITE

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.

Le Togo publie un rapport annuel sur la sécurité, disponible sur le site web de l'ANAC à l'adresse (www.anac-togo.tg). Le résumé des accidents et des incidents graves qui se sont produits au Togo et de ceux qui ont touché des aéronefs immatriculés au Togo effectuant des vols commerciaux et des aéronefs d'aviation générale, est présenté dans les tableaux ci-dessous.

Année	Accidents mortels	Accidents sans décès	Incidents graves
Événements de transport aérien commercial au Togo			
[2006 to 2021, en moyenne]	0	0	02
[2022]	0	0	0
Événements d'aéronefs d'aviation générale au Togo			
[2006 to 2021, en moyenne]	0	02	01
[2022]	0	0	0

Année	Accidents mortels	Accidents sans décès	Incidents graves
Événements touchant des aéronefs de transport commercial immatriculés au Togo			
[2006 to 2021, en moyenne]	0	0	0
[2022]	0	0	0
Événements touchant des aéronefs d'aviation générale immatriculés au Togo			
[2006 to 2021, en moyenne]	0	01	01
[2022]	0	0	0

Les 7 catégories nationales d'événements à risque élevé (N-HRC) dans le contexte du Togo 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 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 15 dernières années, du PNS, ainsi que sur la base de l'analyse régionale menée par le RASG-AFI et des risques de sécurité opérationnelle décrits dans le GASP. Ces HRC sont conformes à celles dont la liste figure dans l'édition la plus récente du GASP ainsi que dans les « Objectifs d'Abuja » révisés :

1) impact sans perte de contrôle (CFIT) ;
2) perte de contrôle en vol (LOC-I) ;
3) collision en vol (MAC) ;
4) sortie de piste (RE) ;

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

5) runway incursion (RI).

In addition to the national operational safety risks listed above, the following additional categories of operational safety risks have been identified:

1) collisions/near collisions with bird(s) (BIRD) ;
2) communication issues (ATM/CNS).

The aviation occurrence categories from the CAST/ICAO Common Taxonomy Team (CICTT) were used to assess risk categories in the process of determining national operational safety risks. The CICTT Taxonomy is found on the ICAO website at https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx

To address the national operational safety risks listed above, Togo identified the following contributing factors leading to N-HRCs and will implement a series of SEIs, some of which are derived from the ICAO OPS roadmap, contained in the GASP and associated documents:

N-HRC 1: controlled flight into terrain (CFIT)

1) pilot excess fatigue;
2) procedure design and documentation;
3) pilot disorientation;
4) loss of situational awareness of pilots;
5) adverse weather conditions.

N-HRC 2: loss of control in-flight (LOC-I)

1) aeroplane systems-induced (aircraft system malfunction, etc.);
2) environmentally induced (operating in adverse meteorological conditions, etc.);
3) pilot/human-induced (lack of proficiency in basic aircraft handling, a lack of skills, etc.);
4) any combination of these three above;
5) inadequate crew resource management (CRM).

N-HRC-3: mid-air collision (MAC)

1) traffic conditions (traffic density and complexity);
2) loss of situational awareness of air traffic controller;
3) air traffic controller excessive workload;
4) aircraft equipment;
5) inadequate flight crew training.

N-HRC-4: runway excursion (RE)

1) unstabilized approaches;
2) runway surface condition (contaminated runway);
3) aircraft malfunction;
4) loss of aircraft control while on ground;
5) long, forced, bounded, firm or off-centerline landing.

5) incursion sur piste (RI).

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

1) collision /quasi collision avec les oiseaux (BIRD) ;
2) défaillances en matière de communication (ATM/CNS).

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 Togo 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 et les documents connexes :

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.

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.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

N-HRC-5: runway incursion (RI)

1) aerodrome design;
2) pilot and air traffic controller workload;
3) use of non-standard phraseology;
4) communication and situational awareness;
5) non-compliance with ATC clearances/ instructions.

N-HRC-6: collisions/near collisions with bird(s) (BIRD)

1) bird populations, distribution, and density around an airport;
2) open areas of grass and water as well as shrubs and trees;
3) landfill and other waste disposal sites around the airports;
4) some types of agricultural activity, on or in the vicinity of an airport;
5) seasons and birds migration.

N-HRC-7: communication issues (ATM/CNS)

1) low quality of communications;
2) electrical blackout;
3) problems with radiocommunication units (complete/temporary loss);
4) frequency issues (busy, congested, blocked, unreadable, static interference, mis-set, closed, confusion, unauthorised frequency changes, lack of frequency change instructions, frequency 'black holes', HF communications of inadequate quality);
5) message/transmission issues (incomplete, incorrect, missed, misheard, misconstrued, unclear, conflicting, unrealistic, omission of, too complex, spoken too fast, split messages, unauthorised, at inappropriate times, numerals incorrectly pronounced, repeated several times over, call sign issues).

The full list of the SEIs is presented in the appendix to the NASP.

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

1) conception de l'aérodrome ;
2) charge de travail des pilotes et des contrôleurs aériens ;
3) utilisation d'une phraséologie non standard ;
4) communication et connaissance de la situation ;
5) non-respect des autorisations/instructions de l'ATC.

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

1) répartition et densité des populations d'oiseaux autour d'un aéroport ;
2) zones couvertes d'herbe et d'eau ainsi que d'arbustes et d'arbres ;
3) décharges et autres sites d'élimination des déchets autour des aéroports ;
4) certains types d'activités agricoles, sur ou à proximité d'un aéroport ;
5) les saisons et la migration des oiseaux.

N-HRC-7 : défaillances en matière de communication (ATM/CNS)

1) mauvaise qualité des communications ;
2) panne d'électricité ;
3) problèmes avec les unités de radiocommunication (perte complète/temporaire) ;
4) problèmes de fréquence (occupés, encombrés, bloqués, illisibles, interférences statiques, mal réglés, fermés, confusion, changements de fréquence non autorisés, manque d'instructions de changement de fréquence, fréquences "trous noirs", communications HF de qualité insuffisante) ;
5) problèmes de message/transmission (incomplets, incorrects, manqués, mal entendus, mal interprétés, peu clairs, contradictoires, irréalistes, omis, trop complexes, prononcés trop vite, messages fractionnés, non autorisés, à des moments inappropriés, chiffres mal prononcés, répétés plusieurs fois, problèmes d'indicatif d'appel).

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

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

5. OTHER SAFETY ISSUES

In addition to the national operational safety risks listed in the NASP, Togo has identified other safety issues and initiatives selected for the NASP. These are given priority in the NASP since they are aimed at enhancing and strengthening Togo's safety oversight capabilities and the management of aviation safety at the national level.

The eight critical elements (CEs) of a safety oversight system are defined by ICAO. Togo is committed to the effective implementation of these eight CEs, as part of its overall safety oversight responsibilities, which emphasize Togo's commitment to safety in respect of its aviation activities. The eight CEs are presented in the figure 1 below.

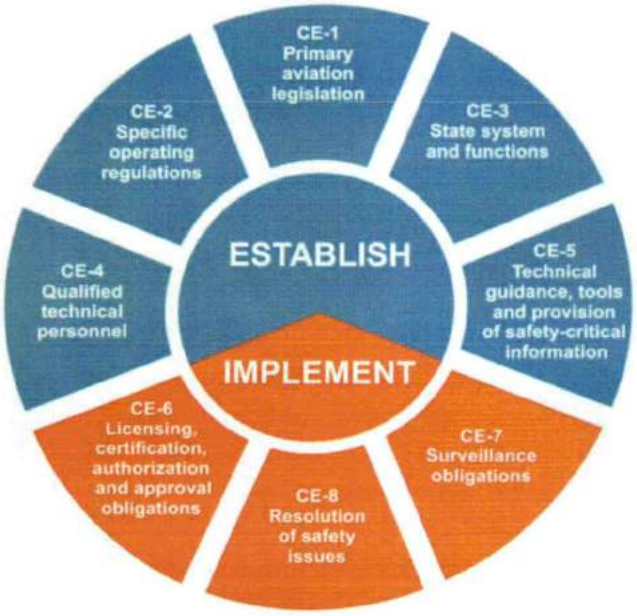

Figure 1. Critical elements of a State's safety oversight system

The latest ICAO activities, which aim to measure the effective implementation of the eight CEs of Togo's safety oversight system, as part of the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP), have resulted in the following scores:

Overall EI score							
85%							
EI score by CE							
CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
96.67%	94.79%	86.67%	83.82%	84.92%	85.38%	90.54%	53.49%

5. AUTRES PROBLEMES DE SECURITE

En plus des risques opérationnels nationaux de la sécurité énumérés dans le PNSA, le Togo a identifié d'autres problèmes et initiatives en matière de sécurité à intégrer dans le NASP. Ceux-ci sont prioritaires dans le NASP en raison de leur importance pour renforcer et améliorer les capacités de supervision de la sécurité du Togo et la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national.

Les huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité sont définis par l'OACI. Le Togo s'engage à mettre en œuvre efficacement ces huit EC, dans le cadre de ses responsabilités générales en matière de supervision de la sécurité, qui mettent en exergue l'engagement du Togo en faveur de la sécurité dans le cadre de ses activités aéronautiques. Les huit EC sont présentés dans la figure 1 ci-dessous.

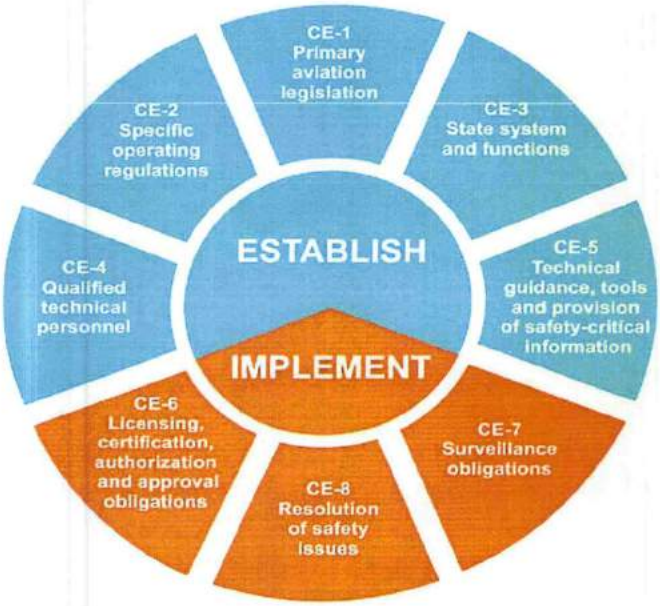

Figure 1. Eléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité

Les activités les plus récentes de l'OACI, qui visent à mesurer la mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité des huit EC du Togo, dans le cadre du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI, ont donné les scores suivants:

Score EI global							
85%							
Score EI par EC							
EC-1	EC-2	EC-3	EC-4	EC-5	EC-6	EC-7	EC-8
96.67%	94.79%	86.67%	83.82%	84.92%	85.38%	90.54%	53.49%

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

EI score by audit area[1]							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
90.91%	100%	88%	85.83%	94.39%	56.52%	89.7%	90.23%

The safety oversight index of a State is an ICAO indicator of its safety oversight capabilities. Every State audited by ICAO has a safety oversight index (SOI). It is a number greater than zero where the number one represents a level at which the safety oversight capabilities of a State would indicate the minimum expected capabilities considering the number of departures as an indication of the size of that State's aviation system. The calculations conducted by ICAO of Togo's SOI have resulted in the following scores:

Overall SOI score	Score in the area of Operations	Score in the area of Air Navigation	Score in the area of Support Functions
1,85	1.4	2.3	1.84

The following 3 other safety issues in the [State] context were considered of the utmost priority because they are systemic issues which impact the effectiveness of safety risk controls. They were identified based on of analysis from USOAP data, accident and incident investigation reports, safety oversight activities over the past 15 years, the SSP, as well as on the basis of regional analysis conducted by the RASG-AFI, URSAC and the AFI-Plan. These issues are typically organizational in nature and relate to challenges associated with the conduct of States' safety oversight functions, implementation of SSP at the national level, and the level of SMS implementation by national service providers. They take into consideration organizational culture, policies and procedures within the State's safety entities and those of service providers. These safety issues are in line with those listed in the current edition of the GASP, as well as the revised "Abuja safety target":

1) The need to improve the effective implementation of the critical element (CE) relating to the qualified technical personnel (EI=83,82%) ;

2) the lack of reinforce actions regarding the resolution of safety issues (EI=53,49%);

3) the lack of effective process of aircraft accident and incident investigation at the national level. This was the area where the State received the lowest EI score during the last ICAO USOAP audit and was therefore placed as a high priority issue to resolve (EI=56,52%);

Score EI par domaine d'audit[2]							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
90.91%	100%	88%	85.83%	94.39%	56.52%	89.7%	90.23%

L'indice de supervision de la sécurité d'un État est un indicateur de l'OACI pour juger de ses capacités de supervision de la sécurité. Chaque État audité par l'OACI dispose d'un indice de supervision de la sécurité (SOI). C'est un chiffre supérieur à zéro où « 01 » représente le niveau minimal attendu des capacités de la supervision de la sécurité d'un Etat, en fonction du nombre de départs, comme indicateur supplétif de la taille du système aéronautique de cet Etat. Les scores ci-après ont obtenus par le Togo à partir de son SOI calculé par l'OACI:

Résultat global de SOI	Résultat dans le domaine OPS	Résultat dans le domaine AIR	Résultat dans le domaine de support aux fonctions
1,85	1.4	2.3	1.84

Les 3 autres problèmes de sécurité suivants dans le contexte national ont été considérés comme prioritaires, car ce sont des problèmes systémiques qui ont une incidence sur l'efficacité des contrôles des risques pour la sécurité. Ils ont été identifiés sur la base d'une analyse des données USOAP, de rapports d'enquête sur les accidents et incidents, des activités de supervision de la sécurité au cours des 15 années, du PNS, ainsi que sur la base d'une analyse régionale réalisée par le RASG-AFI, l'URSAC et la Plan AFI. Ces problèmes sont généralement de nature organisationnelle et ont trait aux problèmes liés à l'exercice des fonctions de supervision de la sécurité des États, à la mise en œuvre du PNS au niveau national et au niveau de mise en œuvre du SGS par les fournisseurs de services nationaux. Ils tiennent compte de la culture, des politiques et des procédures organisationnelles applicables dans les entités de l'État concernées par la sécurité et des fournisseurs de services. Ces problèmes de sécurité correspondent à ceux énumérés dans l'édition à jour du GASP, aussi bien que dans les "Objectifs d'Abuja" révisés.

1) la nécessité d'améliorer la mise en œuvre efficace de l'élément critique (CE) relatif au personnel technique qualifié (EI=83,82%) ;

2) la résolution des problèmes de sécurité est l'un des points faibles (EI=53,49%) ;

3) le manque d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation au niveau national. Il s'agit du domaine dans lequel l'État a reçu le score d'EI le plus bas lors du dernier audit USOAP de l'OACI

[2] Eight audit areas pertaining to USOAP, i.e. primary aviation legislation and civil aviation regulations (LEG), civil aviation organization (ORG); personnel licensing and training (PEL); aircraft operations (OPS); airworthiness of aircraft (AIR); aircraft accident and incident investigation (AIG); air navigation services (ANS); and aerodromes and ground aids (AGA).

[2] Huit domaines d'audit relatifs à l'USOAP, à savoir la législation de base sur l'aviation et la réglementation de l'aviation civile (LEG), l'organisation de l'aviation civile (ORG); licence et formation du personnel (PEL); opérations aériennes (OPS); navigabilité des aéronefs (AIR); enquête sur les accidents et incidents d'aéronef (AIG); services de navigation aérienne (ANS); aérodromes et aides au sol (AGA).

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

4) the incomplete implemention of State Safety Programme (SSP Gap analysis at level 4 (L4) with a percentage of 35.7% / SSP foundation performance= 92.64%)

To address the issues listed above, Togo will implement a series of SEIs, some of which are derived from the ICAO ORG roadmap, contained in the GASP and associated documents. The full list of the SEIs is presented in the appendix to the NASP.

et a donc été placé comme un problème hautement prioritaire à résoudre (EI = 56,52 %) ;

4) la mise en œuvre incomplète du programme de sécurité de l'État (Niveau 4 de l'analyse de l'écart avec un pourcentage de 35,7% / Performance SSP foundation =92,64%).

Pour remédier aux problèmes énumérés ci-dessus, le Togo 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 NASP.

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

6. MONITORING IMPLEMENTATION

Togo will continuously monitor the implementation of the SEIs listed in the NASP and measure safety performance of the national civil aviation system, to ensure the intended results are achieved, using the mechanisms presented in the appendix to this plan.

In addition to the above, Togo will review the NASP every year, if required, to keep the identified operational safety risks, safety issues and selected SEIs updated and relevant. The CAA (ANAC) will periodically review the safety performance of the initiatives listed in the NASP to ensure the achievement of national safety goals and targets. If required, Togo will seek the support of the RASG-AFI, the industry and appropriate stakeholders to ensure the timely implementation of SEIs to address safety deficiencies and mitigate risks. Through close monitoring of the SEIs, Togo will make adjustments to the NASP and its initiatives, if needed, and update the NASP accordingly.
Togo will use the indicators listed in Section 3 of this plan to measure safety performance of the civil aviation system and monitor each national safety target. A periodic (annual) safety report will be published to provide stakeholders with relevant up-to-date information on the progress made in achieving the national safety goals and targets, as well as the implementation status of the SEIs.

In the event that the national safety goals and targets are not met, the root causes will be presented. If Togo identifies critical safety risks, reasonable measures will be taken to mitigate them as soon as practicable, possibly leading to an unscheduled revision of the NASP.

Togo adopted a standardized approach to provide information at the regional level, for reporting to the RASG-AFI through the revised "Abuja safety targets" implementation entity which is AFCAC. This allows the region to receive information and assess safety risks using common methodologies.

Any questions regarding the NASP and is initiatives, and further requests for information may be addressed to the following:

ANAC OF TOGO
PO Box 2699, Lomé-Togo
+228 22 26 37 40
+228 22 26 08 60
secretariat@anac-togo.tg
www.anac-togo.tg

6. SUIVI DE LA MISE EN OEUVRE

Le suivra de façon continue la mise en œuvre des SEI énumérées dans les 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 dans l'appendice au présent plan.

En sus de ce qui précède, le Togo examinera le NASP 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 (ANAC) examinera régulièrement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans le NASP pour vérifier que les objectifs et cibles nationaux sont atteints. Au besoin, le Togo demandera l'appui du RASG-AFI, l'industrie et des parties prenantes intéressées 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 Togo apportera les ajustements nécessaires au NASP et à ses initiatives et mettra le NASP à jour en conséquence.

Le Togo 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 Togo 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 NASP.

Le Togo a adopté une approche normalisée pour présenter l'information au niveau régional et faire le compte rendu aux RASG-AFI à travers la mise en œuvre des « Objectifs révisés d'Abuja » dont l'entité de mise en œuvre est la CAFAC. Cette approche permet à la région de recevoir l'information et d'évaluer les risques de sécurité opérationnelle en utilisant des méthodes communes.
Prière d'envoyer toute question concernant le NASP et ses initiatives, ou toute autre demande d'information, à l'adresse suivante :

ANAC du TOGO
BP 2699, Lomé-Togo
+228 22 26 37 40
+228 22 26 08 60
secretariat@anac-togo.tg
www.anac-togo.tg

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

PAGE INTENTIONNELLEMENT LAISSEE BLANCHE

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

SECTION 02 : APPENDICES

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

APPENDICE – A :

NATIONAL OPERATIONAL SAFETY RISKS / RISQUES OPERATIONNELS NATIONAUX DE SECURITE

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

DETAILED SEIs: /SEI DETAILLEES: NATIONAL OPERATIONAL SAFETY RISKS / RISQUES OPERATIONNELS NATIONAUX DE SECURITE

HRC 1: CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN (CFIT)/ IMPACT SANS PERTE DE CONTRÔLE (CFIT)

Goal/Objectif 1: Achieve a continuous reduction of national operational safety risks / Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle
Target / Cible 1.1: Maintain a decreasing trend of the national accident rate (Actual rate is zero) / Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents (Le taux actuel est de Zéro)

Safety enhancement initiative / Initiative de renforcement de la sécurité	Action/Mesures	Timeline Délai	Responsible entity /Entité responsable	Stakeholders / Parties prenantes	Metrics / Indicators Métriques/Indicateurs	Priority Priorité	Monitoring Activity Activité de suivi
[nom du SEI et numéro du SEI dans le GASP, ainsi que le numéro du SEI du RASP, le cas échéant]	[Décrire les mesures]	[Indiquer le délai d'achèvement]	[Nom]	[liste des parties prenantes]	[liste des métriques/indicateurs]	[Faible Moyen Elevé]	[Liste des mécanismes de suivi de la mise en œuvre des SEI]
SEI-1 Mitigate contributing factors to the risk of CFIT / Atténuer les facteurs contributifs des risques de CFIT	1. Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité en matière de CFIT : a) S'assurer que les aéronefs sont équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) conformément à l'Annexe 6 ; b) Encourager l'utilisation du TAWS au-delà des exigences de l'Annexe 6 ; c) Publier un avis de sécurité afin d'accroître le respect des procédures d'alerte du TAWS ; d) Sensibiliser davantage aux risques d'approche ; e) Envisager la mise en œuvre d'approches finales en descente continue (CDFA) ;	30/06/2024	DCSV/DNAA	CGS/DIQ/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'événements d'impact sans perte de contrôle (CFIT) notifiés par 1000 HDV* • *Taux d'aéronefs équipés d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) conformément à l'Annexe 6* • *Nombre d'approches non stabilisées* • *Nombre de sensibilisation aux risques d'approche*	*[Elevé]*	-Activités d'audits/inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	f) Envisager la mise en œuvre de systèmes d'avertissement d'altitude minimal de sécurité (MSAW) ; g) S'assurer de la régularité des mises à jour et de l'exactitude des données 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 appendice, par le biais d'analyse des comptes rendus obligatoires d'événements (MOR), des systèmes de communication volontaire d'événements et des enquêtes sur les accidents/incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)	30/06/2024	DCSV/DNAA	CGS/DIQ/Exploitants et fournisseurs de services	• *Taux de Régression des événements d'impact sans perte de contrôle notifiés*	*[Elevé]*	-Activités d'audits/inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	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 (APV) ou performance d'alignement de piste avec guidage vertical (LPV)] ; c) Phraséologie utilisée (normalisée/non normalisée) ; d) Fatigue et désorientation du pilote	30/06/2024	DCSV/DNAA	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'analyses de risque CFIT effectuées* • *Nombre de facteurs contributifs supplémentaires identifié* • *Nombre d'événements d'impact sans perte de contrôle (CFIT) notifiés par 1000 HDV avec des facteurs contributifs non encore anticipés*	*[Elevé]*	-Activités d'audits/inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	4.Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des CFIT, le cas échéant	30/12/2024	DCSV/DNAA	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de revues d'efficacité des actions effectuées* • *Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des CFIT* • *Taux de Régression des événements d'impact sans perte de contrôle (CFIT) notifiés*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	30/12/2024	DCSV/DNAA	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'évaluations d'efficacités des actions effectuées* • *Niveau de Maturité des SEI*	[Moyen]	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

HRC 2: LOSS OF CONTROL IN-FLIGHT (LOC-I) / PERTE DE CONTRÔLE EN VOL (LOC-I)

Goal/Objectif 1: Achieve a continuous reduction of national operational safety risks / Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle
Target / Cible 1.1: Maintain a decreasing trend of the national accident rate (Actual rate is zero) / Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents (Le taux actuel est de Zéro)

Safety enhancement initiative / Initiative de renforcement de la sécurité	Action/Mesures	Timeline Délai	Responsible entity /Entité responsable	Stakeholders / Parties prenantes	Metrics / Indicators Métriques/Indicateurs	Priority Priorité	Monitoring Activity Activité de suivi
SEI-2 Mitigate contributing factors to LOC-I accidents and 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 de pilote surveillant.	30/06/2024	DCSV	DNAA/CGS/ DIQ/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de programmes de formation actualisé avec ajout de la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement* • *Pourcentage de pilotes qui ont terminé la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement* • *Nombre d'événements de perte de contrôle (LOC-I) notifiés par 1000 HDV* • *Temps moyen consacré à la formation au rôle de pilote surveillant*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	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)	30/06/2024	DCSV	DNAA/CGS/ DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Taux Régression des événements* LOC-I *notifiés au travers des comptes rendus*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

							système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	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 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	30/06/2024	DCSV	DNAA/CGS/ DIQ/BTEA/ Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'analyses de risque LOC-I effectuées* • *Nombre de facteurs contributifs supplémentaires identifiés* • *Nombre d'événements de perte de contrôle (LOC-I) notifiés par 1000 HDV avec des facteurs contributifs non encore anticipés*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	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.	30/12/2024	DCSV	DNAA/CGS/ DIQ//BTEA/ Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de revues d'efficacité des actions effectuées* • *Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des LOC-I* • *Taux de Régression des événements de perte de contrôle (LOC-I) notifiés*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	30/12/2024	DCSV	DNAA/CGS/ DIQ/BTEA Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'évaluations d'efficacités des actions effectuées* • *Niveau de Maturité des SEI*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

HRC 3: MID-AIR COLLISION / COLLISION EN VOL (MAC)

Goal/Objectif 1: Achieve a continuous reduction of national operational safety risks / Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle
Target / Cible 1.1: Maintain a decreasing trend of the national accident rate (Actual rate is zero) / Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents (Le taux actuel est de Zéro)

Safety enhancement initiative / Initiative de renforcement de la sécurité	Action/Mesures	Timeline Délai	Responsible entity /Entité responsable	Stakeholders / Parties prenantes	Metrics / Indicators Métriques/Indicateurs	Priority Priorité	Monitoring Activity Activité de suivi
SEI-3 Mitigate contributing factors to MAC accidents and incidents /Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC	1. Mettre en place 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. b) S'assurer du respect des procédures d'avertissement ACAS. c) Encourager l'amélioration des systèmes de 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 ;	30/06/2024	DCSV/DNAA	CGS/CJ/DIQ/ Exploitants et fournisseurs de services	• *Taux d'aéronefs équipés d'un système anticollision embarqué (ACAS), conformément à l'Annexe 6* • *Nombre d'événements de collision en vol (MAC) notifiés par 1000 HDV* • *Nombre d'événements TCAS TA notifiés par 1000 HDV* • *Nombre d'événements TCAS RA notifiés par 1000 HDV* • *Nombre d'événements RVSM LHD (Large High Deviation) notifiés par 1000 HDV* • *Nombre de sensibilisation aux risques de MAC*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	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)	30/06/2024	DCSV	DNAA/CGS/ DIQ/BTEA/Exploitants et	• *Taux Régression des événements MAC notifiés au travers des comptes*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

				fournisseurs de services	*rendus*		-Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	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) 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	30/06/2024	DNAA/DCSV/	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'analyses de risque MAC effectuées* • *Nombre de facteurs contributifs supplémentaires identifié* • *Nombre d'événements MAC notifiés par 1000 HDV avec des facteurs contributifs non encore anticipés*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	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	30/12/2024	DNAA/DNAA	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de revues d'efficacité des actions effectuées* • *Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des MAC* • *Taux de Régression des événements MAC notifiés*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	30/12/2024	DNAA/DCSV	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'évaluations d'efficacités des actions effectuées* • *Niveau de Maturité des SEI*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

HRC 4: RUNWAY EXCURSION / SORTIE DE PISTE (RE)

Goal/Objectif 1: Achieve a continuous reduction of national operational safety risks / Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle
Target / Cible 1.1: Maintain a decreasing trend of the national accident rate (Actual rate is zero) / Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents (Le taux actuel est de Zéro)

Safety enhancement initiative / Initiative de renforcement de la sécurité	Action/Mesures	Timeline Délai	Responsible entity /Entité responsable	Stakeholders / Parties prenantes	Metrics / Indicators Métriques/Indicateurs	Priority Priorité	Monitoring Activity Activité de suivi
SEI-4 Mitigate contributing factors to RE accidents and 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 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 ; 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, Volume I, le freinage et les distances déclarées révisées) ; e) Certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14, Volume I de l'OACI ainsi qu'au Doc 9981, PANS-Aérodromes ;	30/06/2024	DNAA/DCSV	CGS/CJ/DIQ/ Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de pilotes formé 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)* • *Nombre d'événements de sorties de piste (RE) notifiés par 1000 mouvements* • *Taux d'Aéroport international certifié* • Taux de mise en œuvre du GRF	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	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 et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)	30/06/2024	DNAA/DCSV	CGS/DIQ/BTE A/Exploitants et fournisseurs de services	• *Taux Régression des événements contributifs aux sorties de piste notifiés au travers des comptes rendus*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	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 réglementaire inadéquate	30/06/2024	DNAA/DCSV/	CGS/DIQ/BTE A/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'analyses de risque de sorties de piste (RE) effectuées* • *Nombre de facteurs contributifs supplémentaires identifiés* • *Nombre d'événements de sorties de piste (RE) notifiés par 1000 Mouvements avec des facteurs contributifs non encore anticipés*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RE, le cas échéant	30/12/2024	DNAA/DNAA	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de revues d'efficacité des actions effectuées* • *Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques de sorties de piste (RE)* • *Taux de Régression des événements RE notifiés*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	30/12/2024	DNAA/DNAA	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'évaluations d'efficacités des actions effectuées* • *Niveau de Maturité des SEI*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

HRC 5: RUNWAY INCURSION/ INCURSION SUR PISTE (RI)

Goal/Objectif 1: Achieve a continuous reduction of national operational safety risks / Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle
Target / Cible 1.1: Maintain a decreasing trend of the national accident rate (Actual rate is zero) / Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents (Le taux actuel est de Zéro)

Safety enhancement initiative / Initiative de renforcement de la sécurité	Action/Mesures	Timeline Délai	Responsible entity /Entité responsable	Stakeholders / Parties prenantes	Metrics / Indicators Métriques/Indicateurs	Priority Priorité	Monitoring Activity Activité de suivi
SEI-5 Mitigate contributing factors to RI accidents and 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, des conducteurs de véhicules côté piste et de tout autre personnel aéroportuaire concerné ; 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.	30/06/2024	DNAA/DCSV	CGS/DIQ/ Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de sensibilisation au RI des contrôleurs, des pilotes, des conducteurs de véhicules côté piste et des personnels aéroportuaires concernés* • *Nombre d'événements de RI notifiés par 1000 Mouvements au travers des comptes rendus* • *Taux d'Aéroport international certifié*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	d) Certifier les aérodromes conformément à l'Annexe 14, Volume I de l'OACI ainsi qu'au Doc 9981, PANS-Aérodromes ; e) S'assurer de l'utilisation de phraséologies normalisées en conformité avec les réglementations nationales et les dispositions de l'OACI applicables (p. ex. Doc 9432, Manuel de radiotéléphonie) ; 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 les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)	30/06/2024	DNAA/DCSV	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Taux Régression des événements contributifs aux incursions de piste notifiés au travers des comptes rendus*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	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) ;	30/06/2024	DNAA/DCSV/	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'analyses de risque d'incursion de piste (RI) effectuées* • *Nombre de facteurs contributifs supplémentaires identifiés* • *Nombre d'événements d'incursions de piste (RI)*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	d) Autorisations conditionnelles ; 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.				*notifiés par 1000 Mouvements avec des facteurs contributifs non encore anticipés*		d'événements
	4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de RI, le cas échéant	30/12/2024	DNAA/DNAA	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de revues d'efficacité des actions effectuées* • *Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques d'incursions de piste (RI)* • *Taux de Régression des événements RE notifiés*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	30/12/2024	DNAA/DNAA	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'évaluations d'efficacités des actions effectuées* • *Niveau de Maturité des SEI*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

HRC 6: collisions/near collisions with bird(s) / collision/quasi-collision avec des oiseaux (BIRD)

Goal/Objectif 1: Achieve a continuous reduction of national operational safety risks / Obtenir une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle
Target / Cible 1.1: Maintain a decreasing trend of the national accident rate (Actual rate is zero) / Maintenir une tendance à la baisse du taux national d'accidents (Le taux actuel est de Zéro)

Safety enhancement initiative / Initiative de renforcement de la sécurité	Action/Mesures	Timeline Délai	Responsible entity /Entité responsable	Stakeholders / Parties prenantes	Metrics / Indicators Métriques/Indicateurs	Priority Priorité	Monitoring Activity Activité de suivi
SEI-6 Mitigate contributing factors to collisions/near collisions with bird / 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) ; 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 ; e) évaluation des risques liés à la présence d'oiseaux ; f) sensibilisation des exploitant sur les risques animaliers	30/06/2024	DNAA/Gestion naire d'aero-port/DCSV	CGS/DIQ/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'événements BIRD notifiés au travers des comptes rendus ;* • *Taux de mise en œuvre des mesures de prévention du risque animalier* • *Nombre de sensibilisation aux risques de collisions / quasi-collisions avec des oiseaux*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	2. Valider l'efficacité des SEI via des reports d'événements (MOR et VOR) et des enquêtes sur les	30/06/2024	DNAA/Gestion naire d'aérodrome/	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de	• *Taux Régression des événements contributifs aux*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)		DCSV	services	*incursions de piste notifiés au travers des comptes rendus*		surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : a) sources d'attraction ; b) prolifération de certaines espèces ; c) moyens de répulsion inefficaces ; d) saisons et migration des oiseaux.	30/06/2024	DNAA/Gestionnaire d'aérodrome/ DCSV	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'analyses de risque de collision/quasi collision avec des oiseaux effectuées* • *Nombre de facteurs contributifs supplémentaires identifiés* • *Nombre d'événements BIRD par mois avec des facteurs contributifs non encore anticipés*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés de BIRD, le cas échéant	30/12/2024	DNAA/Gestionnaire d'aérodrome/ DCSV	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de revues d'efficacité des actions effectuées* • *Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques de collision/quasi collision avec des oiseaux (BIRD)* • *Taux de Régression des événements BIRD notifiés*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	30/12/2024	DNAA/Gestionnaire d'aérodrome/ DCSV	CGS/DIQ/BTEA/Exploitants et fournisseurs de	• *Nombre d'évaluations d'efficacités des actions*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

				services	*effectuées* • *Niveau de Maturité des SEI*		

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

HRC 7: Communication issues / problèmes de communication (ATM/CNS)

Goal/Objectif 1 : Achieve a continuous reduction of national operational safety risks
Target / Cible 1.1 : Maintain a decreasing trend of the national accident rate (Actual rate is zero

Safety enhancement initiative / Initiative de renforcement de la sécurité	Action/Mesures	Timeline Délai	Responsible entity /Entité responsable	Stakeholders / Parties prenantes	Metrics / Indicators Métriques/Indicateurs	Priority Priorité	Monitoring Activity Activité de suivi
SEI 7 Mitigate contributing factors to communication issues / Atténuer les facteurs contributifs aux problèmes de communication	1. Mettre en œuvre les mesures de Prévention des problèmes de communication suivantes : a-) garantir la fiabilité et la disponibilité des liaisons de communication VHF/HF ; b) garantir la fiabilité et la disponibilité des liaisons VSAT et/ou fibre optique ; c) Assurer la disponibilité permanente de l'électricité normal et de secours pour l'alimentation des liaisons de communication ; d) Assurer une meilleure qualité (compétences linguistiques, etc.) de communication des messages pilote – contrôleur ; e) Maintenance périodique des équipements de communication et des équipements connexes ; f) sensibilisation des contrôleurs aériens et les exploitant sur les problèmes/risques de communication	30/06/2024	DNAA/Fournisseur ANSP/ DCSV	CGS/DIQ/Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'événements ATM/CNS notifiés au travers des comptes rendus ;* • *Taux de mise en œuvre des mesures de prévention des problèmes de communication ;* • *Nombre de sensibilisation aux problèmes de communication*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

APPENDICE – B :

OTHER SAFETY RISKS RELATED TO SAFETY OVERSIGHT CAPABILITY / AUTRES PROBLEMES DE SECURITE LIES A LA CAPACITE DE SUPERVISION DE LA SECURITE

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	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)	30/06/2024	DNAA/Gestionnaire d'aérodrome/ DCSV	CGS/DIQ/BTEA/ Exploitants et fournisseurs de services	• *Taux de Régression des événements contributifs aux incursions de piste notifiés au travers des comptes rendus*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	3. Identifier d'autres facteurs contributifs, par exemple : a) problème avec les modules/unités de communication ; b) formation inadéquate à l'utilisation des équipements/moyens de communication ; c) procédure d'exploitation des équipements/moyens de communication incorrecte.	30/06/2024	DNAA/ Fournisseur ANSP / DCSV	CGS/DIQ/BTEA/ Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'analyses de risque lié aux problèmes de communication* • *Nombre de facteurs contributifs supplémentaires identifiés* • *Nombre d'événements ATM/CNS par 1000 HDV avec des facteurs contributifs non encore anticipés*	*[Elevé]*	-Activités d'audits /inspections de surveillance continue -Mise en œuvre du système/base de données/outil de compte rendu et d'analyse d'événements
	4. Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés d'occurrence ATM/CNS, le cas échéant	30/12/2024	DNAA/Fournisseur ANSP/ DCSV	CGS/DIQ/BTEA/ Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre de revues d'efficacité des actions effectuées* • *Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques de communication (ATM/CNS)* • *Taux de Régression des événements ATM/CNS notifiés*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)
	5. Effectuer des évaluations continues de la performance des SEI	30/12/2024	DNAA/Fournisseur ANSP/ DCSV	CGS/DIQ/BTEA/ Exploitants et fournisseurs de services	• *Nombre d'évaluations d'efficacités des actions effectuées* • *Niveau de Maturité des SEI*	*[Moyen]*	Revue d'efficacité du plan (de la feuille de route)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

Problème 1: Renforcer la mise en œuvre efficace de l'Elément Crucial 4 (EC-4) relatif à la qualification du personnel technique

Objectif 2 : Renforcer les capacités de supervision de la sécurité du Togo

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

a) d'ici 2024 – Score EI de 90%;
b) d'ici 2028 – score EI de 95 % ;
c) d'ici 2030 – score EI de 98 %.

Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délai	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques/Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
SEI-1 ORG dans le GASP (Etat) - Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national	S'occuper en priorité au niveau national des préoccupations significatives de sécurité (SSC)	Processus continue	DCSV/DNAA	DAFRH/CJ/ Exploitants et fournisseurs de services	Nombre de SSC potentiel	[Elevé]	- Surveillance continue - Auto-évaluation USOAP CMA
	S'occuper de toutes les questions de protocole (PQ) prioritaires de l'USOAP CMA	30/06/2023	DCSV/DNAA/ DAFRH/CJ	CGS	Taux EI des (PQ) prioritaires Taux EI de mise en œuvre des CAP sur l'OLF	[Elevé]	-Mise à jour CAP sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA
	Établir une législation aéronautique et des règlements de base afin de donner les moyens à l'autorité compétente d'effectuer une supervision réglementaire, ce qui inclut la séparation des fonctions de supervision et des fonctions des fournisseurs de services (EC-1 et EC-2)	30/12/2022 (Continue)	CJ/DAFRH/ DCSV/DNAA	DIQ/CGS	Taux EI du domaine LEG Taux EI du domaine ORG Taux de conformité des règlements aux SARPs OACI	[Elevé]	- Mise à jour CC/EFOD sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	Accroître le niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et l'EI des EC au niveau national (EC-1 à EC-5)	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA/ CJ/DAFRH/	DIQ/CGS	Taux EI par EC (EC-1 à EC-5) Taux de conformité des règlements aux SARPs OACI	[Elevé]	- Mise à jour CC/EFOD sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA
	Établir un processus d'identification des différences par rapport aux SARP de l'OACI (EC-2)	30/12/2022 (Continue)	CJ/DCSV/ DNAA/	DIQ/CGS	Taux EI par EC (EC-1 à EC-5) Taux de conformité des règlements aux SARPs OACI	[Elevé]	- Mise à jour CC/EFOD sur l'OLF - Auto-évaluation USOAP CMA
SEI-2 ORG dans le GASP (Etat) - Élaboration d'un cadre de supervision réglementaire complet	Établir et maintenir une autorité indépendante de supervision de la sécurité, ce qui inclut la séparation des fonctions de supervision et des fonctions des fournisseurs de services lorsque ces derniers existent au sein de l'autorité (EC-3).	30/12/2022 (Continue)	DAFRH/CJ/ DCSV/DNAA	DIQ/CGS	Degré d'indépendant entre les fonctions de supervision et les fonctions de fournitures de services	[Elevé]	- Mise à jour SAAQ - Auto-évaluation USOAP CMA
	Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir un personnel compétent à l'appui de la supervision réglementaire (cf. SEI-5) (EC-3 et EC-4).	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA/ DAFRH	DIQ/CGS/CJ	Taux EI de l'EC-4 Taux de roulement Taux de mise en œuvre du plan de formation	[Elevé]	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA
SEI-4 ORG dans le GASP (Etat) - Affectation stratégique de ressources aux fins de la supervision efficace de la sécurité	Confirmer le mandat exécutif ou législatif pour recevoir les ressources financières provenant du gouvernement et d'autres sources externes et les élargir (EC-1).	30/12/2022 (Continue)	DAFRH	DCSV/DNAA/ DIQ/CGS/CJ	Taux EI de l'EC-1 Niveau de suffisante du budget alloué	[Elevé]	- Evaluation budgétaire - Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	Établir un processus de planification et d'affectation des ressources adapté à la structure organisationnelle de l'autorité compétente chargée de la supervision efficace de la sécurité (EC-2 et EC-3). SEI-1 et SEI-5 pourraient servir à déterminer les besoins en matière de ressources (EC-1 à EC-5)	30/12/2022 (Continue)	DAFRH	DCSV/DNAA/ DIQ/CGS/CJ	Taux EI de l'EC-2 Taux EI de l'EC-3 Niveau de suffisante du budget alloué	[Elevé]	- Evaluation budgétaire - Auto-évaluation USOAP CMA
	Obtenir une source durable et stable de financement à travers l'engagement des autorités nationales, des 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 de l'OACI (SAFE), à la Direction de la coopération technique (TCB) ou à d'autres moyens afin d'obtenir une assistance technique et financière, en coordination avec les RASG/RSOO/ le Bureau régional de l'OACI ; - Solliciter l'assistance des États et autres parties prenantes plus expérimentés, en coordination avec les RASG/RSOO/le Bureau régional de l'OACI ; - Solliciter l'assistance de sources de financement (Banque mondiale, Banque africaine de développement, etc.), en coordination avec les RASG/RSOO/ le Bureau régional de OACI.	30/12/2022 (Continue)	DAFRH	DCSV/DNAA/ DIQ/CGS/CJ	Nombre d'assistance financière reçue Nombre d'assistance technique reçue Degré de stabilité des financements	[Elevé]	- Evaluation budgétaire - Auto-évaluation USOAP CMA
	Élaborer un processus d'évaluation des besoins évolutifs en matière de ressources et appuyer la coordination nécessaire avec les donateurs aux fins de l'amélioration de la supervision de la sécurité.	30/12/2022 (Continue)	DAFRH	DCSV/DNAA/ DIQ/CGS/CJ	Nombre d'assistance financière reçue Degré de stabilité des ressources	[Elevé]	- Evaluation des ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
SEI-5 ORG dans le GASP (Etat) -	Établir un système efficace pour identifier et évaluer les qualifications et la formation du personnel technique existant (EC-4)	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA/ DAFRH	DIQ/CGS/CJ	Taux EI de l'EC-4 Taux de mise en œuvre du plan de formation	[Elevé]	- Evaluation du plan de formation - Auto-évalua-

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

Personnel technique qualifié à l'appui de la supervision efficace de la sécurité							tion USOAP CMA
	Identifier les lacunes du personnel technique qualifié et les besoins en formation nécessaires à l'exécution du mandat de supervision (EC-4)	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA/ DAFRH	DIQ/CGS/CJ	Taux EI de l'EC-4 Taux de mise en œuvre du plan de formation	[Elevé]	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA
	Instaurer un mécanisme de compensation pour attirer et retenir le personnel technique qualifié (EC-4)	30/12/2022 (Continue)	DAFRH/ DCSV/DNAA	DIQ/CGS/CJ	Taux de roulement Taux EI de l'EC-4 Taux de personnel technique qualifié (par rapport au personnel technique total)	[Elevé]	- Evaluation des besoins en ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
	Recourir aux RSOO, RAIO, ou à des moyens équivalents, afin de s'assurer d'un personnel technique compétent pour exercer les fonctions que ne peut exercer l'État seul (EC-4)	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA	DIQ/DAFRH	Nombre d'assistance technique reçue Taux de personnel technique qualifié (par rapport au personnel technique total)	[Elevé]	- Evaluation des besoins en ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
	Établir des plans en matière de ressources humaines pour appuyer le recrutement et la rétention de l'effectif approprié en personnel technique qualifié (EC-4)	30/12/2022 (Continue)	DAFRH	DCSV/DNAA/ DIQ/	Nombre d'assistance technique reçue Taux de personnel technique qualifié (par rapport au personnel technique total)	[Elevé]	- Evaluation des besoins en ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
	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	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA/ DAFRH	DIQ/CGS/CJ	Taux EI de l'EC-4 Taux de mise en œuvre du plan de formation	[Elevé]	- Evaluation du plan de formation - Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	et aux responsabilités du personnel technique (EC-4)						
	Élaborer un processus d'évaluation des besoins évolutifs du personnel technique qualifié et des procédures pour mettre à jour le recrutement, la rétention et la formation du personnel, en adéquation avec les processus et procédures existants.	30/12/2022 (Continue)	DAFRH	DCSV/DNAA/ DIQ/CGS/CJ	Taux EI de l'EC-2 Taux EI de l'EC-3 Niveau de suffisante du budget alloué	[Elevé]	- Evaluation des ressources - Auto-évaluation USOAP CMA
SEI-1 ORG dans le GASP (Industrie) - Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour renforcer la sécurité de manière coordonnée	Sur la base des carences détectées en matière de sécurité, établir un mécanisme pour identifier les parties prenantes de l'industrie et élaborer un plan d'action afin de résoudre ces carences (EC-1 à EC-5).	29/12/2023 (Continue)	ANAC/Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ DIQ/DAFRH/CGS/ CJ	Taux EI de l'EC-1 à EC-5 Taux de mise en œuvre du plan d'action	[Moyen]	- Suivi du plan d'action - Auto-évaluation USOAP CMA
	Fournir à l'État, le cas échéant, des informations aux fins de l'élaboration de règlements nationaux (EC-2).	29/12/2023 (Continue)	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ DIQ/DAFRH/CGS/ CJ	Taux EI de l'EC-2 Quantité et qualité des informations fournies à l'Etat	[Moyen]	- Coopération et collaboration avec l'industrie - Auto-évaluation USOAP CMA
	Traiter les catégories d'événements à risques élevés, le cas échéant, en coordination avec l'État et les régions (cf. feuille de route OPS).	30/12/2022 (Continue)	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ DIQ/CGS	Taux de catégories d'événements à risques élevés	[Elevé]	- Suivi des évènements de sécurité - Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

Problème 2: La résolution des problèmes de sécurité (CE-8) est l'un des points faibles lors des derniers audits USOAP CMA de l'OACI

Objectif 2 : Renforcer les capacités de supervision de la sécurité du Togo

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

a) d'ici 2024 – Score EI de 90%;
b) d'ici 2028 – score EI de 95 % ;
c) d'ici 2030 – score EI de 98 %.

Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délai	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques/Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
SEI-8 ORG dans le GASP (Etat) - Mise en œuvre cohérente des SARP de l'OACI au niveau national	Œuvrer au niveau national afin de traiter en priorité les préoccupations graves de sécurité.	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA	DIQ/CGS/CJ	Nombre de SSC potentiel	[Elevé]	-Surveillance continue - Auto-évaluation USOAP CMA
	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)	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA	DAFRH/DIQ/ CGS/CJ	-Taux EI de l'EC-1 à EC-8 -Taux de conformité CC/EFOD par annexe	[Elevé]	-Suivi des activités de supervision de la sécurité - Auto-évaluation USOAP CMA
SEI-9 ORG dans le GASP (Etat) - Mise en œuvre et conformité continues des SARP de	Mettre en œuvre les processus de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation (EC-6)	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA	DAFRH/DIQ	-Taux EI de l'EC-6 -Nombre de licences/ certificat/ autorisation/ approbation délivrés	[Elevé]	-Suivi des activités de certification - Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

l'OACI au niveau national	Mettre en œuvre les processus de supervision et renforcement réglementaires (EC-7 et EC-8)	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA	DAFRH/DIQ	-Taux EI de l'EC-7 et EC-8 -Nombre de non-conformités ou de manquements identifiés	[Elevé]	-Suivi des activités de supervision de la sécurité - Auto-évaluation USOAP CMA
	Établir un système pour résoudre les préoccupations de sécurité détectées à travers les enquêtes sur les accidents et incidents, les activités de surveillance, les rapports sur la sécurité et autres moyens (EC-8)	30/12/2022 (Continue)	DCSV/DNAA	DAFRH/DIQ	-Taux EI EC-8 -Nombre de non-conformités ou de manquements identifiés	[Elevé]	-Suivi des activités de supervision de la sécurité - Auto-évaluation USOAP CMA
SEI-1 ORG dans le GASP (Industrie) - Amélioration de la conformité de l'industrie aux réglementations applicables	Œuvrer de concert avec l'industrie afin d'assurer la conformité avec les réglementations applicables (EC-6 à EC-8)	30/12/2023 (Continue)	DCSV/DNAA	Exploitants/Fournisseurs de services	-Taux EI de l'EC-6 à EC-8	[Elevé]	-Suivi des activités de supervision de la sécurité - Auto-évaluation USOAP CMA
	Encourager les fournisseurs de services à participer aux programmes correspondants d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OA CI (EC-8)	30/12/2023 (Continue)	DCSV/DNAA	Exploitants/Fournisseurs de services	-Taux EI de l'EC-8	[Moyen]	-Suivi des activités de supervision de la sécurité - Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	Encourager la participation active de l'industrie aux RASG afin de seconder la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (EC-6 à EC-8)	30/12/2023 (Continue)	DCSV/DNAA	-Exploitants/ Fournisseurs de services	-Taux EI de l'EC-6 à EC-8 -Taux de mise en œuvre des PQs liées à la visite de l'industrie	[Moyen]	-Suivi des activités de supervision de la sécurité - Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

Problème 3: L'absence de processus efficace d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation au niveau national. Il s'agit du domaine dans lequel l'État a obtenu la note d'EI la plus faible lors du dernier audit USOAP de l'OACI et a donc été placé comme un problème hautement prioritaire à résoudre.

Objectif 2 : Renforcer les capacités de supervision de la sécurité du Togo

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

a) d'ici 2024 – Score EI de 90%;
b) d'ici 2028 – score EI de 95 % ;
c) d'ici 2030 – score EI de 98 %.

Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délai	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques/Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
SEI-3 ORG dans le GASP (Etat) - 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	Instaurer une autorité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents, en conformité avec les exigences de l'Annexe 13 (EC-1 et EC-3)	29/12/2023 (Continue)	BTEA	ANAC	-Taux EI du domaine AIG	[Elevé]	- Auto-évaluation USOAP CMA
	Élaborer un système efficace pour faire connaître les éléments indicatifs techniques et outils nécessaires, et fournir les informations cruciales de sécurité au personnel technique pour qu'il exécute efficacement ses fonctions de supervision de la sécurité (EC-5)	29/12/2023 (Continue)	BTEA	ANAC	-Taux EI de l'EC-5 dans le domaine AIG	[Elevé]	- Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	Mettre au point un système efficace pour attirer, recruter, former et retenir un personnel compétent à l'appui des enquêtes sur les accidents et incidents (cf. SEI-5) (EC-3 et EC-4)	29/12/2023 (Continue)	BTEA	ANAC	-Taux EI de l'EC-3 et EC-5 dans le domaine AIG	[Elevé]	- Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

Problème 4: La mise en œuvre incomplète du Programme national de sécurité (analyse des lacunes du SSP au niveau 4 (L4) avec un pourcentage de 35,7 % / performance de base du SSP = 92,64 %)

Objectif 3 : Mettre en œuvre un programme national de sécurité (PNS) efficace

Cible 3.1: d'ici 2023, mettre en œuvre les bases d'un PNS.

Cible 3.2 : D'ici 2023, publier une révision du plan national de sécurité de l'aviation (NASP).

Cible 3.3 : Œuvrer pour un PNS efficace comme suit :

a) d'ici 2024 – Existent ;

b) d'ici 2026 – Existent et efficace

c) d'ici 2028 – Amélioration continue et mature

Initiative de renforcement de la sécurité	Mesures	Délai	Entité responsable	Parties prenantes	Métriques/Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
SEI-13 ORG dans le GASP (Etat) - Démarrage de la mise en œuvre du PNS au niveau national	S'assurer de l'engagement de l'État à améliorer la sécurité	30/12/2022 (Continu)	Ministre/DG ANAC/Directeur BTEA	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ Exploitants et fournisseurs de services	-Degré de mise en œuvre de la politique sécurité ; -Degré de mise en œuvre du NASP	[Elevé]	- Auto-évaluation USOAP CMA
	Effectuer une analyse des écarts initiale du PNS (liste de vérification) puis l'auto-évaluation détaillée du PNS	30/06/2023	DCSV/ DNAA/CGS	DIQ/DAFRH / CJ/Autorités et entités concernées	-Niveau d'implementation du PNS - Taux d'implementation "SSP foundation"	[Elevé]	-iStars Gap Analysis - Auto-évaluation USOAP CMA
	Créer une équipe de mise en œuvre du PNS	30/12/2022	CGS/DCSV/ DNAA/	DIQ/DAFRH / CJ/ Autorités et entités concernées	- Degré de maturité de l'équipe	[Moyen]	Réunion de travail
	Élaborer un plan de mise en œuvre du PNS	30/12/2022	CGS/DCSV/ DNAA/	DIQ/DAFRH / CJ/ Autorités et entités concernées	- Taux de mise en oeuvre du plan dans les délais	[Moyen]	Réunion de travail

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	Publier des règlements en matière de SGS des fournisseurs de services et vérifier la mise en œuvre des SGS	30/12/2022 (Continu)	DCSV/ DNAA/CGS	DIQ/DAFRH / CJ/ Exploitants et fournisseurs de services	- Taux de conformité des reglements aux SARPs Annexe 19	[Moyen]	Réunion de travail
	Identifier et partager les meilleures pratiques de gestion de la sécurité	30/06/2023	CGS/DCSV/ DNAA/	DIQ/DAFRH / CJ/ Exploitants et fournisseurs de services	- Degré de maturité du mécanisme de partage de meilleures pratiques	[Elevé]	Surveillance continue
SEI-14 ORG dans le GASP (Etat) - Affectation stratégique des ressources pour démarrer la mise en œuvre du PNS	Établir un processus de planification et d'affectation des ressources aux fins de la mise en œuvre du PNS et identifier les domaines où des ressources sont nécessaires	30/06/2023	DAFRH/DCSV /DNAA/CGS	DIQ/CJ	- Rapport entre ressources disponibles et ressources requises pour la mise en œuvre du PNS	[Elevé]	- Evaluation des besoins en ressources -Auto-évaluation USOAP CMA
	Obtenir des ressources auprès des directions des autorités compétentes et des parties prenantes de l'État afin d'appuyer la mise en œuvre du PNS	29/12/2023	DG/DAFRH/	DCSV/DNAA /CGS/DIQ/CJ	- Rapport entre ressources disponibles et ressources requises pour la mise en œuvre du PNS	[Elevé]	- Evaluation des besoins en ressources -Auto-évaluation USOAP CMA
	Œuvrer 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	29/12/2023	DG/DAFRH/	CGS/DCSV/ DNAA/DIQ/CJ	- Rapport entre ressources disponibles et ressources requises pour la mise en œuvre du PNS	[Elevé]	- Evaluation des besoins en ressources -Auto-évaluation USOAP CMA
	Œuvrer avec la RSOO, d'autres États et d'autres organisations, au besoin, pour former du personnel technique qualifié afin qu'ils s'acquittent de leurs tâches et responsabilités dans le contexte de la mise en œuvre du PNS	29/12/2023	DG/DAFRH/ DCSV/DNAA/ CGS	DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan de formation	[Elevé]	-Auto-évaluation USOAP CMA

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

SEI-15 ORG dans le GASP (Etat) - Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés pour démarrer la mise en œuvre du PNS	Identifier les domaines où la collaboration/l'appui est nécessaire dans le cadre du plan de mise en œuvre du PNS (cf. SEI-14)	30/12/2022	CGS/DCSV/ DNAA	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Nombre de domaines identifiés pour un appui/ collaboration	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis
	Identifier les collaborateurs correspondants parmi les parties prenantes clés de l'aviation, notamment d'autres États qui mettent en œuvre ou ont mis en œuvre un PNS	30/12/2022	CGS/DCSV/ DNAA	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Nombre de collaboration effectuée	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis
	Élaborer un plan d'action afin de traiter des éléments manquants ou insuffisants détectés durant l'analyse des écarts du PNS (cf. SEI-13B)	30/12/2022	CGS/DCSV/ DNAA	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis
	Établir et mettre en œuvre un processus de partage des éléments indicatifs techniques, outils et informations critiques sur la sécurité se rapportant au PNS (p. ex. des circulaires consultatives, des instructions au personnel et des indicateurs de performance de sécurité), en collaboration avec d'autres États, le RASG, la RSOO, l'OACI et/ou d'autres parties prenantes	30/12/2022	CGS/DCSV/ DNAA	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis
SEI-16 ORG dans le GASP (Etat) - Collaboration avec les parties prenantes clés afin d'achever la mise en œuvre du PNS	Œuvrer avec les collaborateurs (identifiés dans SEI-15) afin d'exécuter le plan d'action pour la mise en œuvre	30/12/2022	DCSV/DNAA/ CGS	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP)
	Œuvrer avec les collaborateurs pour veiller à ce que tous les éléments du PNS soit actuels, adéquats, opérationnels et efficaces	30/12/2023	DCSV/DNAA/ CGS	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

							USOAP CMA (SSP)
	Mettre en place un système pour l'amélioration continue du PNS, en collaboration avec toutes les parties prenantes	30/06/2023	CGS /DCSV/ DNAA/	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation	[Moyen]	-Mise en-iSTAR SSP Gap Analysis
	Servir d'État champion afin de promouvoir les meilleures pratiques dans les autres États	30/06/2023	CGS /DCSV/ DNAA/	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis
SEI-17 ORG dans le GASP (Etat) - Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (Etape 1)	Renforcer le cadre juridique pour la protection des données sur la sécurité, les informations sur la sécurité et d'autres sources connexes	30/06/2023	CJ/CGS /DCSV/ DNAA/	DG/DAFRH/ DIQ	- Taux de mise en œuvre CC/EFOD Annexe 19	[Moyen]	-Mise en œuvre CC/EFOD dans l'OLF
	Renforcer et mettre à jour le système national de compte rendu obligatoire d'événements	30/06/2023	CGS /DCSV/ DNAA/	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Nombre d'événements notifiés par mois	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Mise en œuvre du système/outil de notification d'événements
	Renforcer et mettre à jour la 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	30/06/2023	CGS /DCSV/ DNAA/	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Nombre d'événements notifiés par mois	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Mise en œuvre du système/outil de notification

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

							d'événements
	Renforcer et maintenir un processus d'identification des dangers à partir des données collectées sur la sécurité	30/06/2023	DCSV/DNAA/ CGS	DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de maturité de la cartographie des risques	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre du système/outil de notification d'événements
	Renforcer et utiliser le processus pour évaluer les risques de sécurité liés aux dangers détectés	30/06/2023	CGS /DCSV/ DNAA/	DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité de la cartographie des risques	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Mise en œuvre du système/outil de notification d'événements
	Renforcer le système national de compte rendu volontaire et confidentiel fournissant des données à la base de données sur la sécurité	30/06/2023	CGS /DCSV/ DNAA/	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du système de notification volontaire	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Mise en œuvre du système/outil de notification d'événements

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

SEI-18 ORG dans le GASP (Etat) - Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau national (Etape 2)	Élaborer des indicateurs de performance de sécurité via le processus de gestion des risques de sécurité mis en place	30/06/2023	DCSV/DNAA/ CGS	DAFRH/ DIQ/CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation -Nombre d'indicateurs de performance par domaine de supervision de la sécurité - Efficacité des indicateurs de performance de sécurité	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre du système/outil de notification d'évènements
	Élaborer des méthodologies de mesure de la performance de sécurité, alignées sur les métriques de sécurité harmonisées de la région, via le processus de gestion des risques de sécurité mis en place	30/12/2023	CGS/DCSV/ DNAA/	DAFRH/ DIQ/CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation -Dégré d'harmonisation des indicateurs de performance de sécurité	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Mise en œuvre du système/outil de notification d'évènements
	Établir le niveau acceptable de performance de sécurité qui doit être atteint par le biais du PNS	30/12/2023	DCSV/DNAA /CGS	DAFRH/ DIQ/CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation -Niveau acceptable de performance de sécurité par domaine de supervision de la sécurité	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	S'assurer de l'établissement et de l'amélioration de systèmes obligatoires de compte rendu sur la sécurité par les fournisseurs de services	30/06/2023	DCSV/DNAA /CGS	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation - Nombre d'événements notifiés par mois par fournisseurs de services	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre du système/outil de notification d'évènements
	Encourager l'établissement de systèmes volontaires de compte rendu sur la sécurité s'inscrivant dans le SGS des fournisseurs de services	30/06/2023	CGS/DCSV/ DNAA	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation - Niveau de maturité des systèmes volontaires de compte rendu par fournisseurs de services	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Mise en œuvre du système/outil de notification d'événements
	Encourager la sensibilisation à la sécurité et l'intercommunication, le partage et l'échange d'informations sur la sécurité au sein des organismes d'aviation de l'État et encourager le partage d'informations sur la sécurité avec l'industrie au sein de l'État	30/06/2023	CGS/DCSV /DNAA	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation -Nombre d'activités de promotion, de partage et d'échange d'information sur la sécurité	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis
	Fournir au RASG des informations sur les risques de sécurité et les indicateurs de performance de sécurité	30/06/2023	DCSV/DNAA /CGS	DG/DAFRH/ DIQ/CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

					- Nombre d'information sur les risques et les indicateurs de performance de sécurité envoyé au RASG		Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre du système/outil de notification d'évènements
ORG dans le GASP (Etat) – Acquisition de ressources pour accroître l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques	Identifier les ressources nécessaires à l'appui de la collecte et du traitement des renseignements de sécurité, l'analyse avancée des données, la modélisation des risques et les capacités de partage des informations	30/06/2023	DG/DAFRH/CGS	DCSV/DNAA/ DIQ/CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation - Taux de mise en œuvre de l'élément cricial CE-3	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre du système/outil de notification d'évènements
	Attirer, recruter, former et retenir le personnel technique qualifié à spécialiser en modélisation des risques	30/06/2023	DG/DAFRH/CGS	DCSV/DNAA/ DIQ/CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation - Taux de mise en œuvre effective de l'élément cricial CE-3 - Taux de mise en œuvre effective de l'élément cricial CE-4	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP)

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	S'assurer que le personnel de l'inspecteur de sécurité de l'aviation civile est formé à la supervision de la performance de sécurité des fournisseurs de services qui ont mis en œuvre le SGS	30/06/2023	DG/DAFRH/ DIQ/DCSV/ DNAA/CGS	CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation - Taux de mise en œuvre effective de l'élément cricial CE-3 - Taux de mise en œuvre effective de l'élément cricial CE-4	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP)
SEI-20 ORG dans le GASP (Etat) – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer l'utilisation proactive des capacités de modélisation des risques de sécurité	Identifier les domaines où la collaboration/le soutien sont nécessaires afin de s'assurer que les parties prenantes comprennent et mettent en œuvre les concepts de culture de la sécurité aux fins de la pleine adoption d'une culture ouverte, juste et d'un système de compte rendu non punitif	30/06/2023	CGS/DCSV /DNAA	DIQ/DAFRH/ CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation -Nombre d'activités de promotion, de partage et d'échange d'information sur la sécurité	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis
	Établir un processus par l'intermédiaire du RASG et/ou de la RSOO (ou d'autres organes régionaux) aux fins d'un système de mentorat, incluant la fourniture d'assistance aux États/à l'industrie, ainsi que le partage des meilleures pratiques, pour appuyer l'élaboration d'une culture de la sécurité et l'utilisation proactive de la modélisation des risques	30/06/2023	CGS/DCSV /DNAA	DIQ/DAFRH/ CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation -Nombre d'activités de promotion, de partage et d'échange de meilleurs pratiques -Nombre d'activités d'assistance en SSP aux Etats	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis
	Collaborer avec les parties prenantes de l'État et de l'industrie pour instaurer un mécanisme de partage et d'échange périodiques d'informations sur la sécurité, d'analyses, de découvertes/leçons tirées en matière de risques de sécurité, et de meilleures	30/06/2023	CGS/DCSV /DNAA	DIQ/DAFRH/ CJ	- Niveau SSP Gap Analysis -Taux SSP foundation -Nombre d'activités de promotion, de partage	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	pratiques dans un environnement confidentiel et non punitif				et d'échange d'information sur la sécurité		
SEI-19 ORG dans le GASP (Etat) – Avancement de la gestion des risques de sécurité au niveau national	Établir la connectivité et l'intégration du partage des données dans les bases nationales de données sur la sécurité de l'aviation, notamment le système de compte rendu obligatoire d'événements, les systèmes de compte rendu sur la sécurité sur une base volontaire, les rapports d'audit de sécurité et les statistiques sur le système de l'aviation (comptages du trafic, informations météorologiques, scores EI, etc.) et de la prévention des accidents/incidents	30/12/2023	CGS /DCSV/ DNAA/	DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité de l'intégration des bases de données	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Mise en œuvre des systèmes de notification d'événements et des bases de données de sécurité et de trafic
	Élaborer des capacités de modélisation des risques de sécurité aux fins du suivi des problèmes de sécurité du système	30/12/2023	CGS/DCSV/ DNAA/	DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité de l'intégration des bases de données	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Mise en œuvre des systèmes de notification d'événements et des bases de données de sécurité et de trafic
	Encourager le partage d'informations avec l'industrie	30/12/2022	CGS/DCSV/ DNAA/	DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Mise en œuvre des

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

					de l'intégration des bases de données		systèmes de notification d'événements et des bases de données de sécurité et de trafic
SEI-5 ORG dans le GASP (Industrie) – Amélioration de la conformité de l'industrie aux exigences applicables du SGS	Mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) correspondant à la taille et à la complexité du fournisseur de services, selon la réglementation nationale et l'Annexe 19	30/12/2022	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre des audits/inspections de surveillance continue
	Aviser l'ANAC en cas de divergences dans l'application des exigences du SGS	30/12/2022	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre des audits/inspections de surveillance continue

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

	Utiliser les éléments indicatifs disponibles (p. ex. provenant des États ou des organisations non gouvernementales) afin d'aider à la mise en œuvre du SGS	30/12/2022	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre des audits/inspections de surveillance continue	
SEI-9 ORG dans le GASP (Industrie) – Établissement d'une gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services (étape 2)	Élaborer des méthodologies de mesure de la performance de sécurité, alignées sur les métriques de sécurité harmonisées de l'industrie, via l'établissement d'un processus de gestion des risques de sécurité	30/12/2023	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre des audits/inspections de surveillance continue	
	Renforcer l'élaboration des indicateurs de performance de sécurité et les cibles/paramètres connexes d'alerte, via l'établissement d'un processus de gestion des risques de sécurité	30/12/2022	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en	

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

								œuvre des audits/inspections de surveillance continue
	Encourager l'utilisation de métriques harmonisées à l'échelle mondiale pour l'élaboration et le suivi des indicateurs de performance de sécurité, dans le cadre du SGS des fournisseurs de services	30/12/2023	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre des audits/inspections de surveillance continue	
	Encourager le partage et l'utilisation d'informations provenant de l'industrie pour identifier les dangers et atténuer les risques de sécurité	30/06/2023	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre des audits/inspections de surveillance continue	
SEI-12 ORG dans le GASP	Vérifier qu'un cadre juridique se rapportant à la protection de données sur la sécurité, aux	30/12/2022	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ;	[Elevé]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap	

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

(Industrie) – Faire progresser la gestion des risques de sécurité au niveau du fournisseur de services	informations sur la sécurité et à d'autres sources connexes est mis en œuvre et est efficace				- Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi		Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre des audits/inspections de surveillance continue
	Élaborer des capacités de modélisation des risques à l'appui du suivi des problèmes de sécurité du système et de la prévention des accidents/incidents	30/12/2023	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre des audits/inspections de surveillance continue
	Superviser les réseaux d'échange d'informations sur la sécurité à des fins d'amélioration continue	30/12/2023	Exploitants et Fournisseurs de services	DCSV/DNAA/ CGS/DIQ/CJ/ DAFRH	- Taux de mise en œuvre du plan d'action PNS ; - Niveau SSP Gap Analysis - Niveau de Maturité du SMS établi	[Moyen]	-Mise en-œuvre iSTAR SSP Gap Analysis -Auto-évaluation USOAP CMA (SSP) -Mise en œuvre des audits/inspections de

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable

							surveillance continue

Copyright ANAC-TOGO – Tous droits réservés – Ne pas dupliquer sans autorisation préalable