

PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (NASPH)

EST ENTÉRINÉ LE 10 JUILLET 2024

**PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE
D'HAÏTI CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA
NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA
MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.**




Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS
Directeur Général

	DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE HAÏTI	PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (NASPH)	Page 1 sur 25 Version 1 Date : 28/06/2024
---	---	--	--



PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (NASPH)

VERSION 2024

	DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE HAÏTI	PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (NASPH)	Page 2 sur 25 Version 1 Date : 28/06/2024
---	--	---	---

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

AMENDEMENTS

PARAGRAPHE	DATE	DESCRIPTION
Tous	19/06/2024	Version initiale

Table des matières

GLOSSAIRE	5
1. INTRODUCTION	6
1.0 Politique de Sécurité de l'Aviation Civile d'Haïti	6
1.1 Vue d'ensemble du NASPH	7
1.2 Structure du NASPH.....	7
1.3 Lien entre le NASPH et le PNS	7
1.4 Responsabilité de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASPH	8
1.5 Problèmes, objectifs et cibles nationaux de sécurité	8
1.5.1 Contexte actuel.....	8
1.5.2 Problèmes nationaux de sécurité	9
1.5.3 Objectifs nationaux de sécurité	9
1.6 Contexte opérationnel.....	10
2 OBJET DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ NASPH	11
3 APPROCHE STRATÉGIQUE EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ	12
4 RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE	14
5 AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ	15
6 SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE	16
ANNEXE 1 : GRILLE D'ÉVALUATION DU PNS.....	17
ANNEXE 2 : DÉTAIL DES SEI	18

	DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE HAÏTI	PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (NASPH)	Page 5 sur 25 Version 1 Date : 28/06/2024
---	--	---	---

GLOSSAIRE

GANP : Global Air Navigation Plan, *Plan de sécurité aérienne dans le monde*

GASP : Global Aviation Safety Plan, *Plan de sécurité aérienne dans le monde*

RASP : Regional Aviation Safety Plan, *Plan régional de sécurité aérienne*

NASP : National Aviation Safety Plan, *Plan national de sécurité aérienne*

NASPH : Plan national de la Sécurité d'Haïti

SEI : Safety Enhancement Initiative, *Initiative de renforcement de la Sécurité*

NACC : North American, Central American and Caribbean ICAO Regional Office, *Bureau Régional OACI Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes*

G-HRC : Global High-Risk Category of occurrence, *Catégories d'événements à risque élevé dans le monde*

CFIT : Controlled flight into terrain, *Impact terrain sans perte de contrôle*

LOC-I : Loss Of Control In-flight, *Perte de contrôle en vol*

MAC : Mid-Air Collision, *Collision en vol*

RE : Runway Excursion, *Sortie de piste*

RI : Runway Incursion, *Incursion piste*

TCAS : Traffic Alert and Collision Avoidance System, *Système d'alerte de trafic et d'évitement de collision*

RA : Resolution Advisory, *Avis de résolution*

SMS/SGS : Safety Management System/*Système de Gestion de la Sécurité*

SSP/PNS : State Safety Programme/*Programme Nation de sécurité*

ATCO : Air Traffic Contrôler Officer, *Officier contrôleur de la circulation aérienne*

ATSEP : Air Traffic Safety Electronics Personnel, *Personnel technique de la sécurité aérienne*

ASERT : Aviation Safety Event Reporting Tool

	DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE HAÏTI	PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (NASPH)	Page 6 sur 25 Version 1 Date : 28/06/2024
---	--	---	---

1. INTRODUCTION

1.0 Politique de Sécurité de l'Aviation Civile d'Haïti

« L'Office National de l'Aviation Civile d'Haïti (OFNAC) et en son sein la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile d'Haïti (DSACH) réglemente, supervise et promeut la sécurité de l'aviation civile d'Haïti. Nous sommes déterminés à mettre en œuvre des stratégies efficaces afin que les activités de l'aviation civile d'Haïti placées sous notre responsabilité puissent atteindre un haut niveau de sécurité et le maintenir.

A cette fin, depuis plusieurs mois, la DSACH travaille à la mise en œuvre d'une autorité de surveillance efficace. Un premier objectif important a été atteint avec la publication des Règlements de l'Aviation Civile d'Haïti (RACH), la rédaction des manuels de surveillance, de guides, le début de la mise en place du PNS ... Ce n'est qu'une première étape et il convient de poursuivre nos efforts en les concentrant sur des actions précises afin d'atteindre le plus rapidement et efficacement possible le niveau de sécurité souhaité.

Nos axes d'amélioration prioritaires sont désormais les suivants :

- 1) Mettre les RACHs à disposition des prestataires de services et leur fournir des guides pour les accompagner dans la compréhension et l'appropriation de ces règlements ;
- 2) Disposer d'inspecteurs de surveillance en nombre suffisant et qualifiés ;
- 3) Doter les inspecteurs de surveillance des outils nécessaires à l'exercice de leurs fonctions ;
- 4) Définir les programmes de surveillance dans tous les domaines supervisés par la DSACH ;
- 5) Surveiller les prestataires de services (audits ...) ;
- 4) Encourager le report, la collecte, l'analyse des événements et le retour d'expérience chez les prestataires de services ;
- 5) Accompagner les prestataires de services dans la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité ;
- 6) Mettre en œuvre le suivi des événements sécurité et des études d'impact ;
- 7) Mettre en place, brique par brique, le Programme National de Sécurité (PNS).

Je m'engage à affecter les ressources financières et humaines nécessaires à la mise en œuvre de ces actions. Je charge la Directrice de la DSACH de mettre en œuvre cette politique et de m'en rendre compte régulièrement. Je compte sur l'implication de tous les agents de la DSACH et au-delà sur l'engagement de tous les prestataires de services pour atteindre notre but commun qui est l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile d'Haïti et l'atteinte d'un haut niveau de sécurité. »

Fait à Port au Prince le xx.xx.xx
Le Directeur Général de l'OFNAC

 REPUBLIQUE D'HAÏTI OFNAC OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE	DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE HAÏTI	PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (NASPH)	Page 7 sur 25 Version 1 Date : 28/06/2024
--	--	--	--

1.1 Vue d'ensemble du NASPH

Ce plan national de sécurité de l'aviation civile d'Haïti (NASPH) a pour objet de décrire la stratégie d'Haïti en matière de sécurité aérienne pour la période 2025-2027. Le NASPH traite les problèmes organisationnels et opérationnels de sécurité qui se posent à l'Aviation Civile d'Haïti (DSACH et prestataires de services).

Haïti 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 NASPH est de réduire continuellement les décès et le risque de décès, en élaborant et en mettant en œuvre une stratégie nationale de sécurité de l'aviation.

Un système d'aviation sûr contribue au développement économique de l'Aviation Civile d'Haïti et de son industrie.

Le NASPH favorise la mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité, une approche fondée sur une appréciation des risques en matière de gestion de la sécurité, ainsi qu'une démarche coordonnée de collaboration avec d'autres États, régions et l'industrie.

Il s'applique à l'ensemble des prestataires de services qui relèvent de l'OFNAC et qui sont soumis à l'obligation de mettre en œuvre un SGS tel qu'indiqué dans le RACH19 (§19.1.1).

Le NASPH est harmonisé avec le Global Safety Aviation Plan (GASP) et le North American, Central American and Caribbean Regional Aviation Safety Plan (RASP NACC).

1.2 Structure du NASPH

Il se divise en 6 sections :

- l'introduction,
- l'objet du NASPH,
- l'approche stratégique en matière de gestion de la sécurité de l'aviation,
- les risques nationaux de sécurité opérationnelle,
- les autres problèmes de sécurité,
- la description de la méthode de suivi de la mise en œuvre des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI).

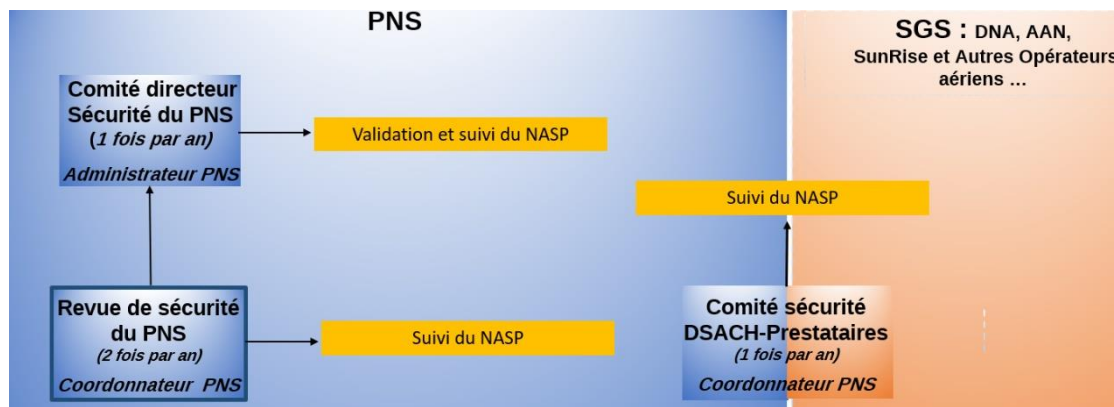
1.3 Lien entre le NASPH et le PNS

Le Programme National de Sécurité (PNS) peut être défini comme un ensemble intégré et structuré de règlements et d'activités qui visent à améliorer de façon continue la sécurité de l'aviation civile en Haïti. Il peut également être considéré comme le système de management de la DSACH qui s'interface avec les SGS des prestataires de services.

Le Directeur Général de l'OFNAC s'engage à mettre en œuvre un PNS efficace avant fin 2026.

Le NASPH peut être défini comme un ensemble de cibles et d'objectifs définis pour améliorer la sécurité de l'aviation civile en Haïti. Il peut être considéré comme étant un plan d'actions stratégique concernant la DSACH et les prestataires de services qui relèvent de l'OFNAC.

Dans le schéma ci-après les liens entre le PNS et le NASPH sont précisés. Le NASPH est validé par le Comité Directeur du PNS et suivi par les différentes instances du PNS : Revue de sécurité, Comité DSACH/prestataires de services et Comité Directeur du PNS.



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

Sous l'autorité du Directeur Général de l'OFNAC, la Direction de la Sécurité Aérienne d'Haïti (DSACH) est chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASPH. Pour l'élaboration de ce document les prestataires de services ont été consultés.

1.5 Problèmes, objectifs et cibles nationaux de sécurité

1.5.1 Contexte actuel

Depuis 2021, la DSACH a entrepris des efforts importants pour :

- Elaborer et publier les Règlements de l'Aviation Civile d'Haïti (RACHs),
- Elaborer des guides à l'usage des prestataires de service,
- Rédiger un manuel d'organisation afin de cadrer ses activités et d'améliorer son pilotage,
- Construire progressivement le Plan National de Sécurité (manuel PNS, acteurs, structures, coordination avec les prestataires de services certifiés ...),
- Mettre en œuvre un outil (ASERT) pour permettre aux prestataires de services de notifier les événements sécurité vers la DSACH,
- Définir une méthodologie pour le suivi des événements sécurité (procédure, tableaux de suivi),
- Doter les inspecteurs de la DSACH d'outils pour effectuer la surveillance de prestataires de services (manuels de surveillance, check-Lists, plateforme METEOR, ...),
- Evaluer les besoins en personnels de la DSACH,
- Définir un plan de recrutement des inspecteurs DSACH,
- Définir un plan de formation des inspecteurs DSACH,
- Former les inspecteurs DSACH (théorie, pratique, OJT ...),
- Débuter la surveillance par des audits à blanc et des audits réels de prestataires de services.

Cette phase de construction doit être consolidée afin d'atteindre un niveau permettant une surveillance continue efficace des prestataires de services.

Le contexte général en Haïti doit être pris en compte car il engendre des difficultés :

- de gestion des ressources humaines (recrutement, disponibilité, départs nombreux ...),
- de formation,
- de déplacement (lieu de travail, sites distants ...).

1.5.2 Problèmes nationaux de sécurité

Pour identifier les problèmes nationaux de sécurité le NASPH prend en compte :

- les catégories d'événements à risque élevé dans le monde (G-HRC) issus du GASP (impact sans perte de contrôle CFIT, perte de contrôle en vol LOC-I, collision en vol MAC, sortie de piste RE, incursion sur piste RI) ;
- les problèmes opérationnels identifiés par la DSACH ;
- les problèmes organisationnels identifiés par la DSACH.

1.5.3 Objectifs nationaux de sécurité

1. Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité	
Cible 1.1	Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents, y compris les incidents graves d'aviation.
Cible 1.2	Maintenir une tendance décroissante du taux d'incidents liés aux activités opérationnelles.
2. Renforcer les capacités de l'Etat en matière de supervision de la sécurité	
Cible 2.1	Améliorer le score pour la mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État. (en mettant l'accent sur les PQ prioritaires) comme suit : 2025 = 50 %, 2027 = 65 %, 2030 = 90%.
Cible 2.2	Se doter de ressources humaines en nombre suffisant et compétentes (inspecteurs).
Cible 2.3	Mettre en œuvre une surveillance efficace.
3. Mettre en œuvre un PNS efficace	
Cible 3.1	Mettre en œuvre progressivement le PNS en 3 phases comme suit : - phase 1 : conception, documentation et début de fonctionnement avant fin 2024, - phase 2 fonctionnement avant fin 2026, - phase 3 fonctionnement avancé, avant fin 2030.
Cible 3.2	S'assurer de la mise en œuvre progressive des SGS des prestataires de services
Cible 3.3	Effectuer l'acceptation initiale des SGS des prestataires de services avant fin 2026
4. Accroître la collaboration au niveau régional et international	
Cible 4.1	Transmettre régulièrement des informations sécurité au bureau régional OACI de Mexico (NACC)
Cible 4.2	Participer aux réunions organisées par le NACC et aux réunions internationales
5. Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les fournisseurs de services	
Non mis en œuvre	
6. Veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour soutenir des opérations sûres	
Cible 6.1	Améliorer la qualité des infrastructures aéroportuaires à Cap Haïtien
Cible 6.2	Certifier l'aérodrome de Port au Prince
Cible 6.3	Moderniser les systèmes de contrôle aérien et passer au contrôle surveillance

1.6 Contexte opérationnel

Haïti dispose de 6 aérodromes mentionnés dans l'AIP : Port au Prince (international), Cap-Haïtien (international), Jérémie, Les Cayes, Jacmel et Port-de-Paix. Le règlement Haïtien impose aux deux aérodromes internationaux de disposer d'un certificat de sécurité aéroportuaire. Le processus est en cours pour Port au Prince. Les autres aérodromes feront l'objet d'une homologation à court terme. Il n'y a pas actuellement de dessertes d'aérodromes internationaux par des compagnies aériennes haïtiennes



Il existe 11 hélistations en Haïti (voir tableau ci-après).

ZONE		COORDONNÉES GÉOGRAPHIQUES	DÉPARTEMENT
1	MTPP / ex-UN BASE LOG	18°34'40"N 72°16'39"W	OUEST
2	Helipad Cite-soleil	18°34'39"N 72°20'10"W	
3	Hôpital Bernard Mevs	18°33'42"N 72°19'08"W	
4	Digicel Tour	18°31'57"N 72°19'23"W	
5	Stade Sylvio Cator	18°32'09"N 72°20'32"W	
6	Helicot S.A	18°32'42"N 72°20'10"W	
7	Haïti Air Ambulance	18°34'22"N 72°18'44"W	
8	La cour du palais National	18°32'37"N 72°20'19"W	
9	ALSA	18°32'41"N 72°20'11"W	
10	Cobby Beach Heliport	18°11'09"N 73°02'18"W	SUD
11	Pignon	19°19'21"N 72°07'05"W	NORD

Il y a actuellement 2 permis d'exploitation aérienne délivrés (AOC) dont 0 à des exploitants qui effectuent des vols de transport commercial international.

Il y a 1 exploitant qui effectue des services intérieurs de taxi aérien et 0 exploitant d'hélicoptères.

L'espace aérien d'Haïti appartient aux classes A/D/G

Nombre de mouvements classés par type (atterrissages, survols, total):

Année 2022	Atterrissages	Survols	Total
Janvier	1980	1792	3772
Février	1445	1643	3088
Mars	1465	1794	3259
Avril	1390	1751	3141
Mai	1535	1767	3302
Juin	1420	1823	3243
Juillet	1658	1979	3637
Août	1742	1897	3639
Septembre	1364	2485	3849
Octobre	1360	2116	3476
Novembre	1433	2225	3658
Décembre	1749	2366	4115
Total	18541	23638	42179

Année 2023	Atterrissages	Survols	Total
Janvier	1757	2103	3860
Février	1682	1798	3480
Mars	1846	2131	3977
Avril	1788	2204	3992
Mai	1662	2118	3780
Juin	1691	2102	3793
Juillet	1933	2130	4063
Août	1918	2252	4170
Septembre	1956	2219	4175
Octobre	2288	2187	4475
Novembre	1785	2079	3864
Décembre	2018	2220	4238
Total	22324	25543	47867

2 OBJET DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ NASPH

Le NASPH contient l'orientation stratégique permettant de gérer la sécurité de l'aviation haïtienne pour une période de 3 ans de 2025 à 2027. Il énumère les problèmes nationaux de sécurité, énonce les objectifs 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 nationaux de sécurité. Les SEI sont présentées en Annexe 2.

Le NASPH 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 NASPH a été également élaboré en prenant en compte les objectifs et cibles de sécurité internationaux et les catégories d'événements à risque élevé (HRC) énoncés dans le GASP et dans le RASP NACC. Ces sources sont mises en évidence dans le texte, selon le cas.

3 APPROCHE STRATÉGIQUE EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le NASPH présente les SEI qui répondent aux risques de sécurité opérationnelle et organisationnelle issus du GASP ainsi que sur les problèmes spécifiques à l'État recensés par la DSACH. Ce plan est élaboré en coordination avec toutes les parties prenantes. Il est mis à jour tous les 3 ans et en tant que de besoin.

Objectif	Cibles	Indicateurs	Lien avec GASP, NACC RASP
1. Réaliser une réduction continue des risques opérationnels en matière de sécurité	1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents, y compris les incidents graves d'aviation 1.2 : Maintenir une tendance décroissante du taux d'incidents liés aux activités opérationnelles.	1.1.1 Nombre d'accidents 1.1.2 Nombre d'accidents mortels 1.1.3 Nombre de morts 1.2.1 Nombre d'incursions piste 1.2.2 Nombre d'excursions piste 1.2.3 Nombre de pertes de séparation 1.2.4 Nombre de RA TCAS 1.2.5 Nombre et durée d'indisponibilités des équipements CNS 1.2.6 Nombre d'évènements aérodrome et installations 1.2.7 Nombre d'évènements service d'escale et assistance 1.2.8 Nombre d'évènements opérations en vol 1.2.9 Nombre d'évènements techniques aéronef 1.2.10 Nombre évènements entretien et réparation aéronef	Cet objectif, ainsi que les cibles 1.1 et 1.2 sont directement associés à l'objectif 1, aux cibles 1.1 et 1.2 du GASP et du NACC RASP
2. Renforcer les capacités de l'Etat en matière de supervision de la sécurité	2.1 Améliorer le score pour la mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État (en mettant l'accent sur les PQ prioritaires) comme suit : 2025 = 50 %, 2027 = 65 %, 2030 = 90%. 2.2 Se doter de ressources humaines en nombre suffisant et compétentes (inspecteurs).	2.1.1 Taux de mise en œuvre des PQ prioritaires 2.1.2 Taux de mise en œuvre des PQ 2.1.3 Taux de mise en œuvre des PQ par domaine AIR, OPS, ANS, AGA, PEL. 2.2.1 Ratio nombre inspecteurs qualifiés / nombre inspecteurs qualifiés nécessaires définis dans le plan de recrutement. (par domaine AIR, OPS, ANS, AGA, PEL).	Cet objectif, ainsi que la cible 2.1 est directement associé à l'objectif 2, à la cible 2.1 du GASP et du NACC RASP. La cible 2.2 est nationale.

	DIRECTION DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE HAÏTI	PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (NASPH)	Page 13 sur 25 Version 1 Date : 28/06/2024
--	--	---	--

	2.3 Mettre en œuvre une surveillance efficace.	2.3.1 Taux de réalisation des audits planifiés dans les programmes de surveillance (par domaine) 2.3.2 Nombre d'évènements suivis (par domaine) 2.3.3 Nombre d'études d'impact suivies (par domaine)	La cible 2.3 est nationale.
Objectif	Cibles	Indicateurs	Lien avec GASP, NACC RASP
3. Mettre en œuvre un PNS efficace	3.1 Mettre en œuvre progressivement le PNS en 3 phases comme suit : - phase 1 : conception, documentation et début de fonctionnement avant fin 2024, - phase 2 fonctionnement avant fin 2026 - phase 3 fonctionnement avancé, avant fin 2030.	3.1.1 Niveau d'évaluation du PNS (voir Annexe 1) 3.1.2 Taux de mise en en œuvre des PQ PNS	L'objectif 3 et les cibles 3.1 et 3.2 sont directement associés à l'objectif 3, aux cibles 3.1 et 3.2 du GASP et du NACC RASP.
	3.2 S'assurer de la mise en œuvre progressive des SGS des prestataires de services	3.2.1 Nombre d'évènements sécurité notifiés à DSACH par prestataire de services. 3.2.2 Nombre d'études d'impact soumises à DSACH par prestataire de services. 3.2.3 Nombre de prestaires de services avec indicateurs de sécurité	La cible 3.2 est nationale.
	3.3 Effectuer l'acceptation initiale des SGS des prestataires de services avant fin 2026	3.3.1 Nombre de SGS prestataires de services acceptés (voir procédure interne d'évaluation des SGS).	La cible 3.3 est nationale
4. Accroître la collaboration au niveau régional et international	4.1 Transmettre régulièrement des informations sécurité au bureau régional OACI Mexico (NACC).	4.1.1 Nombre de transmissions d'informations sécurité vers le NACC	Cet objectif est directement associé à l'objectif 4 du GASP. La cible 4.1 est directement liée à la cible 4.3 du GASP.
	4.2 Participer aux réunions organisées par le NACC et à des activités internationales	4.2.1 Nombre de participations à des groupes ou réunions régionales 4.2.2 Nombre de visites et partages d'expérience avec des pays tiers 4.2.3 Nombre de stages ou formations dans des organismes étrangers ou internationaux	
5. Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les fournisseurs de services	Non mis en œuvre		

6. Veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour soutenir des opérations sûres	6.1 Améliorer la qualité des infrastructures aéroportuaires à Cap Haïtien	6.1.1 Nombre d'évènements avec cause panne énergie à Cap Haïtien 6.1.2 Nombre d'incursions piste animales ou humaines à Cap Haïtien	Cet objectif est directement associé à l'objectif 6 du GASP. Les cibles 6.1 et 6.2 sont nationales.
	6.2 Certifier l'aérodrome de Port au Prince		

4 RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

Un bilan des accidents et des incidents graves survenus en Haïti et ceux d'aéronefs immatriculés en Haïti lors des dernières années est indiqué dans les tableaux ci-dessous.

Année	Accidents mortels	Accidents non mortels	Incidents graves
Evènements de transport aérien commercial survenus en Haïti			
Aucun			

Année	Accidents mortels	Accidents non mortels	Incidents graves
Evènements d'aviation générale survenus en Haïti			
9 octobre 2009	Un Casa 212 de la Minusta avec 11 personnes à bord dont 5 jordaniens s'est écrasé à Fond Verettes Aucun survivant.		
2 juillet 2021	N6894, PA 32 avec 6 personnes à bord, destination Jacmel. L'avion s'est écrasé dans la zone de Beauséjour localité de Leogane. Aucun survivant		

Année	Accidents mortels	Accidents non mortels	Incidents graves
Evènements de transport aérien commercial concernant des aéronefs immatriculés en Haïti			
Aucun			

Année	Accidents mortels	Accidents non mortels	Incidents graves
Evènements d'aviation générale concernant des aéronefs immatriculés en Haïti			
20 avril 2022	HHFAH Cessna 207 à destination de Jacmel e provenance de Port au Prince, 5 personnes à bord. Aucun survivant		

24 août 2003	L 410 de la Tropicale Airways (compagnie haïtienne) immatriculé HHPRV. L'avion s'est écrasé au Cap Haïtien 21 personnes à bord, aucun survivant		
--------------	---	--	--

5 AUTRES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

Outre les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités dans le NASPH, Haïti a identifié d'autres problèmes et initiatives liés à la sécurité ; ils figurent dans le NASPH car ils sont destinés à améliorer et à renforcer les capacités de supervision de la sécurité de l'Etat et la gestion de la sécurité de l'aviation au niveau national.

Les huit éléments cruciaux (EC) d'un système de supervision de la sécurité sont définis par l'OACI. Haïti s'est engagée à mettre efficacement en œuvre ces huit EC dans le cadre de ses responsabilités générales de supervision de la sécurité, qui insistent sur son engagement en matière de sécurité concernant les activités aéronautiques. Les huit EC sont présentés dans la figure ci-après.



L'Etat d'Implémentation par EC et par domaine d'audit est donnée dans les tableaux ci-après.

Score EI Global							
%							
Score EI par EC							
EC1	EC2	EC3	EC4	EC5	EC6	EC7	EC8
%	%	%	%	%	%	%	%
Score EI par Domaine d'audit							
LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA
%	%	%	%	%	%	%	%

6 SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

La DSACH suivra de façon continue la mise en œuvre des SEI énumérées dans le NASPH et mesurera la performance de sécurité du système national de l'aviation civile pour veiller à ce que les résultats prévus soient atteints.

Les revues de sécurité du PNS, les Comités Directeur du PNS et les Comités DSACH / Prestataires de services permettront de faire le point sur la mise en œuvre des SEI.

En sus de ce qui précède, la DSACH examinera le NASPH tous les ans, 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.

La DSACH utilisera les indicateurs du NASPH pour mesurer la performance de sécurité du système de l'aviation civile et suivre chaque cible nationale de sécurité.

Si la DSACH détecte des risques critiques de sécurité opérationnelle, des mesures seront prises pour les atténuer dès que possible, ce qui pourra nécessiter une révision imprévue du NASPH.

La DSACH communiquera le NASPH au niveau régional.

ANNEXE 1 : GRILLE D'ÉVALUATION DU PNS

La mise en œuvre du PNS d'Haïti et des SGS des prestataires de services est progressive. L'évaluation se fait selon 3 phases définies dans la grille ci-dessous. Les phases 2 et 3 intègrent les éléments des phases précédentes.

Phase 1 : Conception et documentation
La réglementation est publiée (PNS et SGS prestataires de services)
Le Manuel PNS est signé et diffusé
Les acteurs du PNS sont désignés (administrateur, coordonnateur, correspondant)
Les instances du PNS sont définies (revues de Sécurité, Comités Directeur, Comité DSACH/Prestataires de services)
La méthodologie et le cadre du suivi des événements sécurité sont définis
La méthodologie et le cadre du suivi des études d'impact sont définis
Les guides de mise en œuvre des SGS des prestataires de services sont définis et diffusés aux personnels concernés
Une formation sur les SGS et le PNS a été dispensée en interne DSACH
Le NASPH est défini et publié.
Phase 2 : Fonctionnement
Les instances du PNS fonctionnent (revues de Sécurité, Comités Directeur, Comité DSACH/Prestataires de services)
La culture juste est appliquée par les prestataires de services
La DSACH s'assure que la culture juste est appliquée par les prestataires de services
Les prestataires de services notifient des événements sécurité à DSACH
La DSACH suit les événements de sécurité notifiés
Les prestataires de services commencent à faire des études d'impact et les soumettent à la DSACH
La DSACH suit quelques études d'impact soumises par les prestataires de services
Les prestataires de services utilisent des indicateurs de sécurité (SPI)
La DSACH s'assure de la mise en œuvre des indicateurs de sécurité par les prestataires de services
Le NASPH commence à être appliqué
Phase 3 : Fonctionnement avancé
Les instances du PNS fonctionnent depuis plusieurs années (revues de Sécurité, Comités Directeur, Comité DSACH/Prestataires de services)
Les prestataires de services notifient des événements sécurité et des reports volontaires à DSACH
La DSACH suit tous les événements de sécurité notifiés
Les prestataires de services font des études d'impact pour chaque changement et les soumettent à la DSACH
La DSACH suit toutes les études d'impact soumises par les prestataires de services
Les prestataires de services utilisent des indicateurs de sécurité (SPI) avec cibles et seuils d'alerte. Ils assurent un suivi périodique des indicateurs.
La DSACH vérifie la performance sécurité des prestataires de services.
Le NASPH est mis en œuvre, renouvelé périodiquement et génère des actions efficaces
Des formations communes DSACH / Prestataires de services sont organisées en tant que de besoin

ANNEXE 2 : DÉTAIL DES SEI

OBJECTIF 1 : Réaliser une réduction continue des risques en matière de sécurité CIBLE 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents, y compris les incidents graves d'aviation CIBLE 1.2 : Maintenir une tendance décroissante du taux d'incidents liés aux activités opérationnelles.							
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Date objectif	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures Indicateurs	Priorité	Activités de suivi
SEI 1.1 Améliorer le niveau de sécurité par DNA	Recruter et former des ATCOs et les ATSEPs. Mettre en service le nouveau bloc technique. Mettre en service le système radar. Mettre en œuvre la surveillance radar. Réaliser les opérations de maintenance préventive conformément aux dispositions du RACH20 (y compris contrôle en vol).	2025	DNA	SunRise et autres opérateurs aériens	1.1.1 Nombre d'accidents 1.1.2 Nombre d'accidents mortels 1.1.3 Nombre de morts 1.2.1 Nombre d'incursions piste 1.2.2 Nombre d'excursions piste 1.2.3 Nombre de pertes de séparation 1.2.4 Nombre de RA TCAS 1.2.5 Nombre et durée d'indisponibilités des équipements CNS		Surveillance des prestataires de services Revues de sécurité du PNS Comité directeur PNS Comité DSACH/Prestataires de services

OBJECTIF 1 : Réaliser une réduction continue des risques en matière de sécurité CIBLE 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents, y compris les incidents graves d'aviation CIBLE 1.2 : Maintenir une tendance décroissante du taux d'incidents liés aux activités opérationnelles.							
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Date objectif	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures Indicateurs	Priorité	Activités de suivi
SEI 1.2 Améliorer le niveau de sécurité par SunRise et autres opérateurs	Recruter du personnel compétent				1.1.1 Nombre d'accidents		Surveillance des prestataires de services
	Mettre en œuvre une documentation opérationnelle et l'appliquer				1.1.2 Nombre d'accidents mortels		Revue de sécurité du PNS
	Former les personnels à ces procédures opérationnelles				1.1.3 Nombre de morts		
	Contrôler régulièrement les compétences de ces personnels				1.2.1 Nombre d'incursions piste		Comité directeur PNS
	Contrôler les sous-traitants				1.2.2 Nombre excursions de piste		Comité DSACH/Prestataires de services
					1.2.6 Nombre d'évènements aérodrome et installations		
					1.2.7 Nombre d'évènements service d'escale et assistance		
					1.2.8 Nombre d'évènements opérations en vol		
					1.2.9 Nombre d'évènements techniques aéronef		
					1.2.10 Nombre évènements entretien et réparation aéronef		

OBJECTIF 1 : Réaliser une réduction continue des risques en matière de sécurité CIBLE 1.1 : Maintenir une tendance décroissante du taux national d'accidents, y compris les incidents graves d'aviation CIBLE 1.2 : Maintenir une tendance décroissante du taux d'incidents liés aux activités opérationnelles.							
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Date objectif	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures Indicateurs	Priorité	Activités de suivi
SEI 1.3 Améliorer le niveau de sécurité par AAN (aérodrômes certifiés)	Consolider la structure organisationnelle de l'exploitant des aérodrômes pour une meilleure conformité avec les exigences réglementaires de sécurité		AAN	DSACH			Surveillance des prestataires de services
	Renforcer les coordinations avec les entités externes à l'exploitant pour une gestion des risques optimale (obstacles, pollution par les débris extérieurs, maîtrise des constructions appuyées sur les clôtures, etc.)		AAN	DNA, SunRise et autres opérateurs aériens, etc	Nombre de réunions de coordination		Revue de sécurité du PNS Comité directeur PNS Comité DSACH/Prestataires de services
	Mettre en place les moyens techniques et les contrats de fourniture des services nécessaires à une alimentation en énergie électrique fiable.		AAN				
	Poursuivre la définition et la mise en œuvre effective des procédures d'exploitation et d'entretien		AAN				

OBJECTIF 2 : Renforcer les capacités de l'Etat en matière de supervision de la sécurité							
CIBLE 2.1 Améliorer le score pour la mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État							
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Date objectif	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures Indicateurs	Priorité	Activités de suivi
SEI 2.1 Recruter et former les agents de la DSACH	Recruter des agents pour assurer les fonctions d'inspecteur de surveillance (plan de recrutement).	2024	DSACH		2.1.0 Ratio nombre inspecteurs qualifiés / nombre inspecteurs définis dans le plan de recrutement (par domaine)		Surveillance des prestataires de services
	Former les agents recrutés afin qu'ils puissent être qualifiés inspecteurs de surveillance (plan de formation).	2025	DSACH		2.1.1 Taux de mise en œuvre des PQ prioritaires 2.1.2 Taux de mise en œuvre des PQ 2.1.3 Taux de mise en œuvre des PQ (par domaine)		Revue de sécurité du PNS Comité directeur PNS Comité DSACH/Prestataires de services
SEI 2.2 Mettre en œuvre la surveillance des prestataires de services	Mettre en œuvre les audits des prestataires de services dans tous les domaines : AIR, OPS, ANS, AGA, PEL.	2024			Taux de réalisation des audits planifiés dans les programmes de surveillance (par domaine)		
	Mettre en place le suivi des événements sécurité	2024	DSACH	DNA, AAN, SunRise et autres opérateurs aériens	Nombre d'événements sécurité suivi (par domaine)		
	Mettre en place le suivi des études d'impact.	2025			Nombre d'études d'impact suivies (par domaine AIR, OPS, ANS, AGA).		

OBJECTIF 3 : Mettre en œuvre un PNS efficace							
CIBLE 3.1 Mettre en œuvre progressivement le PNS en 3 phases							
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Date objectif	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures Indicateurs	Priorité	Activités de suivi
SEI 3.1 Construire pas à pas le PNS	Mettre en œuvre les Revues de Sécurité PNS, les Comités Directeur PNS.	2024	DSACH	DNA, AAN, SunRise et autres opérateurs aériens	3.1.1 Niveau d'évaluation du PNS (voir Annexe 1)		Surveillance des prestataires de services
	Mettre en œuvre les Comités DSACH / Prestataires de services PNS.	2024			3.1.2 Taux de mise en œuvre des PQ PNS		Revue de sécurité du PNS
	Elaborer le Plan National de Sécurité d'Haïti (NASPH).	2025					Comité directeur PNS
	Mettre en œuvre le NASPH	2025 à 2027					Comité DSACH/Prestataires de services
	Suivre la mise en œuvre du NASPH	2025 à 2027					
	Evaluer le PNS (voir annexe 1).	2025					

OBJECTIF 3 : Mettre en œuvre un PNS efficace CIBLE 3.2 S'assurer de la mise en œuvre progressive des SGS des prestataires de services CIBLE 3.3 Effectuer l'acceptation initiale des SGS des prestataires de services avant fin 2026							
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Date objectif	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures Indicateurs	Priorité	Activités de suivi
SEI 3.2 Suivre la mise en œuvre des SGS des prestataires de services	Publier des exigences et des guides pour la mise en œuvre des SGS des prestataires de services.	2024	DSACH	DNA, AAN, SunRise et autres opérateurs aériens	3.2.1 Nombre d'évènements sécurité notifiés à DSACH par prestataire de services.		Surveillance des prestataires de services
	Mettre en œuvre les SGS	2024 à 2026	DNA, AAN, SunRise et autres opérateurs aériens		3.2.2 Nombre d'études d'impact soumises à DSACH par prestataire de services.		Revue de sécurité du PNS
	Auditer partiellement les SGS des prestataires de services	2025	DSACH		3.2.3 Nombre d'indicateurs de sécurité par prestataires de services.		Comité directeur PNS Comité DSACH/Prestataires de services
SEI 3.3 Effectuer l'acceptation initiale des SGS des prestataires de services avant fin 2026	Définir les modalités d'acceptation des SGS (procédure interne de validation)	2024	DSACH		3.3.1 Nombre de SGS acceptés (voir procédure interne d'évaluation des SGS).		
	Audits de validation des SGS	2026	DSACH				

OBJECTIF 4 : Accroître la collaboration au niveau régional. CIBLE 4.1 Transmettre régulièrement des informations sécurité au bureau régional OACI Mexico (NACC). CIBLE 4.2 Participer aux réunions organisées par le NACC et à des activités internationales.							
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Date objectif	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures Indicateurs	Priorité	Activités de suivi
SEI 4.1 Transmettre régulièrement des informations sécurité vers le bureau régional OACI Mexico (NACC).	Transmettre des informations sécurité au NACC	2025	DSACH	DNA, AAN, SunRise et autres opérateurs aériens	Nombre de transmissions vers NACC		
	Transmettre le NASPH au NACC	2025	DSACH				
SEI 4.2 Participer aux réunions organisées par le NACC et à des activités internationales	Etablir la liste des réunions	2025	DSACH				

OBJECTIF 5 : Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les fournisseurs de services

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Date objectif	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures Indicateurs	Priorité	Activités de suivi
Non mis en œuvre							

OBJECTIF 6 : Veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour soutenir des opérations sûres
Cible 6.1 Améliorer la qualité des infrastructures aéroportuaires à Cap Haïtien
Cible 6.2 Certifier l'aérodrome de Port au prince

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Date objectif	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures Indicateurs	Priorité	Activités de suivi
SEI 6.1 Veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour soutenir des opérations sûres	Mettre en place une alimentation électrique fiable à Cap Haïtien.	2025	AAN et DNA	SunRise et autres opérateurs aériens	6.1 .1 Nombre d'incidents avec cause énergie à Cap Haïtien		Surveillance DSACH Revue de sécurité du PNS
	Clôturer efficacement l'aérodrome de Cap Haïtien et mettre en place une surveillance pour détecter rapidement les défaillances.	2025	AAN		6.1.2 Nombre d'incursions piste animales ou humaines à Cap Haïtien		
SEI 6.2 Certifier l'aérodrome de Port au Prince	Certifier l'aéroport de Port au Prince	2025	DSACH et AAN				