REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail - Patrie
---
MINISTERE DES TRANSPORTS
---
SECRETARIAT GENERAL
---
DIVISION DE L'AVIATION CIVILE
---
CELLULE DES NORMES

REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work - Fatherland
---
MINISTRY OF TRANSPORT
---
SECRETARIAT GENERAL
---
CIVIL AVIATION DIVISION
---
STANDARDS UNIT

**DECISION N° 0490 /D/MINT/SG/DAC/CJ/CN du 14 OCT 2026**
**Approuvant le Plan National pour la Sécurité de l'Aviation Civile (NASP)**

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS,**

Vu la Constitution ;
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, ratifiée le 15 janvier 1960;
Vu le Règlement n°05/23-UEAC-66-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;
Vu le Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 24 mai 2024 fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en Zone CEMAC ;
Vu le décret n° 2011/408 du 09 décembre 2011 portant organisation du Gouvernement, modifié et complété par le décret n° 2018/190 du 02 mars 2018;
Vu le décret n°2012/250 du 1er juin 2012 portant organisation du Ministère des Transports ;
Vu le décret n°2018/191 du 02 mars 2018 portant réaménagement du Gouvernement ;
Vu le décret n°2019 du 04 janvier 2019 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité aéronautique,

**DECIDE :**

**Article 1er.-** La présente décision approuve et rend exécutoire le Plan National pour la Sécurité de l'Aviation Civile en abrégé « NASP ».

**Article 2.-** (1) Le Plan National pour la Sécurité de l'Aviation Civile ci-joint en annexe constitue la feuille de route de la gestion de la sécurité de l'aviation civile pour les années 2026-2028.

(2) Il présente les orientations stratégiques de l'Etat du Cameroun en matière de gestion de la sécurité de l'aviation civile ainsi que les actions prioritaires envisagées pour améliorer le niveau de sécurité.

**Article 3.-** Les dispositions du Plan National pour la Sécurité de l'Aviation Civile s'appliquent à tous les acteurs de l'aviation civile au Cameroun. Il s'agit notamment :

- des exploitants techniques et commerciaux : compagnies aériennes, centres de maintenance ;
- des gestionnaires d'infrastructures et services : exploitants d'aérodromes et d'aéroports, fournisseurs des services de la navigation aérienne, compagnies d'assistance en escale ;
- du personnel aéronautique : personnel navigant et technique ;
- de l'autorité aéronautique.

**Article 4.-** Le présent Plan National pour la Sécurité de l'Aviation Civile est amendable par le Directeur Général de l'Autorité aéronautique.

**Article 5.-** La présente décision sera enregistrée, publiée suivant la procédure d'urgence puis insérée au journal officiel en français et en anglais. /-

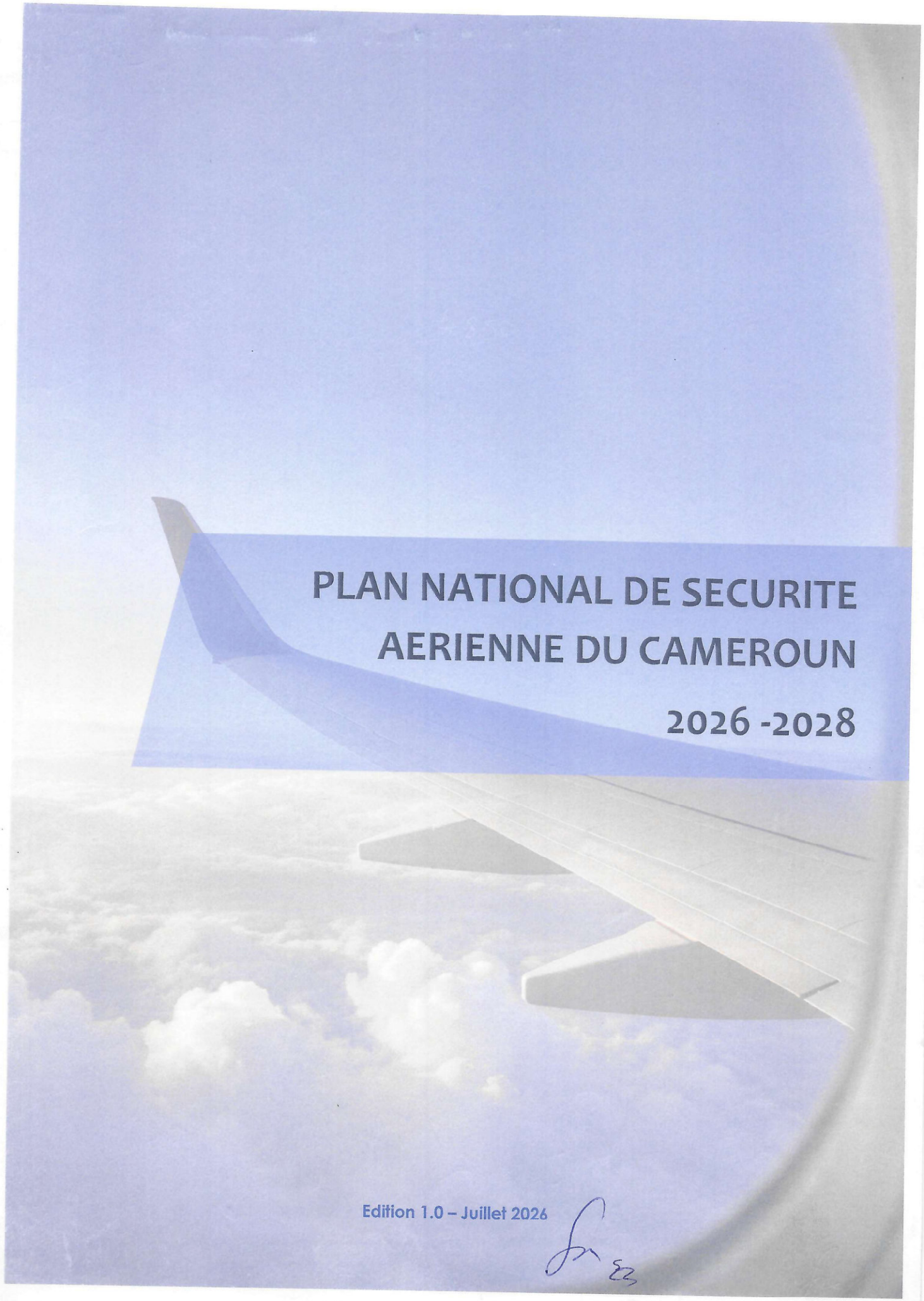
*Yaoundé, le* 14 OCT 2026

**LE MINISTRE DES TRANSPORTS,**

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN Republic of Cameroon PAIX - TRAVAIL - PATRIE Peace - Work - Fatherland Le Ministre Ministry of Transports MINISTÈRE DES TRANSPORTS

NGALLE BIBEHE Jean Ernest Masséna

**Ampliations :**
-DG/CCAA ;
-tous les intéressés.



# PLAN NATIONAL DE SECURITE AERIENNE DU CAMEROUN

## 2026 -2028

Edition 1.0 – Juillet 2026

## TABLE DES MATIERES


**Table des matières** ..... 1

**Glossaire** ..... 2

1.1. Définitions ..... 2

1.2. Acronymes et abréviations ..... 3

1.3. Taxonomie ADREP ..... 5

**Avant- propos** ..... 6

**1. Objectif** ..... 7

**2. Contexte organisationnel et opérationnel** ..... 7

2.1. Contexte organisationnel ..... 7

2.2. Contexte opérationnel ..... 8

2.2.1. Exploitants d'aéronefs ..... 8

2.2.2. Organismes de maintenance d'aéronefs ..... 8

2.2.3. Infrastructures aéroportuaires ..... 8

2.2.4. Fourniture des services de navigation aérienne ..... 8

2.2.5. Organismes de formation ..... 9

2.2.6. Évolution du trafic aérien ..... 9

**3. Objectifs et indicateurs stratégiques en matière de sécurité aérienne** ..... 10

**4. Principaux défis de sécurité** ..... 12

4.1. Défis organisationnels de sécurité ..... 12

4.2. Défis opérationnels de sécurité ..... 12

**5. Mesure de la performance et suivi de la mise en œuvre du NASP** ..... 15

**Annexe : actions prioritaires du Plan national de sécurité aérienne** ..... 17

## GLOSSAIRE

### 1.1. Définitions

**Conséquence ultime** : Résultat le plus sévère et plausible auquel peut conduire un événement indésirable, correspondant généralement à un accident tel que défini à l'Annexe 13 de l'OACI.

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

**Données de sécurité** : Ensemble défini de faits ou de valeurs collectés à des fins de référence, de traitement ou d'analyse, qui pourrait être utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité.

**Éléments cruciaux** : Fondements sur lesquels repose un système efficace de la supervision de la sécurité.

**Événement indésirable** : Événement opérationnel non planifié, survenant au sein du système aéronautique, susceptible de compromettre la sécurité des opérations, sans nécessairement entraîner un accident.

**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.

**Initiative de renforcement de la sécurité :** Une ou plusieurs mesures pour éliminer ou atténuer les risques de sécurité opérationnelle ou pour remédier à un problème de sécurité.

**Programme national de sécurité :** Ensemble intégré de lois, de règlements, de politiques, d'objectifs, de processus, de procédures et d'activités visant à gérer la sécurité, à l'échelon national.

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

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

**Système de gestion de la sécurité :** 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.

## 1.2. Acronymes et abréviations

| | |
|---|---|
| **AANDD** | Base de données AFI des carences de navigation aérienne *(AFI Air Navigation Deficiencies Database)* |
| **AASPG** | Groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation Afrique - Océan Indien *(Africa – Indian Ocean Aviation System Planning and implementation Group)* |
| **ADREP** | Compte rendu d'accident/incident *(Accident / Incident Data Reporting)* |
| **ATIS** | Service automatique d'information de région terminale *(Automatic Terminal Information Service)* |
| **ATM** | Gestion du trafic aérien *(Air Trafic Management)* |
| **AFIS** | Service d'information en vol d'aérodrome *(Aerodrome Flight Information Service)* |
| **CAT II** | Approche de précision de catégorie II |
| **CTA** | Certificat de Transporteur Aérien |
| **COTA** | Certificat d'Opérateur de Travail Aérien |
| **Doc 10161** | Document OACI « Feuille de route mondiale pour la sécurité aérienne » |
| **EC** | Élément crucial |
| **FIR** | Région d'information de vol *(Flight Information Region)* |
| **GASP** | Plan mondial pour la sécurité aérienne *Global Aviation Safety* Plan |
| **HRC** | Catégorie d'événement à risque élevé *(High Risk* Category) |
| **NASP** | Plan national de sécurité aérienne *(National Aviation Safety Plan)* |
| **OACI** | Organisation de l'aviation civile internationale |
| **PNS** | Programme National de Sécurité |
| **RASP-AFI** | Plan régional de la sécurité aérienne pour la Région Afrique-océan Indien *(Regional Aviation Safety Plan – Africa and Indian Ocean)* |
| **RPAS** | Système d'aéronef télépiloté *(Remotely Piloted Aircraft System)* |
| **SARP** | Normes et pratiques recommandées *Standard and Recommended Practice* |
| **USOAP** | Programme universel d'audit de la supervision de la sécurité *(Universal Safety Oversight Audit Programme)* |
| **VHF** | Bande de fréquence « Très haute fréquence » *(Very High Frequency)* |
| **ZCIT** | Zone de convergence intertropicale |

## 1.3. Taxonomie ADREP

**ATM** Catégorie d'événements de sécurité relatifs :

- à la gestion du trafic aérien ; ou
- aux systèmes de communications, de navigation ou de surveillance (CNS)

**BIRD** Catégorie d'événements de sécurité relatifs à une collision / quasi-collision avec un ou des oiseaux.

**G-COL** Collision lors du roulage vers ou depuis une piste en service.

**LOC-I** Catégorie d'événements de sécurité relatifs à la Perte de contrôle de l'aéronef en vol.

**MAC** Catégorie d'événements de sécurité relatifs aux quasi-collisions ou collisions entre aéronefs en vol.

**NAV** Catégorie d'événements de sécurité relatifs à une navigation incorrecte d'un aéronef, au sol ou en vol.

**RAMP** Catégorie d'événements de sécurité survenant pendant, ou liés aux opérations d'assistance au sol des aéronefs.

**RE** Catégorie d'événements de sécurité relatifs à une sortie de piste ou un dépassement de la piste.

**RI** Catégorie d'événements de sécurité relatifs à la présence non autorisée d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne sur la zone protégée d'une surface désignée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs

**SCF** Catégorie d'événements de sécurité relatifs à une panne ou un dysfonctionnement d'un composant ou d'un équipement / d'un groupe motopropulseur.

**WSTRW** Catégorie d'événements de sécurité relatifs à un vol avec cisaillement de vent ou orage.

## AVANT- PROPOS

(1) Le paysage aéronautique africain connaît de profondes mutations, portées par la croissance du trafic, l'intégration de nouvelles technologies et la diversification des activités aériennes. En raison de sa position stratégique au cœur de l'Afrique centrale, le Cameroun est pleinement engagé dans cette dynamique. Tirer parti des perspectives de développement qu'elle offre à notre pays implique une responsabilité fondamentale : garantir à tous les usagers de notre espace aérien un niveau de sécurité toujours plus élevé.

(2) Face à la complexité croissante des activités aéronautiques, nous ne pouvons plus nous limiter à réagir aux événements de sécurité. Le temps est désormais à l'anticipation. Il nous appartient de promouvoir une culture de sécurité proactive, fondée notamment sur l'identification des dangers et la gestion des risques avant qu'ils ne résultent en des conséquences ultimes. Cette démarche constitue le socle de la confiance, valeur essentielle qui unit l'ensemble des acteurs du secteur et les usagers du transport aérien.

(3) C'est dans cet esprit que nous présentons ***« Cap Sécurité 2028 »,*** le premier Plan national de sécurité aérienne du Cameroun. Bien plus qu'un document de planification, il constitue notre feuille de route commune pour les trois prochaines années. Il traduit priorité de sécurité en actions concrètes, mesurables et hiérarchisées. Élaboré avec le concours de l'ensemble des acteurs du système aéronautique national, il s'appuie sur l'analyse des données de sécurité disponibles et s'inscrit dans la continuité des objectifs de sécurité définis aux niveaux mondial et régional.

(4) La réussite de « Cap Sécurité 2028 » reposera sur la mobilisation et l'engagement de chacun. La sécurité est, en effet, une responsabilité partagée : elle exige une vigilance permanente et une coopération étroite de l'ensemble des parties prenantes.

(5) Ensemble, conjuguons nos efforts pour atteindre les objectifs ambitieux de ce plan. Faisons de la sécurité un véritable levier du développement durable de l'aviation au Cameroun, au service de la croissance économique, de la connectivité et du progrès social de notre pays.

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN Republic of Cameroon PAIX - TRAVAIL - PATRIE Peace - Work - Fatherland Le Ministre Ministry of Transport MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**Jean Ernest Massena NGALLE BIBEHE,**

**Ministre des Transports**

## 1. OBJECTIF

(1) Le Plan national de sécurité aérienne (NASP), élaboré dans le cadre de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (PNS), constitue l'instrument opérationnel par lequel l'État du Cameroun définit, planifie et coordonne les actions nécessaires à l'atteinte de ses objectifs de sécurité.

(2) Couvrant la période 2026-2028, le présent plan vise principalement à :

(a) identifier et hiérarchiser les principales problématiques de sécurité qui affectent le système aéronautique camerounais ;

(b) définir les objectifs et les cibles de sécurité à atteindre au niveau national ;

(c) déterminer les initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) nécessaires pour réduire les risques identifiés et remédier aux carences constatées ;

(d) préciser les actions, les responsabilités, les échéances et les mécanismes de suivi permettant de mesurer les progrès accomplis.

(2) Le présent plan fournit un cadre cohérent pour la planification, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des actions de sécurité. À travers ce cadre, l'État entend fédérer les efforts de toutes les parties prenantes autour d'un enjeu commun : répondre efficacement aux défis organisationnels et opérationnels prioritaires en matière de sécurité.

## 2. CONTEXTE ORGANISATIONNEL ET OPERATIONNEL

### 2.1. Contexte organisationnel

(1) Le Cameroun dispose d'une autorité de l'aviation civile autonome, dotée de la personnalité juridique et de l'autonomie financière. Elle est notamment chargée du contrôle et de la régulation de la sécurité aérienne.

(2) Les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation sont conduites par des commissions ad hoc instituées par le ministre chargé de l'aviation civile, conformément au cadre juridique et réglementaire en vigueur.

(3) Le dernier audit du système national de supervision de la sécurité réalisé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) remonte à 2015. Le taux de mise en œuvre effective des éléments cruciaux du système de supervision de la sécurité résultant de cet audit est de 57,5 %. Les domaines présentant les taux de mise en œuvre effective les plus faibles sont les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG), avec 8,3 %, et les aérodromes et aides au sol (AGA), avec 32,3 %.

(4) Le Cameroun accueillera, en novembre 2026, un audit complet dans le cadre de l'Approche de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA), le précédent audit complet ayant été réalisé en 2006. Cet audit permettra de disposer d'une évaluation actualisée du système national de supervision de la sécurité, de mesurer les progrès accomplis et d'identifier les domaines nécessitant des actions de renforcement

## 2.2. Contexte opérationnel

### 2.2.1. Exploitants d'aéronefs

(1) Une vingtaine de compagnies aériennes régulières assure la desserte nationale, régionale et internationale, avec une activité principalement concentrée sur les aéroports de Douala, Yaoundé-Nsimalen et Garoua.

(2) Quatre (04) exploitants, dont la compagnie aérienne nationale Cameroon Airlines Corporation, sont détenteurs d'un certificat de transporteur aérien commercial (CTA) pour effectuer des vols réguliers ou à la demande,

(3) Outre les vols commerciaux réguliers, l'activité aérienne nationale comprend des opérations d'aviation générale et de travail aérien. Ces activités couvrent notamment l'épandage, l'ambulance aérienne, les vols de soutien logistique, les vols privés et certaines opérations spécialisées, qui nécessitent un suivi adapté compte tenu de la diversité de leurs profils opérationnels.

(4) Ainsi, deux (02) exploitants sont détenteurs d'un certificat d'opérateurs en travail aérien (COTA)

### 2.2.2. Organismes de maintenance d'aéronefs

Le Cameroun compte :

(a) quatre (04) organismes de maintenance agréé (OMA)

(b) deux (02) unités de maintenance d'aéronefs

### 2.2.3. Infrastructures aéroportuaires

(1) Le Cameroun dispose d'un réseau aéroportuaire structuré autour de plateformes internationales et secondaires. Les aéroports de Douala, Yaoundé-Nsimalen et Garoua concentrent l'essentiel du trafic commercial, tandis que les autres plateformes contribuent à la desserte intérieure et opérations spécialisées permettant un maillage territorial complet.

(2) Ainsi, le réseau des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique comprend notamment :

(a) quatre (04) aéroports internationaux ;

(b) neuf (09) aérodromes secondaires.

### 2.2.4. Fourniture des services de navigation aérienne

(1) Les services de navigation aérienne sont fournis principalement par l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) et

par la CCAA, conformément à leurs missions respectives assignées dans l'espace aérien camerounais.

(2) Le dispositif national comprend notamment un (01) centre de contrôle régional, cinq (05) tours de contrôle, cinq (05) organismes d'approche et six (06) prestataires AFIS disséminés sur le territoire.

### 2.2.5. Organismes de formation

Le Cameroun compte quatre (04) organismes de formation agréés dont le périmètre couvre notamment :

(a) les personnels navigants techniques ;

(b) les personnels navigants commerciaux ;

(c) techniciens de maintenance d'aéronefs ;

(d) pompiers d'aérodromes.

### 2.2.6. Évolution du trafic aérien

(1) Le trafic aérien national en mouvements d'aéronefs (arrivées et départs) est relativement stable depuis 2023 (post covid-19).

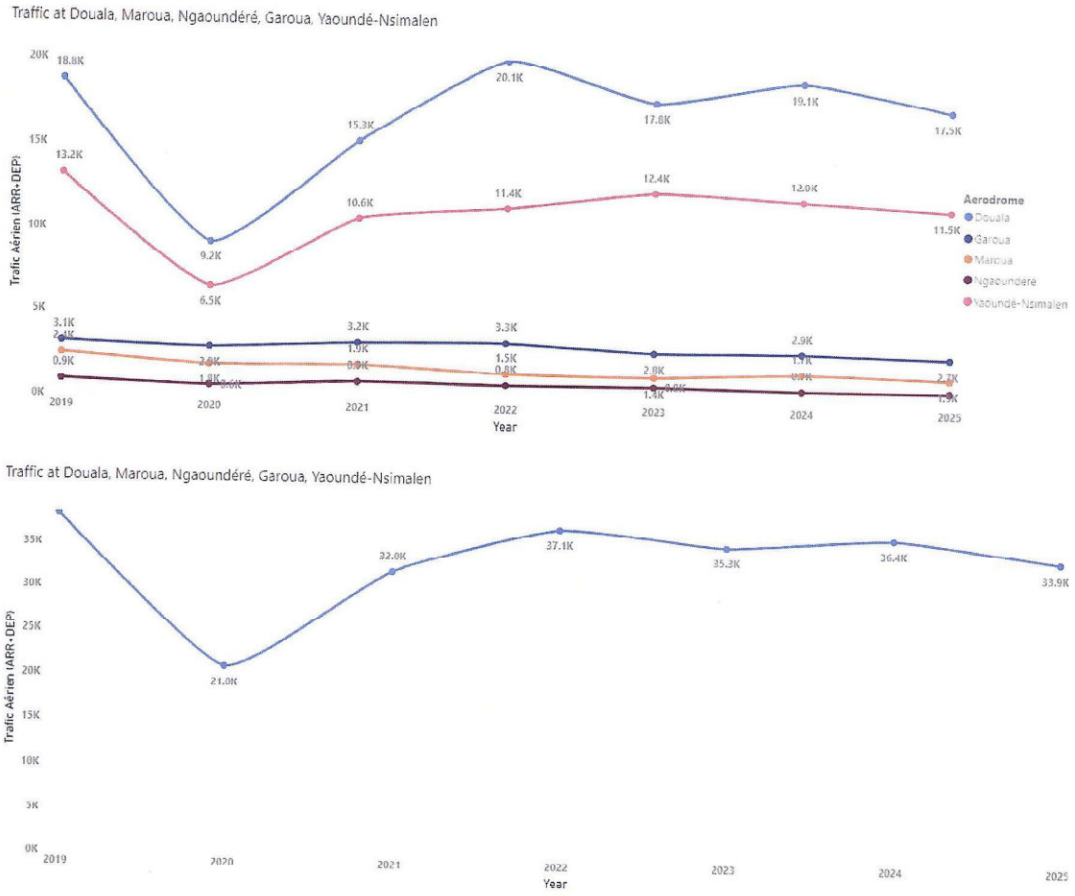



***Figure 1:*** *Évolution du trafic aérien (arrivées et départs) entre 2019 et 2025*

(2) S'agissant du trafic passager, les données disponibles confirment la reprise progressive enregistrée après la forte baisse de 2020. Cette reprise est principalement portée par les aéroports de Douala et de Yaoundé-Nsimalen, qui demeurent les deux principales plateformes du pays en volume de passagers. Garoua conserve un niveau de trafic plus modeste, mais relativement stable sur la période observée.

(3) Globalement, les indicateurs de trafic traduisent une consolidation de l'activité aérienne nationale.

## 3. OBJECTIFS ET INDICATEURS STRATEGIQUES EN MATIERE DE SECURITE AERIENNE

(1) Le présent plan vise à atteindre deux objectifs stratégiques :

(a) Réduire continuellement le nombre d'accidents et incidents graves impliquant des aéronefs civils au Cameroun ;

(b) Renforcer le système de supervision de la sécurité.

(2) Ce plan se décline en quatre objectifs spécifiques :

(a) Réduire de manière continue les risques de sécurité opérationnelle ;

(b) Renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité ;

(c) Mettre en place et rendre fonctionnel le Programme National de Sécurité ;

(d) Disposer de l'infrastructure appropriée pour appuyer la sécurité des opérations.

(3) Le tableau 1 fournit des détails sur ces objectifs spécifiques avec leurs cibles et indicateurs associés.

| Objectifs | Cibles | Indicateurs | Lien avec le GASP |
|---|---|---|---|
| **Réduire continuellement les risques de sécurité opérationnelle.** | Réduire le taux d'accidents et d'incidents graves au niveau national. | 1. Nombre d'accidents d'aéronefs civils en transport aérien commercial au Cameroun pour 10 000 mouvements.<br>2. Nombre d'accidents d'aéronefs civils en aviation générale et travail aérien.<br>3. Nombre d'événements classées au moins comme « incident significatif » pour 10 000 mouvements enregistrés. | ***Objectif 1*** *: Parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle.* |
| **Renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité.** | Atteindre un taux de mise en œuvre effective de 75% d'ici 2028. | 1. Taux de mise en œuvre du système de supervision de la sécurité.<br>2. Taux de mise en œuvre effective de l'EC-4<br>3. Taux de mise en œuvre effective de l'EC-8 | ***Objectif 2*** *: Renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité.* |
| **Mettre en place et gérer le Programme National de Sécurité** | Disposer d'un PNS opérationnel en 2028. | 1. Taux de mise en œuvre effective dans le domaine SSP<br>2. Taux de mise en œuvre du plan d'implémentation du PNS<br>3. Pourcentage de prestataires impliqués dans le transport aérien commercial international dont le SMS est accepté par la CCAA. | ***Objectif 3*** *: Mettre en place et gérer des programmes nationaux de sécurité.* |
| **Disposer de l'infrastructure appropriée pour appuyer la sécurité des opérations aériennes** | Résoudre toutes les carences liées aux infrastructures utilisées pour les opérations aériennes commerciales, identifiées au 31/12/2025 | 1. Pourcentage de résolution des carences en matière de navigation aérienne liées aux infrastructures reportées dans l'AANDD.<br>2. Pourcentage de résolution des carences en matière de navigation aérienne sur les aérodromes accueillant un trafic aérien commercial régulier. | |

**Tableau 1** : Objectifs spécifiques, cibles et indicateurs du NASP

## 4. PRINCIPAUX DEFIS DE SECURITE

### 4.1. Défis organisationnels de sécurité

(1) Un défi organisationnel est une problématique systémique, transversale, ayant une incidence significative sur la capacité de l'État à gérer de manière proactive la sécurité de l'aviation civile.

(2) Au Cameroun, cette capacité est confrontée à un enjeu majeur lié à l'évolution du cadre réglementaire du secteur, notamment l'adoption récente par les États membres de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) de règlements communautaires en matière d'aviation civile. Elle se trouve également confrontée à la nécessité d'assurer une mise à jour régulière des règlements nationaux à la suite des amendements des SARPs de l'OACI.

(3) Les défis organisationnels identifiés dans le présent plan ont été déterminés à partir de l'analyse de différentes sources d'information, notamment :

(a) les rapports des derniers audits USOAP de l'OACI ;

(b) les recommandations des missions d'assistance de l'OACI ;

(c) les rapports d'évaluations de la performance au niveau national.

(4) Ces défis portent sur six (06) thématiques :

(a) la mise en place d'un système d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation civile conforme aux SARPs de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago ;

(b) la mise en place d'un mécanisme souple d'adoption de la réglementation technique relative à la sécurité aérienne, en application de la Résolution A37-15 de l'Assemblée de l'OACI ;

(c) la transition progressive et maitrisée vers la règlementation de la CEMAC en matière d'aviation civile ;

(d) l'opérationnalisation du Programme National de Sécurité de l'État (PNS) ;

(e) la mise aux normes des infrastructures de navigation aérienne et d'aérodromes accueillant un trafic commercial régulier ;

(f) la mise en œuvre de la surveillance fondée sur les risques.

### 4.2. Défis opérationnels de sécurité

(1) Un défi opérationnel de sécurité désigne une problématique majeure affectant l'activité aéronautique, et caractérisée par une exposition à un niveau de risque élevé, susceptible de compromettre la sécurité.

(2) Dans le cadre du présent plan, l'identification des défis opérationnels repose sur la détermination des catégories d'événements à risque élevé (High-Risk Categories – HRC) pertinentes pour le contexte national. Cette identification s'appuie sur une analyse systématique des données de sécurité disponibles au niveau national, conformément aux SARPs de l'OACI.

(3) La méthodologie suivante est appliquée :

(a) **Constitution de la base d'analyse** : les événements de sécurité classés significatifs ou plus sévères (incluant incidents significatifs et graves) au cours de la période de référence sont recensés et enregistrés.

(b) **Détermination des conséquences ultimes plausibles** : pour chaque événement recensé, la conséquence ultime la plus probable est identifiée, en tenant compte du contexte opérationnel, des conditions environnementales et des circonstances de survenue. Cette étape permet d'établir un lien entre les événements observés et les catégories d'accidents définies dans la taxonomie ADREP de l'OACI.

(c) **Évaluation du niveau de risque individuel** : chaque événement fait l'objet d'une évaluation du risque : probabilité d'occurrence du scénario d'accident associé, et gravité des conséquences potentielles ; cette évaluation permet de lui attribuer un indice de risque.

(d) **Analyse agrégée des scénarios d'accidents** : des analyses croisées sont réalisées afin d'identifier, à l'échelle globale, les conséquences ultimes les plus récurrentes et les plus critiques. Cette analyse permet de mettre en évidence les catégories d'accidents prédominantes dans le système aéronautique national.

(e) **Identification des facteurs contributifs dominants** : les événements de sécurité à l'origine des conséquences ultimes prédominantes sont analysées afin d'identifier les types d'événements et les conditions opérationnelles qui contribuent le plus significativement à la survenue des scénarios d'accidents identifiés.

Cette analyse a permis d'établir la cartographie des risques présentée ci-après :

| | | *Conséquences ultimes* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | LOC-I | MAC | CFIT | G-COL | Dommages sur l'aéronef |
| *Événements indésirables* | ATM | | X | | # | |
| | RI | | | | X | |
| | SCF | X[1] | | | # | |
| | BIRD | #[2] | | | | X |
| | WSTRW | | | | X | |

**Tableau 2** : cartographie des risques de sécurité

[1] *La catégorie d'évènement conduit à un accroissement significatif de la probabilité d'occurrence de la conséquence ultime (considérée ici comme « catégorie d'évènement à risque élevé de décès »).*

[2] *La catégorie d'évènement conduit exceptionnellement à la conséquence ultime (considérée ici comme « catégorie d'évènements à risque élevé de décès »).*

(f) **Priorisation des catégories d'événements à risque élevé** : La priorisation des HRC est établie sur la base de la fréquence d'occurrence des facteurs contributifs, et du niveau moyen de gravité associé aux scénarios d'accidents correspondants. Cette approche permet de hiérarchiser les catégories HRC en fonction de leur impact global sur la sécurité du système.

(4) L'application de cette méthodologie a permis d'identifier les catégories d'événements à risque élevé pertinentes dans le contexte camerounais, constituant le socle des priorités de « Cap sécurité 2028 ». Ces catégories sont présentées dans le tableau ci-dessous.

| Ordre de priorité | Catégories d'évènements à risque élevé au niveau national (HRC) | Facteurs contributifs |
|---|---|---|
| **HRC 1** | **Quasi-collisions ou collisions entre aéronefs en vol (MAC)** | • *Interférence des fréquences aéronautiques ;*<br>• *Indisponibilité des aides à la navigation aérienne ;*<br>• *Panne communication sol.*<br>• *Problème de coordination entre espaces aériens* |
| **HRC 2** | **Incursion sur piste (RI)** | • *Porosité des barrières de sûreté des aéroports ;*<br>• *Méconnaissance des règles de circulation côté piste.* |
| **HRC 3** | **Perte de contrôle en vol (LOC-I)** | • *Pannes ou dysfonctionnement des composants et/ou du moteur d'un aéronef ;*<br>• *Conditions météorologiques défavorables.* |
| **HRC 4** | **Impacts d'oiseaux (BIRD)** | • *Phénomène de migration des oiseaux ;*<br>• *Présence de hautes herbes et/ou utilisation incompatible des terrains aux alentours des plateformes aéroportuaires ;*<br>• *Absence ou inadéquation des mesures de prévention du risque faunique sur les aéroports.* |
| **HRC 5** | **Évènements associés aux conditions météo ( WSTRW)** | • *Faible visibilité et/ou plafond de nuages bas sur les aéroports ;*<br>• *Indisponibilité/mauvaise qualité des renseignements météo ;*<br>• *Variation significative du vent (vent de cisaillement, rafale etc.)* |

***Tableau 3*** : catégories d'événements à risque élevé

(5) Par ailleurs, l'analyse de la base de données des événements de sécurité permet de dégager deux catégories qui appellent une attention particulière, et sont considérées comme préoccupations de sécurité émergentes. Il s'agit des catégories :

(a) **RAMP :** Événements survenant pendant, ou liés aux opérations d'assistance au sol des aéronefs ;

(b) **NAV :** Événements liés à une navigation incorrecte d'un aéronef, au sol ou en vol.

(6) Enfin, en considérant les HRC identifiées à l'échelle mondiale et régionale, respectivement dans le GASP et le RASP-AFI, ainsi que des événements survenus au cours des cinq (05) dernières années, une attention particulière sera accordée aux facteurs contributifs associés aux événements de type **RE (Runway Excursion)**.

(7) Ainsi, les défis et préoccupations émergentes de sécurité décrites dans la cette section orientent les actions prioritaires définies dans l'annexe du présent plan.

## 5. MESURE DE LA PERFORMANCE ET SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU NASP

(1) La CCAA est chargée de coordonner et de suivre la mise en œuvre du NASP. À ce titre, elle assure le suivi continu des initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) prévues dans le présent plan, afin de mesurer les progrès accomplis, vérifier l'atteinte des résultats attendus et identifier, en temps utile, les ajustements nécessaires.

(2) Le suivi et l'évaluation du NASP s'appuient sur les mécanismes de gouvernance, de coordination et de revue établis dans le cadre du Programme national de sécurité (PNS), notamment sur ses entités et instances compétentes. Ils portent en particulier sur :

(a) l'état d'avancement des initiatives de renforcement de la sécurité ;

(b) l'évolution des indicateurs de performance de sécurité ;

(c) le niveau d'atteinte des objectifs et des cibles nationaux de sécurité ;

(d) l'efficacité des mesures mises en œuvre pour maîtriser les risques identifiés.

(3) La CCAA publie un rapport annuel sur la sécurité afin de fournir aux parties prenantes des informations actualisées sur la mise en œuvre du NASP. Outre les informations visées au paragraphe (2), ce rapport présente les nouveaux risques ou enjeux de sécurité nécessitant une attention particulière.

(4) Ce rapport est également transmis au Groupe de planification et de mise en œuvre du système d'aviation Afrique - Océan Indien (AASPG), organe consultatif de l'OACI, afin de contribuer à l'identification et à l'évaluation des risques de sécurité opérationnelle ainsi qu'à la planification des actions de sécurité au niveau régional.

(5) Le NASP fait l'objet d'une revue annuelle et, lorsque cela est nécessaire, d'une révision. Cette revue vise à s'assurer que les risques de sécurité opérationnelle, les problématiques de sécurité, les objectifs, les cibles et les actions prioritaires demeurent pertinents au regard de l'évolution du contexte aéronautique national, régional et mondial.

(6) Lorsque les résultats constatés révèlent qu'un objectif ou une cible nationale de sécurité n'est pas atteint, les causes de cet écart sont analysées et documentées. Sur la base de cette analyse, les actions concernées, les ressources mobilisées, les responsabilités attribuées ou les échéances fixées peuvent être réévaluées et ajustées.

(7) De même, lorsqu'un nouveau risque critique de sécurité opérationnelle est identifié ou qu'un risque existant connaît une évolution significative, des mesures d'atténuation proportionnées sont définies et mises en œuvre dans les meilleurs délais. Selon la nature et l'importance du risque, ces mesures peuvent conduire à une révision anticipée du NASP, afin de garantir que le plan demeure un instrument dynamique, pertinent et efficace de gestion de la sécurité aérienne nationale.

## ANNEXE : ACTIONS PRIORITAIRES DU PLAN NATIONAL DE SECURITE AERIENNE

**Objectif 1 : Réduire de manière continue les risques de sécurité opérationnelle.**

*Cible : Réduire le taux d'accidents et d'incidents graves au niveau national.*

| *Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)* | *Actions spécifiques* | *Délai* | *Responsable* | *Parties prenantes* | *Priorité*[3] |
|---|---|---|---|---|---|
| **SEI-1. Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents MAC** | *i.* Concevoir, puis approuver les procédures de vol pour les aéroports de N'Gaoundéré, Bertoua, Tiko, Kribi, Bamenda et Yaoundé-Ville. | *Décembre 2028* | CCAA, MINDEF | - | P2 |
| | *ii.* Assurer la couverture VHF complète de l'espace aérien camerounais. | *Décembre 2027* | ASECNA | MINDEF, MINT, CCAA | P2 |
| | *iii.* Déployer les moyens de surveillance pour couvrir l'ensemble de l'espace aérien camerounais | *Décembre 2028* | ASECNA | CCAA | P2 |
| | *iv.* Mettre en œuvre de l'ATIS sur les aéroports internationaux de Yaoundé-Nsimalen, Douala et Garoua. | *Décembre 2028* | ASECNA | CCAA | P2 |
| **SEI-2. Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RI** | *i.* Établir et mettre en œuvre un programme national de sécurité des pistes | *Décembre 2027* | CCAA | ADC, CCAA(DECA), ASECNA | P2 |

[3] *P1 : Priorité très élevée* *P2 : Priorité élevée* *P3 : Priorité modérée*

| **Objectif 1 : Réduire de manière continue les risques de sécurité opérationnelle.**<br>*Cible : Réduire le taux d'accidents et d'incidents graves au niveau national.* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)*** | ***Actions spécifiques*** | ***Délai*** | ***Responsable*** | ***Parties prenantes*** | ***Priorité[3]*** |
| | *ii.* Surveiller et évaluer la mise en œuvre des procédures de délivrance des permis de conduire côté piste, sur les aéroports internationaux de Douala et Yaoundé-Nsimalen. | *Décembre 2028* | CCAA | ADC | P2 |
| | *iii.* Mettre en place une signalisation adéquate au niveau de la zone d'aviation générale de l'aéroport international de Douala. | *Décembre 2028* | ADC, ASECNA | CCAA | P2 |
| | *iv.* Construire / Réhabiliter la clôture de l'aéroport de N'Gaoundéré. | *Décembre 2028* | CCAA | PDST | P2 |
| **SEI-3. Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents LOC-I** | *i.* Renforcer les fréquences et le suivi des SAFA et SANA sur les aéroports. | *Action permanente* | CCAA | - | P2 |
| | *ii.* Affiner les analyses des occurrences associées à la perte de contrôle en vol (LOC-I) afin d'identifier les facteurs contributifs additionnels. | *Décembre 2026* | CCAA | - | P2 |
| **SEI-4. Atténuer les facteurs contributifs aux évènements de type BIRDSTRIKE** | *i.* Renforcer le cadre règlementaire relatif à la prévention du péril animalier. | *Décembre 2026* | MINT | CCAA | P1 |
| | *ii.* Opérationnaliser les organes consultatifs relatifs à la prévention du péril animalier. | *Décembre 2028* | MINT, CCAA | ADC | P1 |

| **Objectif 1 : Réduire de manière continue les risques de sécurité opérationnelle.**<br>*Cible : Réduire le taux d'accidents et d'incidents graves au niveau national.* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)*** | ***Actions spécifiques*** | ***Délai*** | ***Responsable*** | ***Parties prenantes*** | ***Priorité[3]*** |
| | *iii.* Réaliser une étude faunique sur les aéroports de Garoua, Maroua et N'Gaoundéré. | *Décembre 2028* | CCAA | CCAA, ADC | P2 |
| | *iv.* Doter les aéroports internationaux de moyens adaptés pour lutter contre la présence d'oiseaux sur les aires de mouvements. | *Décembre 2028* | ADC | CCAA | P1 |
| | *v.* Mettre en place une unité d'exploitation technique sur les plateformes aéroportuaires (prioritairement Ngaoundéré, Garoua, Maroua-Salak) gérées par ADC, pour suivre de près les questions liées aux périls aviaires, FOD, etc. | *Décembre 2027* | ADC | CCAA | P1 |
| **SEI-5. Atténuer les facteurs contributifs des évènements de type météo.** | *i.* Mettre en place des équipements de détection des cisaillements de vent dans les aéroports internationaux. | *Décembre 2028* | ASECNA, CCAA(DECA) | CCAA | P2 |
| | *ii.* Doter tous les aéroports secondaires des équipements permettant de fournir des renseignements météorologiques de base (QNH, vent, visibilité, température, etc). | *Décembre 2028* | CCAA | MINT | P2 |
| | *iii.* Mettre en place les approches CAT II à l'Aéroport international de Yaoundé-Nsimalen. | *Décembre 2027* | ASECNA | MINT, CCAA, ADC | P2 |

| **Objectif 1 : Réduire de manière continue les risques de sécurité opérationnelle.**<br>*Cible : Réduire le taux d'accidents et d'incidents graves au niveau national.* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)*** | ***Actions spécifiques*** | ***Délai*** | ***Responsable*** | ***Parties prenantes*** | ***Priorité[3]*** |
| | *iv.* Mener une étude climatologique sur la variation des phénomènes prédominants sur l'ensemble des plateformes aéroportuaires. | *Décembre 2027* | ASECNA & DECA | MINT, CCAA | P3 |
| **SEI-6. Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents RE.** | *i.* Surveiller et évaluer la mise en œuvre du GRF sur les aéroports internationaux du Cameroun. | *Décembre 2028* | CCAA | ADC, ASECNA, CAMAIR-CO, DECA | P2 |
| **SEI-7. Atténuer les facteurs contributifs des évènements RAMP.** | *i.* Mettre en place le cadre règlementaire régissant la pratique de l'activité d'assistance en escale. | *Décembre 2027* | MINT | CCAA | P2 |
| | *ii.* Mettre en place les éléments indicatifs relatifs à la pratique de l'activité d'assistance en escale. | *Décembre 2027* | CCAA | Prestataires de services | P2 |
| **SEI-8. Atténuer les facteurs contributifs des évènements associés à la catégorie NAV.** | *i.* Mettre en place un cadre collaboratif avec les exploitants d'aéronefs pour la collecte des données du FDM. | *Décembre 2027* | CCAA | Prestataires de services | P3 |
| | *ii.* Affiner les analyses des occurrence s associés à la catégorie NAV afin d'identifier les facteurs contributifs additionnels, et orienter la surveillance continue. | *Décembre 2028* | CCAA | - | P3 |

| **Objectif 2**: ***Renforcer les capacités de supervision de la sécurité de l'État.*** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| *Cible : Atteindre, d'ici 2028, un taux de mise en œuvre effective de 75 %.* | | | | | |
| ***Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)*** | ***Actions spécifiques*** | ***Délai*** | ***Responsable*** | ***Parties prenantes*** | ***Priorité*** |
| **SEI-9. Mise en œuvre cohérente des SARPs de l'OACI au niveau national.** | *i.* Adresser toutes les questions de protocole (PQ) à caractère prioritaire de l'USOAP CMA. | *Décembre 2026* | CCAA | MINT, Industrie | P2 |
| | *ii.* Améliorer le taux d'internalisation des SARPs de l'OACI (de 61% à 90%) dans la règlementation applicable | *Décembre 2028* | MINT, ASSA-AC | CCAA | P1 |
| | *iii.* Coordonner et suivre la mise en œuvre du plan de transition vers la règlementation communautaire en matière de sécurité aérienne | *Décembre 2028* | CCAA | MINT, ASSA-AC, Industrie | P1 |
| | *iv.* Mettre en place un mécanisme d'élaboration et de mise à jour efficace de la règlementation nationale | *Décembre 2026* | MINT | CCAA | P1 |
| | *v.* Développer un mécanisme robuste capable de répondre aux crises et aux perturbations de l'aviation civile | *Décembre 2027* | CCAA | MINT, MINSANTE, MINDEF | P2 |
| **SEI-10. 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.** | *i.* Mettre à jour le corpus règlementaire qui régit les enquêtes sur les accidents et incidents graves d'aviation. | *Décembre 2026* | MINT | CCAA | P1 |
| | *ii.* Mettre en place un organisme dédié d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. | *Décembre 2026* | MINT | - | P1 |
| | *iii.* Mettre en place du pool d'enquêteurs d'accidents et incidents d'aviation | *Décembre 2026* | MINT | - | |

| **Objectif 2**: ***Renforcer les capacités de supervision de la sécurité de l'État.*** <br> Cible : *Atteindre, d'ici 2028, un taux de mise en œuvre effective de 75 %.* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)*** | ***Actions spécifiques*** | ***Délai*** | ***Responsable*** | ***Parties prenantes*** | ***Priorité*** |
| **SEI-11. Personnel technique qualifié pour assurer une surveillance efficace de la sécurité** | *i.* Recruter et former un personnel additionnel pour conduire les activités de supervision de la sécurité | *Décembre 2028* | MINT CCAA | - | P1 |
| | *ii.* Mettre en place un système/mécanisme pour attirer et retenir le personnel technique qualifié | *Décembre 2026* | CCAA | - | P1 |
| **SEI-12. Fournir à l'OACI des informations de première main sur la sécurité en remplissant, en communiquant et en mettant à jour tous les documents et dossiers correspondants.** | *i.* Réaliser les autoévaluations du système de supervision de la sécurité. | *Annuellement* | MINT CCAA | - | P2 |
| | *ii.* Transmettre à l'OACI des informations pertinentes sur les incidents et accidents | *Annuellement* | MINT | – | P2 |
| **SEI-13. Mettre en œuvre la surveillance fondée sur les risques** | *iii.* Établir le cadre national de surveillance fondée sur les risques | *Mars 2027* | CCAA | | P1 |
| | *iv.* Planifier et mettre en œuvre les activités de surveillance fondée sur les risques | *Décembre 2028* | CCAA | | P1 |

| **Objectif 3 : Mettre en place et gérer le Programme National de Sécurité.**<br>*Cible : D'ici 2028, le PNS doit être mis en place.* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)*** | ***Actions spécifiques*** | ***Délai*** | ***Responsable*** | ***Parties prenantes*** | ***Priorité*** |
| **SEI-14. Démarrer la mise en œuvre du programme national de sécurité.** | *i.* Élaborer et publier la règlementation relative au PNS | *Décembre 2026* | MINT | CCAA | P1 |
| | *ii.* Élaborer et publier la documentation qui encadre le fonctionnement du programme national de sécurité | *Décembre 2026* | CCAA | MINT | P1 |
| | *iii.* Mettre en place une structure pour le suivi et l'animation du programme national de sécurité. | *Décembre 2026* | CCAA | MINT | P1 |
| | *iv.* Évaluer l'édition 2026 – 2028 du NASP de l'État du Cameroun, et publier l'édition 2029 - 2030 | *Décembre 2028* | CCAA | Prestataires de service, MINT. | P1 |
| **SEI-15. Collaborer avec les parties prenantes clés dans le cadre de la mise en œuvre du PNS** | *i.* Communiquer à l'industrie les exigences du Programme National de Sécurité | *Décembre 2027* | CCAA | Prestataires de service, MINT. | P2 |
| **SEI-16. Disposer des données et d'informations sur la sécurité pour soutenir les activités de gestion de la sécurité au niveau national** | *i.* Élaborer et publier des règlements et des politiques nationales relatifs à la protection des données de sécurité, des informations sur la sécurité et des sources connexes. | *Décembre 2026* | MINT | CCAA | P2 |

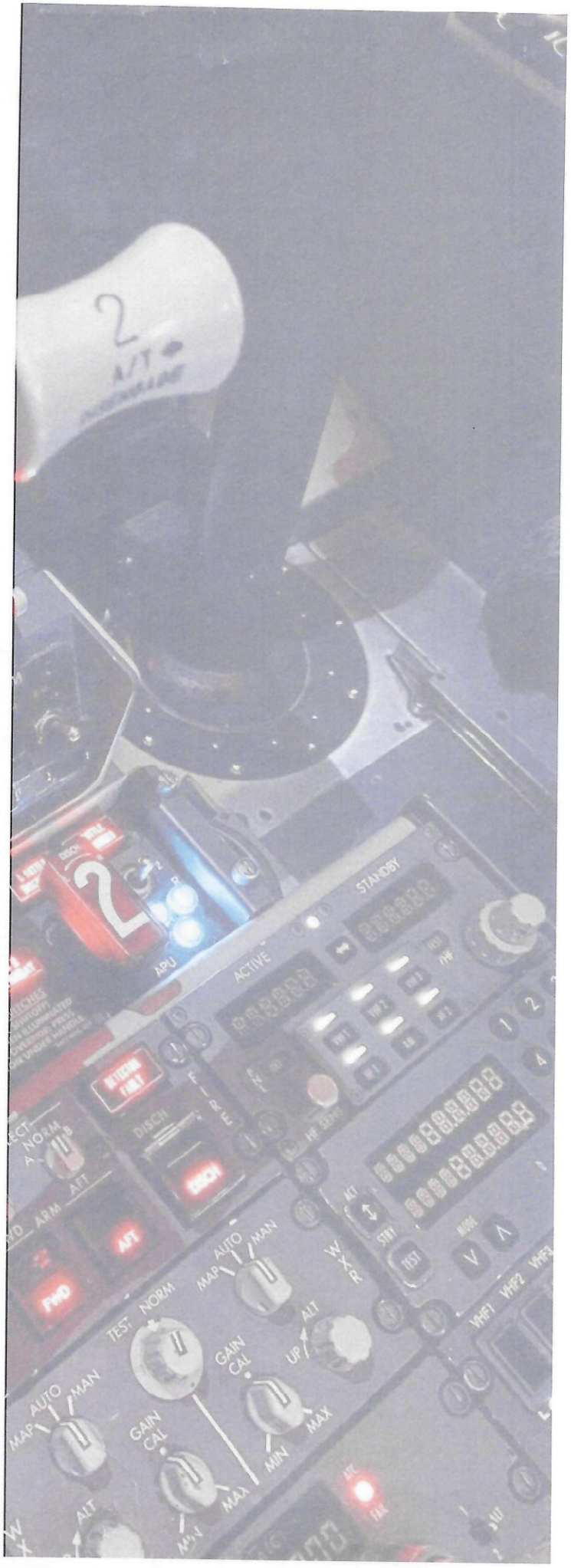
| **Objectif 3 : Mettre en place et gérer le Programme National de Sécurité.**<br>*Cible : D'ici 2028, le PNS doit être mis en place.* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)*** | ***Actions spécifiques*** | ***Délai*** | ***Responsable*** | ***Parties prenantes*** | ***Priorité*** |
| **SEI-17. Renforcer la collaboration entre les parties prenantes clés de l'aviation pour l'évaluation des risques de sécurité au niveau national.** | *i.* Instaurer un mécanisme de partage et d'échange périodiques d'informations sur la sécurité dans un environnement confidentiel et non punitif. | *Décembre 2026* | CCAA | MINT, Prestataires de service | P3 |
| **SEI-18. Partager les données de sécurité.** | *i.* Établir un mécanisme d'intégration des bases de données nationales sur la sécurité de l'aviation, notamment le système de compte rendu obligatoire d'occurrence s, les systèmes de compte rendu volontaire sur la sécurité, les rapports d'audit de sécurité et les statistiques sur le système de l'aviation (comptages du trafic, informations météorologiques, scores EI, etc.) | *Décembre 2027* | CCAA | MINT | P3 |
| **SEI-19. Améliorer la conformité de l'industrie aux exigences applicables en matière de SMS** | *ii.* Mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SMS) adapté à la taille et à la complexité de l'activité du prestataire de services. | *Décembre 2027* | Prestataires de service. | CCAA | P1 |
| | *iii.* Transmettre les rapports d'identification des dangers à la CCAA, afin d'alimenter le PNS en informations de sécurité. | *Action permanente* | Prestataires de service. | CCAA | P2 |

| **Objectif 3** : **Mettre en place et gérer le Programme National de Sécurité.**<br>*Cible* : *D'ici 2028, le PNS doit être mis en place.* | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ***Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)*** | ***Actions spécifiques*** | ***Délai*** | ***Responsable*** | ***Parties prenantes*** | ***Priorité*** |
| | *iv.* Accepter le SMS de tous les prestataires de services aéronautiques impliqués dans le trafic commercial. | *Décembre 2027* | CCAA | Prestataires de service. | P2 |

**Objectif 4** : **Disposer de l'infrastructure appropriée pour appuyer la sécurité des opérations.**

Cible : Toutes les carences liées aux infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome utilisées dans le transport aérien international identifiées au 31/12/2025 doivent être résolues.

| *Initiative de renforcement de la sécurité (SEI)* | *Actions spécifiques* | *Délai* | *Responsable* | *Parties prenantes* | *Priorité* |
|---|---|---|---|---|---|
| **SEI-20. Résoudre les carences liées aux infrastructures de navigation aérienne et d'aérodrome utilisées dans le transport aérien international** | *i.* Elaborer un plan d'actions appropriées pour résoudre les problématiques retenues par l'OACI dans la base de données AFI des carences de navigation aérienne (AANDD) et par le mécanisme national. | *Décembre 2026* | ASECNA & DECA | CCAA | P2 |
| | *ii.* Suivre la mise en œuvre du plan élaboré et reporter à l'OACI la clôture des carences identifiées dans l'AANDD | *Décembre 2028* | CCAA | ASECNA & DECA | P3 |
| | *iii.* Mettre en place un mécanisme pour notifier les carences au niveau national | *Décembre 2026* | CCAA | - | P3 |
| | *iv.* Certifier l'aéroport international de Douala | *Décembre 2026* | ADC | CCAA | P1 |
| | *v.* Renforcer la surveillance continue des installations, équipements et systèmes au sol servant à la navigation aérienne | *Action permanente* | CCAA | - | P1 |




*Plan nation de sécurité aérienne du Cameroun*

*Edition 01, Révision 00*

*Juillet 2026*