

RÉPUBLIQUE DU MALI

Un peuple – un but – une foi

.....

Ministère des Transports et des Infrastructures

.....

**PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION (NASP) DU MALI
2026-2028**

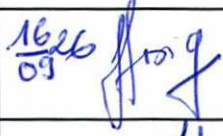
Première édition - Septembre 2026



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : i
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

PAGE D'APPROBATION

	Fonction	Noms et prénoms	Signature et date
Rédaction	Pour le Comité de rédaction du NASP	Nouhoun Bakary DIONY	 16/09/26
Vérification	Directeur de la Sécurité Aérienne	Issiaka KONAKE	 17/09/26
	Directeur Général Adjoint	Mohamed Hamadi DIALLO	 21/09/26
Adoption	Directeur Général	Colonel Yaya TRAORE	 21/09/26





Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : ii
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Page laissée intentionnellement blanche



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : iii
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : iv
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Édition/Amendement	Objet	Date
		– Adoption/Approbation – Entrée en vigueur – Publication
Édition 01/Amendement 00	Création du document	21 SEP. 2026 21 SEP. 2026 24 SEP. 2026



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : v
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

Rectificatif	Objet	Date de publication

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : vi
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

LISTE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE

RAM 19	Gestion de la Sécurité
Doc 10004	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2026-2028
Doc 10131	Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation, Troisième édition, 2025
Doc 10161	Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2026-2028
Doc 10162	Manuel sur le suivi de la mise en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation, Deuxième édition, 2026



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : vii
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

ABRÉVIATIONS

ANAC	Agence Nationale de l'Aviation Civile
GASP	Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
HRC	Catégories d'événements à risque élevé
NASP	Plan national de sécurité de l'aviation
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
PNS	Programme National de sécurité
SEI	Initiatives d'amélioration de la sécurité
SGS	Système de Gestion de la Sécurité

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : viii
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

LISTE DE DIFFUSION

Code	Direction/Sous-Direction	Support de diffusion	
		P	N
DG	Direction Générale	✓	✓
DAF	Direction Administrative et Financière		✓
AC	Agence Comptable		✓
DDI	Direction des Infrastructures		✓
DSA	Direction de la Sécurité Aérienne		✓
DTA	Direction du Transport Aérien et de la Sûreté		✓
CQS	Cellule Qualité et Sécurité	✓	✓
PS	Prestataires de services		✓
CEAIAC	Commission d'Enquête sur les Accidents et Incidents d'Aviation Civile		✓

P = papier

N = numérique

N



TABLE DES MATIÈRES

PAGE D'APPROBATION	i
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	iii
TABLEAU DES AMENDEMENTS	iv
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	v
Liste des documents de référence	vi
ABRÉVIATIONS	vii
Liste de diffusion	viii
TABLE DES MATIÈRES.....	ix
DÉFINITIONS.....	1
CHAPITRE 1. INTRODUCTION	4
1.1 Vue d'ensemble du NASP	4
1.2 Structure du NASP	5
1.3 Relation entre le NASP et le PNS.....	5
1.4 Processus d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du NASP	5
1.5 Problèmes, objectifs et cibles nationaux de sécurité	6
1.5.1 Risques liés à la sécurité opérationnelle (N-HRC).....	6
1.5.2 Autres catégories d'événements à risque de sécurité opérationnelle	6
1.5.3 Défis organisationnels	6
1.6 Contexte opérationnel.....	8
CHAPITRE 2. OBJET DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DU MALI	9
2.1 Objet.....	9
2.2 Champ d'application	9
CHAPITRE 3. RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE	10
N-HRC 1 : Impact sans perte de contrôle (CFIT).....	11
N-HRC 2 : Perte de contrôle en vol (LOC-I)	12
N-HRC 3 : Collision en vol (MAC).....	12
N-HRC 4 : Incursion sur piste (RI)	13
N-HRC 5 : Sortie de piste (RE).....	13
N-HRC 6 : Collisions fauniques sur et à proximité des aéroports	13
N-HRC 7 : Brouillage de radiofréquences (RFI)	14
CHAPITRE 4. DÉFIS ORGANISATIONNELS	15

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : x
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

CHAPITRE 5. ORIENTATION STRATÉGIQUE DU MALI EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION	17
CHAPITRE 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE.....	21
Appendice 1 au NASP : Détails des SEI sur les risques opérationnels liés à la sécurité nationale	22
Appendice 2 au NASP : Détails des SEI pour adresser les défis organisationnels	39



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 1
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

DÉFINITIONS

Dans le plan, les expressions et termes ci-après ont les significations suivantes :

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef habité, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capotages ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux parebrise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Analyse des écarts. Une évaluation qui compare la situation actuelle par rapport à la situation souhaitée et qui recense les mesures spécifiques à prendre pour atteindre un objectif recherché.

Audit. Processus systématique, indépendant et documenté d'obtention et d'évaluation objective d'informations probantes visant à déterminer la mesure dans laquelle les exigences et critères d'audit sont respectés.

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 2
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

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.

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

Domaine d'audit. L'un des neuf domaines d'audit suivants du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI :

- 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) ;
- aéroports et aides au sol (AGA) ;
- programme national de sécurité (PNS).

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 (EC). 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 EC est une indication de la capacité d'un État à assurer la supervision de la sécurité.

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 leurs conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

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

Indicateur de performance de sécurité. Mesure utilisée pour mesurer et suivre la performance de sécurité d'un État ou d'un prestataire de services, notamment les progrès par rapport à la réalisation d'un objectif de sécurité.

Informations de sécurité. Données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte donné destinées à appuyer la gestion de la sécurité et le développement du renseignement en matière de sécurité.



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 3
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative de renforcement de la sécurité (SEI). Une ou plusieurs mesures pour éliminer ou atténuer les risques associés aux facteurs contributifs à un événement lié à la sécurité ou pour remédier à une carence détectée en matière de 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 exprimée en pourcentage.

Objectif de performance de sécurité. Objectif planifié ou voulu à atteindre sur une période donnée, par rapport à un ou des indicateurs de performance de sécurité.

Objectif de sécurité. Énoncé décrivant un résultat de sécurité souhaité.

Performance de sécurité. Influence mesurable d'un État ou d'un prestataire de services sur la sécurité.

Prestataire de services. Organisme qui fournit des produits et/ou services d'aviation.

Programme national de sécurité (PNS). 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 maîtrisés à un niveau acceptable.

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.

Surveillance. Activités par lesquelles un État vérifie de façon proactive, au moyen d'inspections et d'audits, que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment en permanence aux exigences établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par l'État.

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.

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 4
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

CHAPITRE 1. INTRODUCTION

1.1 Vue d'ensemble du NASP

Le Mali 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, résilient et durable contribue au développement économique du Mali et de son industrie. Le NASP favorise la mise en œuvre effective du système de supervision de la sécurité, une approche de gestion de la sécurité fondée sur les risques ainsi qu'une approche coordonnée de la collaboration entre le Mali et d'autres États, régions et industries.

Toutes les parties prenantes sont encouragées à soutenir et mettre en œuvre le NASP en tant que stratégie d'amélioration continue de la sécurité de l'aviation.

Le plan national de sécurité de l'aviation du Mali est aligné sur le plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI (GASP, Doc 10004), le plan régional de sécurité de l'aviation (RASP-AFI) et les objectifs de sécurité révisés d'Abuja.



Colonel Yaya TRAORE
Administrateur Responsable du PNS

	Plan national de sécurité de l'aviation du Mali NASP 2026 - 2028	Page : 5 Édition : 01 Date : Sept. 2026 Amendement : 00 Date : Sept. 2026
---	--	--

1.2 Structure du NASP

Le présent NASP est composé de six chapitres qui portent sur :

- l'introduction ;
- l'objet du NASP ;
- les risques nationaux de sécurité opérationnelle ;
- les défis organisationnels nationaux liés à la sécurité pris en compte dans le NASP ;
- l'orientation stratégique du Mali pour la gestion de la sécurité de l'aviation ; et
- une description de la méthode de suivi de la mise en œuvre des initiatives d'amélioration de la sécurité (SEI) qui y sont énumérées.

1.3 Relation entre le NASP et le PNS

Le présent NASP aborde les risques de sécurité opérationnelle recensés dans le GASP de l'OACI et dans le plan régional de sécurité de l'aviation (RASP-AFI) en l'absence de mise en œuvre effective du PNS et de capacités éprouvées d'analyse des données de sécurité au Mali.

Les initiatives énumérées dans le présent NASP portent aussi sur les défis organisationnels et visent à renforcer les capacités organisationnelles en matière de supervision efficace de la sécurité, y compris celles liées à l'analyse des données de sécurité.

1.4 Processus d'élaboration, de mise en œuvre et de suivi du NASP

L'ANAC dirige l'élaboration et l'examen du NASP en collaboration avec la commission d'enquête.

Le NASP est approuvé par l'Administrateur Responsable du PNS qui est le Directeur Général de l'ANAC.

L'ANAC initie et gère la révision du NASP tous les trois ans, ou plus fréquemment, au besoin, pour assurer la pertinence continue du NASP.

En collaboration avec l'industrie aéronautique du Mali, l'ANAC dirige l'identification et l'évaluation des risques nouveaux ou émergents ainsi que l'examen des risques existants.

L'ANAC surveille la mise en œuvre des éléments d'action dans le NASP et les partage avec les parties prenantes. Ce processus fournit l'assurance que des améliorations de la sécurité sont apportées en permanence pour atteindre nos objectifs de sécurité dans le cadre du PNS. Ce processus fournit également la base pour lancer d'autres mesures de sécurité si nécessaire.

L'ANAC est chargée de l'élaboration, de la mise en œuvre et du suivi du NASP, en collaboration avec la Commission d'Enquête sur les Accidents et Incidents d'Aviation Civile et avec l'industrie aéronautique nationale.

Le présent document a été élaboré en consultation avec les exploitants nationaux et d'autres entités/autorités du système d'aviation du Mali concernées par la sécurité aérienne et il est harmonisé avec l'édition 2026-2028 du GASP et le plan régional de sécurité de l'aviation (RASP-AFI).

Sa mise en œuvre nécessite une approche concertée pour réaliser la stratégie nationale en matière de sécurité. Pour s'assurer de sa pertinence, ce plan est tenu à jour par l'ANAC, en coordination avec les parties prenantes clés de l'aviation, et est actualisé au moins tous les trois (03) ans.



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 6
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

1.5 Problèmes, objectifs et cibles nationaux de sécurité

Le NASP répond aux problèmes nationaux de sécurité suivants :

1.5.1 Risques liés à la sécurité opérationnelle (N-HRC)

- 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).

1.5.2 Autres catégories d'événements à risque de sécurité opérationnelle

- Collisions fauniques sur et à proximité des aérodromes ;
- Brouillage de radiofréquences (RFI).

1.5.3 Défis organisationnels

- Insuffisance de personnel technique qualifié notamment dans le domaine spécifique AIG ;
- Faiblesse de la fonction d'enquêtes techniques accidents/incidents d'aviation civile ;
- Insuffisance du cadre réglementaire pour la résolution des problèmes de sécurité et de sa mise en œuvre ;
- Faible niveau de mise en œuvre du PNS ;
- Lacunes dans la collecte, l'analyse et le partage de données et informations nécessaires aux activités de gestion de la sécurité ;
- Intégration des drones dans le trafic aérien.

Pour remédier aux problèmes énumérés ci-dessus et renforcer la sécurité de l'aviation au niveau national, le NASP 2026-2028 prévoit les objectifs et cibles suivants qui seront revus annuellement (Tableau 1).

TABLEAU 1 OBJECTIFS ET CIBLES DE SÉCURITÉ

Objectif/cible	Intitulé
Objectif 1	Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle
Cible 1.1	Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028
Cible 1.2	Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028
Cible 1.3	Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque d'ici 2028
Objectif 2	Renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 7
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Objectif/cible	Intitulé
Cible 2.1	Allouer à l'ANAC des ressources financières suffisantes pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales, en faisant en sorte que le Mali se retrouve parmi les 70 % au moins des États disposant de moyens financiers suffisants à l'horizon 2028
Cible 2.2	Améliorer, d'ici 2028, le taux de mise en œuvre efficace de l'élément crucial 4 (EC-4) « personnel technique qualifié » d'au moins la moyenne mondiale de référence, notamment dans le domaine spécifique des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG)
Cible 2.3	Améliorer, d'ici 2028, le taux de mise en œuvre efficace pour la résolution des problèmes de sécurité (EC-8) d'au moins la moyenne mondiale de référence concernant les AGA
Objectif 3	Mettre en place et gérer des programmes nationaux de sécurité (PNS)
Cible 3.1	Évaluer le niveau de mise en œuvre du PNS, d'ici 2026
Cible 3.2	Mettre en place un PNS d'ici 2028
Cible 3.3	Mettre en place d'ici 2028 un système de collecte, d'analyse et de partage de données et d'informations nécessaires aux activités de gestion de la sécurité.
Objectif 4	Renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour résoudre les problèmes de sécurité
Cible 4.1	N/A
Cible 4.2	N/A
Cible 4.3	Fournir, d'ici 2027, aux entités régionales les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents.
Objectif 5 :	Renforcer la planification de la sécurité de l'aviation
Cible 5.1	N/A
Cible 5.2	Publier, d'ici 2027, un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du GASP et de l'AFI-RASP actualisé
Objectif 6	Étendre l'utilisation des programmes d'évaluation et des programmes de partage des données de sécurité de l'industrie (Compagnies aériennes, Gestionnaire d'aéroport, ANSP, OMA, OFA, Société d'assistance en escale, etc.)
Cible 6.1	Encourager, d'ici 2028, l'industrie à continuer à recourir davantage aux programmes d'évaluation et de partage des données de sécurité.

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 8
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

1.6 Contexte opérationnel

- Il existe vingt-cinq (25) aérodromes au Mali, dont six (06) internationaux.
- Il n'y a que l'Aéroport International de Président Modibo KEITA Sénou qui est certifié au Mali.
- Le Mali n'a pas d'hélistations.
- L'espace aérien du Mali appartient aux classes suivantes :
 - les CTR sont de classe C ;
 - la TMA 1 de Bamako et les TMA de Mopti et Gao sont de classe C ;
 - la TMA 2 de Bamako et l'UTA sont de classe A.
- Il y a eu 72 836 mouvements au Mali au cours de la période allant de 2021 à 2025, ces mouvements concernent ceux de l'AIPMKS et Kayes. (DTA-Plutôt mouvement de l'État !)
- Il y a actuellement 02 permis d'exploitation aérienne (PEA) délivrés par le Mali et ces deux exploitants effectuent des vols de transport commercial international. Le Mali n'a pas d'exploitants qui exploitent des services intérieurs de taxi aérien, ni d'exploitants d'hélicoptères.
- Les dangers et les carences de sécurité communs au Mali comprennent notamment :
 - maintenance des infrastructures des aérodromes secondaires ;
 - coordination civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien ;
 - l'intégration des drones dans le trafic aérien ;
 - brouillage des radiofréquences.

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 9
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

CHAPITRE 2. OBJET DU PLAN NATIONAL DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION DU MALI

2.1 Objet

Ce plan national de sécurité de l'aviation civile (NASP) est le plan directeur contenant l'orientation stratégique du Mali pour gérer la sécurité de l'aviation pour une période de trois (03) ans de l'année 2026 à l'année 2028.

Il énumère les problèmes nationaux de sécurité, énonce les objectifs et cibles nationaux de sécurité et présente un ensemble d'initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) visant à réaliser ces objectifs.

D'autres plans nationaux ont servi à l'élaboration du NASP, notamment :

- Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) ;
- Vision Mali Kura netaasira ka ben san 2063 ma.

Le NASP a été élaboré en prenant en compte les objectifs et les cibles internationaux en matière de sécurité et les catégories d'événements à risque élevé (HRC) du plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP) de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) (www.icao.int/gasp) et ceux du plan régional de sécurité de l'aviation (RASP-AFI), ainsi que les objectifs révisés d'Abuja pour la sécurité de la région Afrique et Océan Indien (AFI).

Ces sources sont mises en évidence dans le texte, selon le cas. Les SEI énumérées dans le NASP constituent le plan d'action qui sous-tend la stratégie nationale en matière de sécurité. À terme, elles visent à renforcer l'amélioration de la sécurité plus largement aux niveaux régional et international. Le NASP comprend plusieurs mesures visant à résoudre les problèmes de sécurité particuliers et à mettre en œuvre les SEI recommandées pour les États énoncées dans le plan régional de sécurité de l'aviation (RASP-AFI). Le Mali a adopté ces SEI et les a incluses dans le plan.

2.2 Champ d'application

Le présent plan s'applique à tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du Programme National de Sécurité (PNS) de l'État du Mali.



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 10
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

CHAPITRE 3. RISQUES NATIONAUX DE SÉCURITÉ OPÉRATIONNELLE

La vision définie par le GASP consiste à atteindre et à maintenir l'objectif de zéro décès dans les opérations commerciales d'ici 2030 et au-delà. À cette fin, les risques de sécurité opérationnelle doivent être recensés et traités. Conformément à la vision du GASP, les risques nationaux de sécurité opérationnelle sont énumérés dans ce chapitre du NASP. Ils sont traités au moyen du plan d'action figurant dans le chapitre 5 du présent document.

L'ANAC publiera, dans le cadre des activités de son PNS, un rapport annuel sur la sécurité, qui sera consultable sur son site Web.

Le résumé des accidents et des incidents graves survenus au Mali ainsi que ceux qui ont touché des aéronefs immatriculés au Mali effectuant des vols commerciaux et de ceux qui ont touché des aéronefs d'aviation générale est présenté dans les tableaux ci-dessous.

Année	Accidents mortels (nombre)	Accidents non mortels (nombre)	Incidents graves (nombre)
Événements de transport aérien commercial au Mali			
[moyenne annuelle] de 2023 à 2025	0	0	0
2026	0	0	0
Événements d'aéronefs de l'aviation générale au Mali			
[moyenne annuelle] de 2023 à 2025	0	0	0
2026	0	0	0

Année	Accidents mortels (nombre)	Accidents non mortels (nombre)	Incidents graves (nombre)
Événements touchant des aéronefs de transport commercial immatriculés au [État]			
[moyenne annuelle] de 2023 à 2025	0	0	0
2026	0	0	0
Événements touchant des aéronefs d'aviation générale immatriculés au [État]			
[moyenne annuelle] de 2023 à 2025	0	0	0

	Plan national de sécurité de l'aviation du Mali NASP 2026 - 2028	Page : 11 Édition : 01 Date : Sept. 2026 Amendement : 00 Date : Sept. 2026
---	---	--

2026	0	0	0
------	---	---	---

Les catégories d'événements en aviation de l'Équipe de taxonomie commune CAST/OACI (CICTT) ont été utilisées 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>.

Les 07 catégories d'événements à risque élevé au niveau national (N-HRC) suivantes, dans le contexte du Mali, sont considérées comme des priorités absolues, car elles ont autrefois entraîné ou pourraient entraîner un nombre élevé de décès, ou parce qu'elles posent un risque du fait qu'elles sont à l'origine du nombre le plus élevé d'accidents (ou d'incidents graves) par rapport au nombre total d'événements. Elles ont été recensées sur la base de l'analyse des données issues des systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire, des rapports d'enquête sur les accidents et incidents, des activités de supervision de la sécurité menées au cours des 06 dernières années (2020 – 2025), ainsi que sur la base d'analyses régionales réalisées par les entités régionales et des risques de sécurité opérationnelle dans le monde figurant dans le GASP :

Ces N-HRC sont conformes à toutes les HRC pertinentes répertoriées dans l'édition 2026-2028 du GASP, ainsi que dans le RASP-AFI :

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) ;
5. incursion sur piste (RI).

Outre les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités ci-dessus, les catégories supplémentaires suivantes de risques opérationnels pour la sécurité ont été identifiées :

1. Collisions fauniques sur et à proximité des aéroports (WILD et BIRD) ;
2. Brouillage de radiofréquences (RFI) (Autres (OTHR)).

Afin de prendre en compte les risques opérationnels pour la sécurité nationale cités ci-dessus, le Mali a identifié les facteurs contributifs suivants donnant lieu à des HRC et mettra en œuvre une série de SEI dont certaines dérivées de la feuille de route OPS de l'OACI :

N-HRC 1 : Impact sans perte de contrôle (CFIT)

Facteurs contributifs :

1. Vol dans des conditions météorologiques défavorables
2. Conception erronée de la procédure d'approche et documentation inadéquate (pour les procédures d'approche avec guidage vertical [APV] ou en cas de performance d'alignement de piste avec guidage vertical [LPV])
3. Expression conventionnelle utilisée (normalisée ou non normalisée)
4. Fatigue du pilote, illusion sensorielle et perte de conscience de la situation
5. Brouillage radiofréquence (RFI) du Système mondial de navigation par satellite (GNSS)
6. Désactivation des alertes sonores de l'EGPWS dues aux alarmes intempestives

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 12
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

7. Carences dans la gestion des ressources en équipe (par exemple, vérification croisée, communication, coordination, leadership)
8. Méconnaissance de l'environnement de l'aéroport et une conscience insuffisante de la situation de l'avion dans le plan vertical
9. Non-respect des procédures d'exploitation normalisées (SOP) compagnies.

N-HRC 2 : Perte de contrôle en vol (LOC-I)

Facteurs contributifs :

1. Distraction
2. Conditions météorologiques défavorables
3. Baisse de vigilance
4. Procédures d'exploitation normalisées (SOP) inadéquates pour une gestion de vol efficace
5. Hauteur au-dessus du terrain insuffisante pour le rétablissement
6. Dépendance à l'automatisation entraînant une dégradation de l'aptitude professionnelle du pilote à voler manuellement ou se traduisant par un manque de connaissance ou de compétence quant aux procédures de rétablissement à partir d'assiettes inhabituelles de l'aéronef
7. Effet de surprise, commandes de vol inappropriées en réponse à une prise de conscience soudaine d'anomalie de l'aéronef (angle d'inclinaison latérale, angle d'attaque ou décrochage, par ex.)
8. Brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite
9. Mauvaise évaluation de la situation réelle par le pilote
10. Charge de travail élevée
11. Perte de puissance moteur (hélicoptères)

N-HRC 3 : Collision en vol (MAC)

Facteurs contributifs :

1. Conditions du trafic : densité, complexité, multiplicité de types d'aéronefs et de capacités, entre autres
2. Efficacité de l'ATC (contrôle de la circulation aérienne) liée à des facteurs tels que la charge de travail, la compétence, le travail d'équipe et le respect des procédures, ainsi qu'à l'influence du système de gestion de la sécurité (SGS) des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP)
3. Formation et culture institutionnelle (d'entreprise) de l'équipage de conduite : gestion de la charge de travail, compétence, travail d'équipe, respect des procédures et influence du SGS des exploitants d'aéronefs
4. Systèmes ATC : traitement des données de vol, systèmes de communication, avertissement de conflit à court terme (STCA) et interaction entre les opérateurs humains et systèmes d'aéronef et les politiques contractuelles suivies par les ANSP pour la fourniture de leurs services
5. Équipement des aéronefs : pilote automatique, transpondeurs, système anticollision embarqué (ACAS) et caractéristiques des aéronefs relatives à leurs performances (vitesse ascensionnelle, par ex.) et à leur taille
6. Systèmes de surveillance : couverture et qualité des systèmes utilisés pour surveiller les positions et mouvements des aéronefs
7. Traitement des données des plans de vol : efficacité et fiabilité des processus de soumission, d'approbation et de communication des plans de vol



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 13
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

8. Conception de l'espace aérien : complexité de la structure de l'espace aérien, configuration de la route, étendue de l'espace aérien contrôlé ou non contrôlé, et proximité de zones d'activité ou d'entraînement militaire
9. Vol dans des conditions environnementales défavorables pouvant avoir des répercussions sur la gestion des conflits et l'évitement de collisions
10. Brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite
11. Défaillances de coordination

N-HRC 4 : Incursion sur piste (RI)

Facteurs contributifs :

1. Vols dans des conditions de faible visibilité
2. Conception, équipements et signalisation d'aérodrome complexes ou inadéquats
3. Diversité et complexité du trafic (files d'attente simultanées multiples, par ex.)
4. Autorisations conditionnelles
5. Utilisation simultanée de pistes sécantes
6. Problème ou changement tardifs d'autorisations de départ
7. Non-respect des autorisations ATC commis de façon non intentionnelle par l'équipage de conduite et le personnel au sol
8. Expression conventionnelle utilisée (non normalisée/normalisée ou confusion d'indicatifs d'appel, par ex.)
9. Utilisation simultanée de plusieurs langues pour les communications ATC
10. Maîtrise de l'anglais
11. Programme inadéquat de formation et d'évaluation des conducteurs circulant sur l'aire de manœuvre
12. Charge de travail élevée

N-HRC 5 : Sortie de piste (RE)

Facteurs contributifs :

1. Procédures d'exploitation normalisées (SOP) inefficaces
2. Non-respect des SOP
3. Atterrissage long/interrompu/à rebond/ferme/excentré/en crabe
4. Approches non stabilisées
5. Signalement insuffisant de l'état de surface des pistes
6. Conception inadéquate des procédures d'approche
7. Supervision réglementaire inadéquate
8. Charge de travail élevée

N-HRC 6 : Collisions fauniques sur et à proximité des aérodromes

Facteurs contributifs :

1. Programme de contrôle de la faune insuffisant à l'aérodrome
2. Dépôts de déchets solides et liquides à proximité de l'aéroport
3. Stagnations d'eau à proximité de l'aéroport
4. Présence des herbes et arbustes aux environs de la piste



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 14
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

5. Répartition et densité des populations d'oiseaux autour d'un aéroport
6. Certains types d'activités agricoles, sur ou à proximité d'un aéroport
7. Saisons et migration des oiseaux

N-HRC 7 : Brouillage de radiofréquences (RFI)

Facteurs contributifs :

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) ;
6. Présence des outils de brouillage volontaire et de leurrage des signaux GNSS.

N



CHAPITRE 4. DÉFIS ORGANISATIONNELS

En plus des risques nationaux de sécurité opérationnelle énumérés dans le NASP, le Mali a recensé les défis organisationnels nationaux à inclure dans le plan. La priorité leur est accordée en raison de leur importance pour renforcer et améliorer les capacités de supervision de la sécurité du Mali 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. Le Mali s'engage à mettre en œuvre de façon effective ces huit EC, dans le cadre de ses responsabilités générales en matière de supervision de la sécurité, qui mettent l'accent sur l'engagement du Mali en faveur de la sécurité de ses activités aéronautiques. Les huit EC sont indiqués dans la figure 1 ci-dessous.



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

Le NASP couvre également les domaines de l'aviation civile traités dans le cadre des domaines d'audit définis par l'OACI dans le *Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue* (Doc 9735). Les activités les plus récentes de l'OACI visant à mesurer l'efficacité et la durabilité du Mali dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont permis de compiler les scores ci-après, qui sont consignés dans une carte thermique nationale :



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 16
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

EC-1	100 %	-	-	100 %	-	100 %	100 %	100 %	-
EC-2	83.3 %	-	85.2 %	100 %	100 %	100 %	83.3 %	90.9 %	-
EC-3	-	80 %	100 %	100 %	100 %	85.7 %	100 %	100 %	-
EC-4	-	100 %	50 %	80 %	75 %	33.3 %	69.2 %	75 %	-
EC-5	66.7 %	100 %	87.5 %	92.9 %	100 %	100 %	100 %	45.5 %	-
EC-6	-	-	72.4 %	63.2 %	100 %	-	80 %	23.8 %	-
EC-7	-	-	62.5 %	36.4 %	83.3 %	-	73.9 %	20 %	-
EC-8	-	-	33.3 %	20 %	50 %	42.9 %	33.3 %	0 %	-
	LEG	ORG	PEL	OPS	AIR	AIG	ANS	AGA	SSP

Les 06 défis organisationnels ci-après, dans le contexte du Mali, sont jugés comme étant de la plus haute priorité parce qu'ils ont une incidence sur les capacités de supervision et de gestion de la sécurité de l'État, et, à terme, sur la sécurité de l'aviation au niveau national. Ils ont été recensés à partir d'une analyse des données USOAP, des rapports d'enquête sur les accidents et les incidents, des activités de supervision de la sécurité menées au cours des 06 dernières années (2020-2025), et d'une analyse des entités régionales.

Ces problèmes sont habituellement de nature systémique et sont liés aux défis que présentent la conduite des fonctions de supervision de la sécurité des États, la mise en œuvre des PNS sur le plan national, et le niveau de mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les fournisseurs de services nationaux. Ils tiennent compte de l'incidence des aspects organisationnels (dont la culture organisationnelle, les politiques et procédures, la sélection et la formation des employés, et l'affectation des ressources) sur les capacités de supervision et de gestion de la sécurité au sein de l'ANAC et de la Commission d'enquête ainsi que des fournisseurs de services. Ces défis organisationnels sont alignés sur ceux qui sont énumérés dans l'édition 2026-2028 du GASP et le RASP-AFI :

- Insuffisance de personnel technique qualifié notamment dans le domaine spécifique AIG ;
- Faiblesse de la fonction d'enquêtes techniques sur les accidents/incidents d'aviation civile ;
- Insuffisance du cadre réglementaire pour la résolution des problèmes de sécurité et de sa mise en œuvre ;
- Faible niveau de mise en œuvre des PNS ;
- Lacunes dans la collecte, l'analyse et le partage de données et informations nécessaires aux activités de gestion de la sécurité ;
- Intégration des drones dans le trafic aérien.

	Plan national de sécurité de l'aviation du Mali NASP 2026 - 2028	Page : 17 Édition : 01 Date : Sept. 2026 Amendement : 00 Date : Sept. 2026
---	---	---

CHAPITRE 5. ORIENTATION STRATÉGIQUE DU MALI EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Le NASP inclut les objectifs et cibles régionaux de sécurité ci-après pour la gestion de la sécurité de l'aviation, ainsi qu'une série d'indicateurs permettant de suivre les progrès accomplis en vue de leur réalisation. Ces objectifs, cibles et indicateurs sont liés aux objectifs, cibles et indicateurs figurant dans le RASP-AFI auxquels s'ajoutent des objectifs, cibles et indicateurs régionaux supplémentaires.

TABLEAU 2 OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DE PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

Objectifs	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle	Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028	• Taux d'accidents • Taux d'accidents mortels	Cet objectif est directement lié à l'objectif 1 et aux cibles 1.1 à 1.3
	Cible 1.2 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028	• Taux d'accidents par N-HRC • Taux d'incidents graves par N-HRC	
	Cible 1.3 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque d'ici 2028	• Taux d'accidents par autre catégorie d'événements à risque • Taux d'incidents graves par autre catégorie d'événements à risque • Taux d'accidents mortels par autre catégorie d'événements à risque	
Objectif 2 : Renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité	Cible 2.1 : Allouer à l'ANAC des ressources financières suffisantes pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales, en faisant en sorte que le Mali se retrouve parmi les 70 % au moins des États disposant de moyens financiers suffisants à l'horizon 2028.	• Pourcentage de mise en œuvre de la PQ 2.051 du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)	Cet objectif est directement lié à l'objectif 2 et aux cibles 2.1, 2.2 et 2.3 du GASP



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 18
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Objectifs	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP
	Cible 2.2 : Améliorer, d'ici 2028, le taux de mise en œuvre efficace de l'élément crucial 4 (EC-4) « personnel technique qualifié » d'au moins la moyenne mondiale de référence, notamment dans le domaine spécifique des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG). Cible 2.3 : Améliorer, d'ici 2028, le taux de mise en œuvre efficace pour la résolution des problèmes de sécurité (EC-8) d'au moins la moyenne mondiale de référence notamment dans le domaine AGA	• Pourcentage de mise en œuvre effective (EI) de l'EC 4 • Pourcentage de mise en œuvre effective (EI) de l'EC 4 dans le domaine AIG • Pourcentage de mise en œuvre effective (EI) de l'EC 8 • Pourcentage de mise en œuvre effective (EI) de l'EC 8 dans le domaine AGA	
Objectif 3 : Mettre en place et gérer des programmes nationaux de sécurité (PNS)	Cible 3.1 : Évaluer le niveau de mise en œuvre du PNS, d'ici 2026 Cible 3.2 : Mettre en place un PNS d'ici 2028 Cible 3.3 : Mettre en place d'ici 2028 un système de collecte, d'analyse et de partage de données et d'informations nécessaires aux activités de gestion de la sécurité.	• Pourcentage de mise en œuvre du self assessment des questions de protocole SSP • Pourcentage de mise en œuvre effective (EI) des questions de protocole SSP • Pourcentage de mise en œuvre effective (EI) des questions de protocole relatives aux SMS des exploitants • Taux de mise en œuvre du système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) • Taux de mise en place d'un cadre pour la protection des données et informations relatives à la sécurité	Cet objectif est directement lié à l'objectif 3 et aux cibles 3.1 et 3.2 du GASP.
Objectif 4 : Renforcer la collaboration aux niveaux régional et national pour résoudre	Cible 4.1 N/A Cible 4.2 N/A	N/A N/A	Cet objectif est directement lié à l'objectif 4 et à la cible 4.3 du GASP.



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 19
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Objectifs	Cibles	Indicateurs	Lien avec le GASP
les problèmes de sécurité	Cible 4.3 Fournir, d'ici 2027, aux entités régionales les informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents.	Nombre de transmissions des informations relatives aux risques de sécurité opérationnelle et aux problèmes émergents.	
Objectif 5 : Renforcer la planification de la sécurité de l'aviation	Cible 5.1 N/A		Cet objectif est directement lié à l'objectif 5 et à la cible 5.2 du GASP
	Cible 5.2 Publier, d'ici 2027, un plan national de sécurité de l'aviation (NASP) actualisé tenant compte de l'édition 2026-2028 du GASP et de l'AFI-RASP actualisé.	NASP publié en tenant compte de l'édition 2026-2028 du GASP	
Objectif 6 : Étendre l'utilisation des programmes d'évaluation et des programmes de partage des données de sécurité de l'industrie (Compagnies aériennes, Gestionnaire d'aéroport, ANSP, OMA, OFA, Société d'assistance en escale, etc.)	Cible 6.1 Encourager, d'ici 2028, l'industrie à continuer à recourir davantage aux programmes d'évaluation et de partage des données de sécurité.	Nombre d'activités de sensibilisation pour recourir davantage aux programmes d'évaluation et de partage des données de sécurité	Cet objectif est lié à l'objectif 6 du GASP

Le NASP comprend un plan d'action, constitué d'une liste de SEI prioritaires, qui viennent à l'appui de la stratégie nationale en matière de sécurité. Cette liste de SEI prioritaires contribuera à l'atteinte des objectifs nationaux de sécurité en traitant les problèmes nationaux de sécurité recensés dans ce plan, au moyen d'actions spécifiques pour chacun des risques opérationnels et des défis organisationnels nationaux identifiés respectivement aux chapitres 3 et 4.

Ces SEI comprennent des actions telles que l'élaboration de politiques, le renforcement des capacités, l'analyse des données de sécurité, les évaluations des risques pour la sécurité et la promotion de la sécurité. Le NASP présente les SEI qui ont été élaborées à partir des feuilles de route relatives aux défis organisationnels (ORG) et aux risques opérationnels (OPS) pour la sécurité, qui figurent dans la *Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (Doc 10161) de l'OACI, ainsi que des problèmes propres au Mali recensés sur la base de l'analyse des données issues des systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire, des rapports d'enquête sur les accidents et incidents, des activités de supervision de la sécurité menées au cours des 06 dernières années (2020 – 2025), ainsi que sur la

	Plan national de sécurité de l'aviation du Mali NASP 2026 - 2028	Page : 20 Édition : 01 Date : Sept. 2026 Amendement : 00 Date : Sept. 2026
---	--	---

base d'analyses régionales réalisées par les entités régionales et des risques de sécurité opérationnelle dans le monde figurant dans le GASP. Certaines SEI nationales sont liées à des SEI plus générales aux niveaux régional et international et contribuent à améliorer la sécurité de l'aviation dans le monde. La liste complète des SEI figure dans l'appendice du NASP.

Les SEI de ce plan sont mises en œuvre par le biais des capacités de supervision de la sécurité du Mali et des SGS des prestataires de services.

Le NASP traite également de problèmes émergents pouvant découler de nouveaux concepts opérationnels, de nouvelles technologies, de changements de politiques publiques, de nouveaux modèles commerciaux ou d'idées susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité à l'avenir, et pour lesquels il n'existe pas suffisamment de données pour réaliser une analyse conventionnelle fondée sur les données. En raison de cette absence de données, les problèmes émergents ne peuvent être automatiquement considérés comme des risques de sécurité opérationnelle. Face à cette conjoncture, le Mali reste vigilant afin de recenser les dangers, de recueillir et de partager des données pertinentes et d'élaborer de manière proactive des mesures d'atténuation pour gérer les risques associés.

Le NASP, en vue de faire l'objet d'une analyse plus approfondie, aborde les problèmes émergents suivants :

- les brouillages de fréquence ;
- l'intégration des drones dans la gestion du trafic aérien ;
- la cybersécurité ;
- l'innovation technologique dans l'aviation et l'intelligence artificielle (IA).

1

	Plan national de sécurité de l'aviation du Mali NASP 2026 - 2028	Page : 21 Édition : 01 Date : Sept. 2026 Amendement : 00 Date : Sept. 2026
---	--	---

CHAPITRE 6. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE

Le Mali suivra de façon continue la mise en œuvre des SEI énumérées dans le 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.

Outre ce qui précède, le Mali examinera le NASP tous les trois (03) ans, ou plus tôt au besoin, pour s'assurer que les risques de sécurité opérationnelle, les défis organisationnels et les SEI recensés sont mis à jour et demeurent pertinents. L'ANAC examinera régulièrement la performance de sécurité des initiatives énumérées dans le NASP pour vérifier que les objectifs nationaux sont atteints. Au besoin, le Mali demandera l'appui de l'industrie et des entités régionales pour faire en sorte que les SEI soient mises en œuvre dans les délais afin de remédier aux problèmes nationaux de sécurité. Grâce à un suivi rigoureux des SEI, le Mali apportera les ajustements nécessaires au NASP et à ses initiatives et le mettra à jour en conséquence.

Le Mali utilisera les indicateurs énumérés dans le chapitre 5 du présent plan pour mesurer la performance de sécurité du système national de l'aviation civile et suivre chaque cible nationale de sécurité. Un rapport annuel d'évaluation du NASP sera publié pour fournir aux parties prenantes de l'information à jour pertinente sur les progrès réalisés pour atteindre les objectifs nationaux de sécurité ainsi que sur l'état de mise en œuvre des SEI.

Si les objectifs nationaux de sécurité ne sont pas atteints, les facteurs contributifs seront présentés. Si le Mali 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 Mali a adopté une approche normalisée pour présenter l'information au niveau régional et faire le compte rendu aux entités régionales au moyen de rapports périodiques. 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 :

Agence Nationale de l'Aviation Civile du Mali

Route de l'Aéroport International Président Modibo Keita - Sénou
BP 227 Bamako
Tél : +223 20 20 55 24
Email : anacmali@anac.ml/infosanac@anac.ml
Site web : www.anac.ml



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 22
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Appendice 1 au NASP : Détails des SEI sur les risques opérationnels liés à la sécurité nationale

1. ÉTAT

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
N-HRC 1 : Impact sans perte de contrôle (CFIT)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028							
Cible 1.2 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028							
SEI OPS 1 – Atténuer les facteurs contributifs des risques de CFIT au niveau national	OPS 1A – Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité pour prévenir les CFIT : a) s'assurer que les aéronefs sont équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant b) encourager l'utilisation du GPWS au-delà des exigences du RAM 06 c) envisager la mise en œuvre de systèmes d'avertissement d'altitude minimale de sécurité (MSAW) d) promouvoir l'utilisation des données de localisation du GPS pour alimenter le GPWS [via le système mondial de navigation par satellite (GNSS)] e) assurer la mise en œuvre du Système géodésique mondial (WGS)-84 f) veiller à ce que les données sur le terrain et les obstacles publiées dans l'AIP soient exactes et actualisées en temps utile	2T27	ANAC	Prestataires de services Commission d'enquête	Nombre d'événements liés au CFIT par trimestre	Élevée	Suivi périodique de l'indicateur Surveillance des exploitants d'aéronefs, de fournisseurs de services de la navigation aérienne Analyse des comptes rendus obligatoires et volontaires d'événements de sécurité



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 23
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	adaptées efficaces						
	OPS 1B – Valider l'efficacité des SEI, par l'analyse des comptes rendus obligatoires d'événements (MOR), des systèmes de communication volontaire d'événements (VOR) et des enquêtes sur les accidents/incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)	4T27	ANAC Commission d'enquête	Exploitants et Prestataires de services	Taux comparatif par semestre du nombre d'événements liés au CFIT notifiés	Élevée	Activités de surveillance continue Mise en œuvre du système de compte rendu et d'analyse d'événements
N-HRC 2 : Perte de contrôle en vol (LOC-I)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028 Cible 1.2 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028							
SEI OPS 2 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par LOC-I au niveau national	OPS 2A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les LOC-I : a) élaborer des règlements et des éléments indicatifs sur la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) dans tous les programmes de conversion et de formation périodique sur simulateur de vol complet, et en vérifier la mise en œuvre d) mettre en œuvre les dispositions du RAM 19 en mettant l'accent sur les mesures visant à recenser et à atténuer les risques liés à la	a) 4T26 d) 2T27 e) 2T26	ANAC	- Exploitants et fournisseurs de services - Organisations de formation approuvées (ATO) - Fournisseurs de produits et de services de simulateurs de vol	- Programmes de formation actualisés en prévention et en récupération simulées - Nombre/pourcentage de pilotes finalisant une formation en prévention et en récupération simulées - Taux de cas simulés dans les rapports volontaires - Événements d'activation « Stick-shaker » dans les données FDA	Élevée	- Surveillance des activités des exploitants et de formation ATO - Mise en œuvre du système de compte rendu et d'analyse d'événements



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 24
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	LOC-I et à promouvoir une culture de la sécurité active e) exiger des exploitants aériens qu'ils dispensent une formation approfondie aux pilotes qui tiennent compte des facteurs humains, par exemple distraction, baisse de vigilance et conscience de la situation (et vérifier que les membres d'équipage disposent de la formation et des qualifications requises avant d'accomplir leur service de vol) f) élaborer des orientations sur les programmes d'analyse des données de vol (FDAP) afin d'inciter les exploitants à prendre en compte les précurseurs de LOC-I dans lesdits programmes	f) 4T26					
	OPS 2B – Valider l'efficacité des SEI via les systèmes MOR et VOR et les enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)	4T27	ANAC Commission d'enquête	Exploitants et fournisseurs de services	Nombre d'évaluations d'efficacité des actions effectuées	Élevée	Activités de surveillance continue
	OPS 2D – Élaborer et promouvoir davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux LOC-I, le cas échéant, par exemple : a) accroître l'efficacité de la supervision réglementaire b) évaluer l'efficacité et l'application des règlements	4T27	ANAC Commission d'enquête	Exploitants et fournisseurs de services	- Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des LOC-I - Taux comparatif par semestre des événements de perte de contrôle (LOC-I) notifiés	Élevée	Revue pour s'assurer de l'efficacité des actions effectuées



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali

NASP

2026 - 2028

Page : 25
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

[illegible]



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 26
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
SEI OPS 4 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RE au niveau national	OPS 4A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RE : 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) assurer des comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et l'état des aérodromes e) 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 f) s'assurer que des procédures pour réduire systématiquement le taux d'approches non stabilisées sont élaborées et utilisées g) promouvoir la mise en place d'équipes locales de sécurité des pistes k) mettre en place un système efficace et rapide de notification des conditions météorologiques et de l'état des aérodromes	4T27	ANAC	Exploitants d'aérodromes Exploitants d'aéronefs Autres exploitants et fournisseurs de services Entités régionales (URSAC, etc.) (Aspects certification des aérodromes)	- Nombre d'événements liés au RE par trimestre - Taux de mise en œuvre du GRF - Taux d'aérodromes internationaux certifiés	Moyenne	Surveillance des exploitants d'aéronefs, et Exploitant d'aérodrome Analyse des comptes rendus obligatoires et volontaires d'événements de sécurité Suivi de mise en œuvre des recommandations de sécurité
	OPS 4B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État par l'analyse des MOR, des VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)	4T27	ANAC	Exploitants d'aérodromes Exploitants d'aéronefs	Taux comparatif par semestre des événements de sortie de piste (RE) notifiés	Élevée	Surveillance des Exploitants et fournisseurs de services

2



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 27
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
				Autres exploitants et fournisseurs de services			
N-HRC 5 : Incursion sur piste (RI)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028							
Cible 1.2 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028							
SEI OPS 5 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RI au niveau national	OPS 5A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RI : 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) élaborer des prescriptions, des politiques, des procédures et des supports de formation susceptibles de favoriser la conscience de la situation par les contrôleurs de la circulation aérienne (ATCO), les pilotes et les conducteurs de véhicules côté piste d) certifier l'aérodrome de Kayes h) élaborer et diffuser une circulaire d'information sur la prévention des incursions sur piste et la formation des pilotes	4T2027	ANAC	Exploitants et Fournisseurs de services	- Nombre de séances de sensibilisation au RI des contrôleurs, des pilotes, des conducteurs de véhicules côté piste et des personnels aéroportuaires concernés - Nombre de personnel sensibilisé - Nombre d'événements liés au RI par trimestre	Élevée	Surveillance continue des exploitants et fournisseurs de services Analyse des comptes rendus obligatoires et volontaires d'événements de sécurité
	OPS 5B – Valider l'efficacité des SEI dans l'État par l'analyse des MOR, des VOR et des enquêtes sur les accidents et incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)	4T2027	ANAC	Exploitants d'aérodromes Exploitants d'aéronefs	Taux comparatif par semestre des événements Incursion sur piste (RI) notifiés	Élevée	Surveillance des Exploitants et fournisseurs de services



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali NASP 2026 - 2028

Page : 28
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
				Autres exploitants et fournisseurs de services			
	OPS 5D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux RI, le cas échéant	4T2027	ANAC	Exploitants et fournisseurs de services	Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques d'incursion sur piste (RI)	Moyenne	-
N-HRC 6 : Collisions fauniques sur et à proximité des aérodromes (BIRD et WILD)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028							
Cible 1.3 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque d'ici 2028							
SEI OPS 6 – Atténuer les facteurs contributifs aux collisions fauniques sur et à proximité des aérodromes	OPS 6 A – Veiller au renforcement des systèmes de gestion de risques fauniques (équipement, procédures, etc.) réglementaires	4T27	ANAC	- Exploitants d'aérodromes - Fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) - Autorités militaires	- Nombre d'événements liés aux oiseaux - Nombre d'événements liés aux animaux autres que les oiseaux - Nombre d'activités de prévention de collisions fauniques	Élevée	Surveillance continue des exploitants d'aérodromes Analyse des comptes rendus de sécurité Suivi des indicateurs
	OPS 6 B – Valider l'efficacité des SEI, par l'analyse des comptes rendus obligatoires d'événements (MOR), des systèmes de communication volontaire d'événements (VOR) et des enquêtes sur les accidents/incidents (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)						

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali **NASP** **2026 - 2028**

Page : 29
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	OPS 6 C – Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des impacts fauniques, le cas échéant OPS 6 D – Veiller à la mise en œuvre des stratégies appropriées pour supprimer les dépôts d'ordures, étendues d'eau, et autres habitats de nature à attirer la faune			- Entités environnementales			
N-HRC 7 : Brouillage de radiofréquences (RFI)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028 Cible 1.3 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque d'ici 2028							
SEI OPS 7 – Atténuer les facteurs contributifs au brouillage des radiofréquences	OPS 7 A – Élaborer des guides et procédures de gestion des cas de perte de signaux GNSS	4T28	ANAC	- Autorité de régulation des fréquences y compris aéronautiques (AMRTP) - Stations de radios FM et autres usagers des fréquences - Exploitants d'aéronefs	Nombre de comptes rendus d'événements liés aux brouillages des fréquences Nombre d'activités de sensibilisation sur les problèmes de radiofréquence Taux de régression des événements liés au brouillage de radiofréquence	Moyenne	Suivi des indicateurs Surveillance continue des exploitants Analyse des comptes rendus de sécurité
	OPS 7 B – Renforcer les dispositifs de compte rendu d'événements liés aux interférences radiofréquences						
	OPS 7 C – Faire des activités de sensibilisation des usagers des bandes de fréquence en coordination avec l'AMRTP						
	OPS 7 E – 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)						



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 30
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
				- Autorités militaires			



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali **NASP** **2026 - 2028**

Page : 31
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

2. INDUSTRIE

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
N-HRC 1 : Impact sans perte de contrôle en vol (CFIT)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028							
Cible 1.2 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028							
SEI OPS 8 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par CFIT au niveau du fournisseur de services	OPS 8 A – Mettre en œuvre les mesures suivantes de sécurité pour prévenir les CFIT : a) doter les aéronefs d'un GPWS à fonction d'évitement du relief explorant vers l'avant b) renforcer le respect des procédures d'alerte du GPWS c) sensibiliser davantage aux risques d'approche d) promouvoir la CDFA e) utiliser les systèmes MSAW f) utiliser des eTOD à jour (s'assurer de la régularité de leurs mises à jour et de leur exactitude)	4T27	Exploitants d'aéronefs	ANAC Commission d'enquête Sous-traitants de l'exploitant Constructeurs d'aéronefs et de composants d'aéronefs	Nombre d'événements liés au CFIT par trimestre	Élevée	Analyse des événements de sécurité liés au CFIT Suivi périodique des indicateurs Suivi de mise en œuvre des recommandations de sécurité éventuelles de la commission d'enquête
	OPS 8 B – Valider l'efficacité des SEI de l'industrie en analysant le suivi des données de vol (FDM) et les comptes rendus des pilotes (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)	4T27	Exploitants d'aéronefs	ANAC Commission d'enquête Sous-traitants de l'exploitant	Taux comparatif par trimestre du nombre d'événements liés au CFIT	Élevée	Analyse des événements de sécurité liés au CFIT Suivi périodique des indicateurs



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali **NASP** **2026 - 2028**

Page : 32
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	OPS 8 D – Élaborer et mettre en œuvre davantage de SEI pour atténuer les risques des facteurs recensés comme contribuant aux CFIT, le cas échéant	4T27	Exploitants d'aéronefs	ANAC Commission d'enquête Sous-traitants de l'exploitant	Taux de mise en œuvre des actions pour atténuer les risques	Moyenne	Suivi périodique des indicateurs
N-HRC 2 : Perte de contrôle en vol (LOC-I)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028							
Cible 1.2 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028							
SEI OPS 9 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par LOC-I au niveau du fournisseur de services	OPS 9 A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les LOC-I : a) mettre en place une formation UPRT dans tous les programmes de conversion et de formation périodique sur simulateur de vol complet b) consacrer davantage de temps à la formation des pilotes en équipage multiple au rôle de pilote surveillant (pour assurer une coordination efficace des équipages) c) promouvoir les systèmes d'alerte d'angle d'inclinaison sur tous les aéronefs multimoteurs d) former les pilotes au pilotage manuel des aéronefs en cas d'imminence de décrochage et durant la sortie de décrochage (y compris à haute altitude) e) inclure le sujet de la mécanique du vol dans la formation périodique des pilotes	4T27	Exploitants d'aéronefs	- ANAC - Commission d'enquête - Organisations de formation approuvées (ATO) - Fournisseurs de produits et de services de simulateurs de vol - Autres Exploitants et fournisseurs de services	- Programmes de formation actualisés en prévention et en récupération simulées - Nombre/pourcentage de pilotes finalisant une formation en prévention et en récupération simulées - Taux de cas simulés dans les rapports volontaires - Événements d'activation « Stick-shaker » dans les données FDA	Élevée	- Analyse des événements de sécurité liés au LOC-I - Suivi périodique des indicateurs - Suivi de mise en œuvre des recommandations de sécurité éventuelles de la commission d'enquête



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 33
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	f) respecter les spécifications de fidélité du simulateur aux fins de la formation UPRT						
N-HRC 3 : Collision en vol (MAC)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028							
Cible 1.2 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028							
SEI OPS 10 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par MAC au niveau du fournisseur de services	OPS 10 A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les MAC : a) équiper les aéronefs d'ACAS b) envisager d'équiper les aéronefs de pilotes automatiques/réponse du directeur de vol à l'ACAS c) renforcer le respect des procédures d'alerte ACAS d) envisager la mise en œuvre de STCA, notamment de STCA appropriés aux zones d'aérogare	4T27	Exploitants d'aéronefs	ANAC Commission d'enquête Sous-traitants de l'exploitant Constructeurs d'aéronefs et de composants d'aéronefs	- Nombre d'événements liés au MAC par trimestre - Nombre d'événements TCAS TA notifiés par trimestre - Nombre d'événements RVSM LHD (Large High Deviation) notifiés par trimestre	Élevée	Analyse des événements de sécurité liés au MAC Suivi périodique des indicateurs Suivi de mise en œuvre des recommandations de sécurité éventuelles de la commission d'enquête

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali **NASP** **2026 - 2028**

Page : 34
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	f) améliorer les systèmes de bord avertissant les pilotes de toute indisponibilité des transpondeurs et du système ACAS g) améliorer les systèmes ATC, les procédures et les outils permettant de mieux gérer les conflits				- Nombre de sensibilisations aux risques de MAC		
N-HRC 4 : Sortie de piste (RE)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028 Cible 1.2 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028							
SEI OPS 11 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RE au niveau du fournisseur de services	OPS 11 A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RE : a) participer activement aux programmes de sécurité des pistes et aux équipes de sécurité des pistes b) établir des politiques et formations sur les atterrissages interrompus, les remises des gaz, les atterrissages par vent traversier et vent arrière c) équiper les aéronefs de systèmes embarqués de détection et d'alerte de dépassement de piste d) assurer des comptes rendus efficaces et en temps opportun sur les conditions météorologiques et l'état des aéroports (par exemple, l'état de surface des pistes en conformité avec le GRF figurant dans l'Annexe 14, volume I, le freinage et les distances déclarées révisées)	4T27	Exploitants d'aéroports Exploitants d'aéronefs	- ANAC - Autres exploitants et fournisseurs de services	- Nombre d'événements liés au RE par trimestre - Nombre de pilotes formés 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) - Taux de mise en œuvre du GRF	Moyenne	Analyse des événements de sécurité liés au RE Suivi périodique des indicateurs Suivi de mise en œuvre des recommandations éventuelles de sécurité



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 35
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	f) envisager l'installation d'un système d'arrêt si les critères RESA ne peuvent pas être respectés						

N-HRC 5 : Incursion sur piste (RI)

Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle

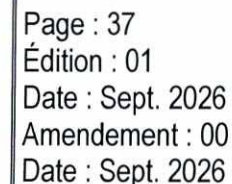
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028

Cible 1.2 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves pour chacune des catégories d'événements à risque élevé (N-HRC) d'ici 2028



Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
SEI OPS 12 – Atténuer les facteurs contributifs des accidents et incidents par RI au niveau du fournisseur de services	OPS 12 A – Mettre en œuvre les mesures de sécurité suivantes pour prévenir les RI : a) établir des programmes de sécurité des pistes et des équipes de sécurité des pistes, ou y participer activement b) établir des politiques, procédures et formations qui renforcent la conscience de la situation à l'intention des ATCO, des pilotes et des conducteurs de véhicules côté piste c) utiliser effectivement des technologies appropriées pour améliorer la conscience de situation, comme les AMM à résolution améliorée, les EFB, EVS et HUD, A-SMGCS, barres d'arrêt, et les ARIWS d) respecter les dispositions concernant les pistes, qui figurent dans l'Annexe 14, volume I, ainsi que dans les PANS-Aérodromes e) utiliser des expressions conventionnelles normalisées en conformité avec la réglementation nationale et les dispositions de l'OACI applicables [par exemple, le Manuel de radiotéléphonie (Doc 9432)] f) répertorier et publier les points chauds aux aérodromes dans l'AIP g) mettre au point des stratégies appropriées pour supprimer ou atténuer les dangers associés aux points chauds reconnus	4T27	Exploitants d'aérodromes	ANAC Commission d'enquêtes Exploitants d'aéronefs Autres exploitants et fournisseurs de services	- Nombre de séances de sensibilisation au RI des contrôleurs, des pilotes, des conducteurs de véhicules côté piste et des personnels aéroportuaires concernés - Nombre de personnel sensibilisé - Nombre d'événements liés au RI par trimestre	Moyenne	Analyse des événements de sécurité liés au RI Suivi périodique des indicateurs Suivi de mise en œuvre des recommandations éventuelles de sécurité

N-HRC 6 : Collisions fauniques sur et à proximité des aérodromes (BIRD et WILD)



Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028							
Cible 1.3 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque d'ici 2028							
SEI OPS 13 – Atténuer les facteurs contributifs aux collisions fauniques au niveau du fournisseur de services	OPS 13 A – Renforcer les systèmes de gestion de risques fauniques (équipement, procédures, etc.) réglementaires	4T27	Exploitants d'aéroports	- ANAC - Fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) - Autorités militaires - Entités environnementales	- Nombre d'évènements liés aux oiseaux - Nombre d'évènements liés aux animaux autres que les oiseaux - Nombre d'activités de prévention de collisions fauniques	Élevée	Analyse des évènements de sécurité liés aux collisions fauniques Suivi périodique des indicateurs et de la réalisation des mesures
	OPS 13 C – Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires afin d'atténuer les risques de facteurs contributifs détectés des impacts fauniques, le cas échéant						
	OPS 13 D – Veiller à la mise en œuvre des stratégies appropriées pour supprimer les dépôts d'ordures, étendues d'eau, et autres habitats de nature à attirer la faune						
N-HRC 7 : Brouillage de radiofréquences (RFI)							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle							
Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028							
Cible 1.3 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves liés aux autres catégories d'événements à risque d'ici 2028							
SEI OPS 14 – Atténuer les facteurs contributifs au brouillage des radiofréquences	OPS 14 A – S'approprier les guides et procédures de gestion des cas de perte de signaux GNSS	4T28	Exploitants d'aéronefs	- ANAC - Autorité de régulation des fréquences y compris aéronautiques (AMRTP) - Exploitants d'aéroports	Nombre de comptes rendus d'évènements liés aux brouillages des fréquences Nombre d'activités de sensibilisation sur les problèmes de radiofréquence	Moyenne	Analyse des évènements de sécurité liés au brouillage de radiofréquences Suivi périodique des indicateurs et de la réalisation des mesures
	OPS 14 C – Participer aux activités de sensibilisation des usagers des bandes de fréquence en coordination avec l'AMRTP						
	OPS 14 E – Valider l'efficacité des SEI de l'industrie en analysant les événements liés au						



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 38
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité Responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	brouillage de radiofréquences ainsi que les comptes rendus des parties prenantes (appliquer les méthodologies de gestion de la sécurité)			- Stations de radios FM et autres usagers des fréquences	Taux de régression des événements liés au brouillage de radiofréquence		
	OPS 14 F – Élaborer et mettre en œuvre des SEI supplémentaires			- Autorités militaires			

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali **NASP** **2026 - 2028**

Page : 39
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Appendice 2 au NASP : Détails des SEI pour adresser les défis organisationnels

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
Défi organisationnel 1 : Insuffisance de personnel technique qualifié notamment dans le domaine spécifique AIG							
Objectif 2 : Renforcer les capacités de l'État en matière de supervision de la sécurité Cible 2.1 : Allouer à l'ANAC des ressources financières suffisantes pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations nationales et internationales, en faisant en sorte que le Mali se retrouve parmi les 70 % au moins des États disposant de moyens financiers suffisants à l'horizon 2028. Cible 2.2 : Améliorer, d'ici 2028, le taux de mise en œuvre efficace de l'élément crucial 4 (EC-4) « personnel technique qualifié » d'au moins la moyenne mondiale de référence, notamment dans le domaine spécifique des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG).							
SEI ORG 2 – Formation du personnel technique pour une supervision efficace de la sécurité	ORG 2A – Établir et mettre en œuvre des politiques et des programmes de formation pour le personnel technique qualifié (voir SEI-3), faisant en sorte que le type et la fréquence des formations menées à bien (en d'autres termes, formation initiale, périodique, spécialisée et en cours d'emploi) suffisent à acquérir et conserver les qualifications requises et le niveau de compétence correspondant aux tâches assignées et aux responsabilités du personnel technique	4T26	ANAC	Centres de formation	Taux de mise en œuvre du programme de formation	Élevée	Suivi de mise en œuvre du programme de formation
SEI ORG 3 – Établissement de critères minima de qualification et d'expérience pour les enquêteurs	ORG 3A – Établir et documenter les qualifications requises des enquêteurs (qui peuvent travailler à temps plein, à temps partiel ou être détachés ou les deux), notamment s'agissant des connaissances et de l'expérience pratique requises dans le domaine de l'aviation	2T27	Commission d'enquêtes	ANAC	Critères de qualification actualisés des enquêteurs	Moyenne	Vérification des fiches de poste (dans un manuel de l'enquêteur technique)



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali

NASP

2026 - 2028

Page : 40
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	civile (en tant que pilote, ingénieur, contrôleur de la circulation aérienne ou autres domaines de compétence) et de la formation nécessaire aux tâches et aux responsabilités assignées						
SEI ORG 4 – Mise en œuvre d'un mécanisme pour s'assurer que le service d'enquête sur les accidents dispose d'un effectif suffisant pour remplir ses obligations nationales et internationales dans le domaine des enquêtes sur les accidents d'aviation	ORG 4A – Définir, et documenter, une méthodologie permettant de cerner les besoins en personnel pour toutes les spécialités relatives aux enquêtes sur les accidents, notamment celles concernant les notifications ; les premières mesures après un accident ou un incident grave ; l'organisation et la conduite de l'enquête ; et l'élaboration de rapports	2T27	Commission d'enquêtes	ANAC	Méthodologie de détermination de l'effectif cible des enquêteurs	Moyenne	Vérification de la signature du cadre organique de l'entité d'enquêtes
Défi organisationnel 2 : Faiblesse de la fonction d'enquêtes techniques accidents/incidents d'aviation civile							
Objectif 2 : Renforcer les capacités de l'État en matière de supervision de la sécurité							
Cible 2.2 : Améliorer, d'ici 2028, le taux de mise en œuvre efficace de l'élément crucial 4 (EC-4) « personnel technique qualifié » d'au moins la moyenne mondiale de référence, notamment dans le domaine spécifique des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG).							
SEI ORG 6 - SEI-6 – Établissement d'une autorité indépendante d'enquêtes sur les	ORG 6A – Consolider la législation conforme aux dispositions de l'Annexe 13 – <i>Enquêtes sur les</i>	1T27	ANAC Commission d'enquêtes	Ministère en charge de l'aviation civile	Articles de la loi consolidée relatifs à l'AIG	Élevée	

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 41
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
accidents et incidents d'aviation, en conformité avec l'Annexe 13 – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	<i>accidents et incidents d'aviation</i> , visant notamment à : a) établir un service indépendant d'enquête sur les accidents (national et communautaire), habilité à accéder aux informations, aux preuves et aux enregistrements et à mener des entretiens						
	ORG 6B – Élaborer et documenter un plan permettant au Mali de mettre à la disposition de ses enquêteurs tous les équipements d'enquête et de protection nécessaires, les installations et le matériel de bureau appropriés, ainsi que les moyens de communication et de transport utiles à la conduite des enquêtes	4T27	Commission d'enquêtes	Ministère en charge de l'aviation civile ANAC	Plan de mise à disposition des équipements d'enquête et de protection (EPI), des installations et de matériel de bureau	Élevée	
	ORG 8C – Établir et mettre en œuvre un processus, fondé sur l'analyse des risques, pour aider à déterminer les types d'incidents qui feront l'objet d'une enquête par le service d'enquête, conformément à l'Annexe 13	2T27	Commission d'enquêtes	ANAC Exploitants et fournisseurs de services	Taux de mise en œuvre du processus, fondé sur l'analyse des risques, relatif à la détermination des types d'incidents nécessitant une enquête technique	Moyenne	



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 42
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

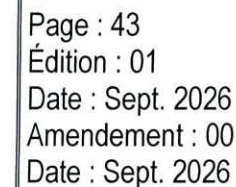
Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	ORG 9B – Établir des procédures, en tant qu'État qui reçoit des recommandations de sécurité d'autres États, pour fournir une réponse en temps utile à l'État émetteur et suivre l'avancement des mesures prises afin de donner suite à ces recommandations ORG 9C – Établir des procédures pour s'assurer que les recommandations de sécurité envisagées sont incluses dans le projet de rapport final (qui est envoyé aux États et organismes intéressés), ainsi que pour enregistrer les suites données aux recommandations de sécurité qu'il a émises ORG 10E – Établir et mettre en œuvre des procédures pour assurer la transmission à l'OACI des comptes rendus de données ADREP, accompagnés des renseignements complets nécessaires à la prévention d'accidents et dans un format compatible avec la taxonomie ADREP						

Défi organisationnel 3 : Insuffisance du cadre réglementaire pour la résolution des problèmes de sécurité et de sa mise en œuvre

Objectif 2 : Renforcer les capacités de l'État en matière de supervision de la sécurité

Cible 2.3 : Améliorer, d'ici 2028, le taux de mise en œuvre efficace pour la résolution des problèmes de sécurité (EC-8) d'au moins la moyenne mondiale de référence

N



1



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali **NASP** **2026 - 2028**

Page : 44
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
Objectif 3 : Mettre en place et gérer des programmes nationaux de sécurité (PNS) Cible 3.1 : Évaluer le niveau de mise en œuvre du PNS, d'ici 2026 Cible 3.2 : Mettre en place un PNS d'ici 2028							
SEI ORG 30 – Initier la mise en place d'un PNS à l'échelle nationale	ORG 30B – Effectuer l'auto-évaluation du PNS au regard des PQ, en utilisant le cadre en ligne (OLF) USOAP-CMA de l'OACI	4T26	ANAC		Auto-évaluation (Self Assessment) du PNS mis à jour	Moyenne	
	ORG 13 C – Mettre à jour l'équipe et le plan de mise en œuvre du PNS	4T26	ANAC	Commission Enquêtes Accidents Entités nationales intéressées par le PNS	Équipe et Plan de mise en œuvre du PNS mis à jour	Élevée	
	ORG 14 D – Former des collaborateurs techniques qualifiés aux tâches et responsabilités qui leur incombent s'agissant de la mise en place et de la tenue à jour du PNS (en travaillant éventuellement avec d'autres entités telles que la RSOO, d'autres États et d'autres organisations, le cas échéant)	4T27	ANAC Commission Enquêtes Accidents	Autres Entités nationales intéressées par le PNS	Nombre de formations effectuées	Élevée	
SEI ORG 32 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés	ORG 32A – Déterminer dans quels domaines la collaboration ou le soutien sont nécessaires dans le cadre du plan de mise en œuvre du PNS (voir ORG 13)	2T28	ANAC	Entités régionales Autres États	- Liste des domaines ayant besoin de	Moyenne	



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 45
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
de l'aviation pour initier la mise en place d'un PNS	ORG 32A – Prévoir de traiter les éléments considérés comme manquants ou insuffisants lors de l'auto-évaluation du PNS au regard des PQ		Commission Enquêtes Accidents	Entités régionales	collaboration et d'assistance - Liste des éléments manquants ou insuffisants - Résultats de l'auto-évaluation du PNS		
	ORG 32A – Mettre à jour la politique de sécurité de l'État, en s'assurant que tous les éléments requis y sont mentionnés	4T26	ANAC Commission Enquêtes Accidents	Autres Entités nationales intéressées par le PNS	Politique de sécurité révisée de l'État	Élevée	
Défi organisationnel 5 : Lacunes dans la collecte, l'analyse et le partage de données et informations nécessaires aux activités de gestion de la sécurité							
Objectif 3 : Mettre en place et gérer des programmes nationaux de sécurité (PNS)							
Cible 3.3 : Mettre en place d'ici 2028 un système de collecte, d'analyse et de partage de données et d'informations nécessaires aux activités de gestion de la sécurité.							
SEI ORG 34 – Données et informations de sécurité à l'appui des	ORG 34A – Établir ou amender des lois, des règlements et des politiques nationaux protégeant les données de sécurité, les	4T27	ANAC	Commission d'enquêtes	Lois, règlements et politiques nationaux relatifs à la protection des	Moyenne	



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 46
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
activités de gestion de la sécurité au niveau national (étape 1)	informations de sécurité et les sources connexes, conformément à l'Annexe 19 : a) veiller à ce que la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes n'entrave ni l'administration appropriée de la justice ni le maintien ou l'amélioration de la sécurité b) veiller à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes c) spécifier les conditions dans lesquelles les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes doivent être protégées, notamment les principes régissant les dérogations et les mesures de protection faisant autorité, comme la dépersonnalisation des données d) veiller à ce que les données de sécurité et les informations de sécurité demeurent disponibles dans le but de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation			Exploitants et fournisseurs de services	données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes		



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 47
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	ORG 34 B – Instaurer un SDCPS pour saisir, stocker, compiler et analyser des données et des informations de sécurité à l'appui des activités de gestion des performances en matière de sécurité	4T28	ANAC Commission d'enquêtes	Exploitants et fournisseurs de services	Taux de mise en place du SDCPS Effectivité des systèmes de notification obligatoires et volontaires des événements de sécurité	Moyenne	
	ORG 34 C – Établir et tenir à jour un processus pour déterminer les dangers et les risques de sécurité à partir des données de sécurité, ce qui passe par une évaluation des risques	4T28	ANAC Commission d'enquêtes	Exploitants et fournisseurs de services	Processus établi pour la détermination des dangers et des risques de sécurité	Élevée	
SEI ORG 37 – Collaboration stratégique avec les parties prenantes clés de l'aviation afin d'appuyer et de renforcer les activités de gestion de la sécurité	ORG 37A – Déterminer dans quels domaines la collaboration ou le soutien sont nécessaires afin de s'assurer que les parties prenantes comprennent et favorisent une culture de la sécurité positive qui permet d'instaurer un climat de confiance et de respect entre le personnel et la direction et encourage la communication d'informations de sécurité	2T28	ANAC	Exploitants et fournisseurs de services Commission d'enquêtes Autres entités aéronautiques intéressées par le PNS	Systèmes / Canaux établis pour la communication des données de sécurité	Faible	

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali

NASP

2026 - 2028

Page : 48
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
	ORG 37B – Par l'intermédiaire des groupes de l'OACI et/ou de la RSOO (ou d'autres organismes régionaux), établir un système d'accompagnement pour prêter assistance aux États et à l'industrie et échanger les meilleures pratiques pour appuyer l'instauration d'une culture de la sécurité positive et l'utilisation de méthodes relatives aux risques de sécurité	3T28	ANAC	Commission d'enquêtes Entités régionales (URSAC, etc.) Exploitants et fournisseurs de services	Système établi pour l'accompagnement et l'assistance aux États et à l'industrie pour la promotion de la culture positive de sécurité	Moyenne	
Défi organisationnel 6 : Intégration des drones dans le trafic aérien.							
Objectif 1 : Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents d'ici 2028							
SEI ORG 23 – Mise en place de mécanisme pour l'autorisation et la surveillance des vols des drones dans l'espace aérien	Mettre en place / Renforcer le mécanisme de coordination avec les parties prenantes relatif à l'autorisation et l'exploitation des drones	2T2027	ANAC Ministère de la Défense	ASECNA Organisme national de cybersécurité	Mécanisme de coordination mis en place	Moyenne	Évaluation de l'efficacité du mécanisme de coordination
	Délivrer les autorisations nécessaires à l'exploitation des drones en coordination avec le Ministère de la Défense	4T2027	ANAC Ministère de la Défense	Exploitants des drones	Nombre d'exploitants de drones autorisés	Moyenne	
	Mettre en œuvre le processus de surveillance des Exploitants des drones en coordination avec le Ministère de la Défense	2T2028	ANAC Ministère de la Défense	ASECNA Exploitants des drones	Taux de mise en œuvre du planning de surveillance des	Moyenne	Évaluation du taux de mise en œuvre

N



Plan national de sécurité de l'aviation du Mali
NASP
2026 - 2028

Page : 49
Édition : 01
Date : Sept. 2026
Amendement : 00
Date : Sept. 2026

Initiative d'amélioration de la sécurité	Action	Calendrier	Entité responsable	Parties prenantes	Mesures / Indicateurs	Priorité	Activité de suivi
					Exploitants de drones		