

ARRETE 2017- 00052 /MTMUSR/SG/ANAC  
relatif à la gestion de la sécurité aérienne

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITE  
URBAINE ET DE LA SECURITE ROUTIERE

== == == == ==

- Vu** la Constitution ;
- Vu** le décret n°2016-001/PRES du 06 janvier 2016, portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu** le décret n°2017-075/PRES/PM du 20 février 2017, portant remaniement du Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2016-006/PRES/PM/SGG-CM du 28 février 2016 portant attributions du Gouvernement;
- Vu** la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes ;
- Vu** le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** la Loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010 portant adoption du Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu** le décret n°2012-1080/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS du 31 décembre 2012 portant programme national de sécurité en matière d'aviation civile
- Vu** le décret n°2015-788/PRES-TRANS/PM/MIDT/MEF du 03 juillet 2015, portant modification des attributions, de l'organisation et du fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé « ANAC »;

**ARRETE**

**Article 1:** La gestion de la sécurité aérienne au Burkina Faso est régie conformément aux dispositions en annexe du présent arrêté.

**Article 2 :** Les dispositions de l'annexe ainsi que les appendices sont parties intégrantes du présent arrêté.

**Article 3 :** Sont abrogées toutes dispositions antérieures d'effets contraires

Agence Nationale de  
l'Aviation Civile du  
Burkina Faso

COURRIER AERIE

N° 1082 Date 07/04/17

Direction

DG	DTA	DANAS	DEA	DAFC	IQSS
----	-----	-------	-----	------	------



**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**



## REFERENCES

- Annexe 19 à la Convention de Chicago, 1<sup>ère</sup> édition de juillet 2013
- Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859), 3<sup>ème</sup> édition 2013



2. Principes généraux.....	20
3. Principes régissant la protection .....	20
4. Principes régissant les dérogations .....	21
5. Divulgateion au public .....	21
6. Responsabilité du gardien des renseignements sur la sécurité .....	21
7. Protection des renseignements enregistrés .....	22



- 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 pare-brises, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti couple, 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.

**Avion:** Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

**Blessure grave:** Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou



## CHAPITRE 2. DOMAINE D'APPLICATION

Les dispositions du présent arrêté s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs et s'adressent aux prestataires de services aériens que sont les :

- gestionnaires d'aérodromes ;
- entreprises de transport aérien ;
- services de la navigation aérienne ;
- organismes de maintenance aéronautique ;
- organismes de formations aéronautiques exposés à des risques de sécurité ; et
- sociétés d'assistance en escale.



## CHAPITRE 4. SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)

### 4.1. Généralités

4.1.1. Sauf indication contraire de la section 4.2, le SGS d'un prestataire de services :

- a) est établi conformément au cadre présenté en Appendice 2 ;
- b) est compatible avec l'ampleur des activités du prestataire et la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

4.1.2. Le SGS d'un organisme de formation agréé qui est exposé à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de ses services doit être acceptable pour l'ANAC ou les Etats responsables de l'agrément de l'organisme en question.

4.1.3. Le SGS d'un exploitant certifié d'avions ou d'hélicoptères qui est autorisé à effectuer du transport commercial international doit être acceptable pour l'ANAC.

4.1.4. Le SGS d'un organisme de maintenance agréé qui assure des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international est doit être acceptable pour l'ANAC ou les Etats responsables de l'agrément de l'organisme en question.

4.1.5. Le SGS d'un prestataire de services de la navigation aérienne doit être acceptable pour l'ANAC.

4.1.6. Le SGS d'un exploitant d'aérodrome certifié doit être acceptable pour l'ANAC.

4.1.7. Le SGS d'un opérateur d'assistance en escale, conformément doit être acceptable pour l'ANAC.

### 4.2. Aviation générale internationale - avions

Le SGS d'un exploitant de l'aviation générale internationale qui effectue des vols au moyer d'avions lourds ou à turboréacteurs doit être acceptable pour l'ANAC.



### **5.3. Protection des données sur la sécurité**

**5.3.1.** Des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données figurent dans l'appendice 2 au présent arrêté.

**5.3.2.** Les systèmes volontaires de compte rendu d'incident sont non punitifs et assurent la protection des sources d'information.

**5.3.3.** Les données sur la sécurité visées aux paragraphes 5.1 et 5.2 ne sont pas utilisées à d'autres fins que la sécurité, sauf si exceptionnellement, une autorité compétente détermine, en conformité avec la législation nationale, que la valeur de la divulgation ou de l'utilisation des données en question, quel que soit le cas, l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle divulgation ou utilisation peut avoir sur la sécurité de l'aviation.

### **5.4. Échange des renseignements sur la sécurité**

**5.4.1.** Si, en analysant les renseignements que contient la base de données, des éléments touchant la sécurité peuvent intéresser d'autres États, le Burkina Faso leur communique dès que possible lesdits renseignements.

**5.4.2.** Il est encouragé l'établissement de réseaux pour le partage des renseignements de sécurité entre les usagers du système aéronautique et la facilitation d'échange libre des renseignements sur les carences réelles et potentielles en matière de sécurité.



- d) documente les responsabilités, l'obligation de rendre compte et les pouvoirs en matière de sécurité, et les diffuse dans l'ensemble de l'organisation ;
- e) définit les niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité d'un risque de sécurité.

### **1.3. Nomination du personnel clé chargé de la sécurité**

Le prestataire de services désigne un gestionnaire de la sécurité qui a la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS efficace.

### **1.4. Coordination de la planification des interventions d'urgence**

Le prestataire de services veille à ce qu'un plan d'intervention d'urgence soit dûment coordonné avec les plans d'intervention d'urgence des organisations avec lesquelles il doit traiter lorsqu'il fournit ses produits ou ses services.

### **1.5. Documentation relative au SGS**

**1.5.1.** Le prestataire de services élabore un plan de mise en œuvre du SGS, formellement approuvé par l'organisation, qui définit l'approche de l'organisation en matière de gestion de la sécurité d'une façon qui répond aux objectifs de l'organisation.

**1.5.2.** Le prestataire de services élabore et tient à jour une documentation sur le SGS qui énonce :

- a) sa politique et ses objectifs en matière de sécurité ;
- b) les exigences de son SGS ;
- c) les processus et procédures de son SGS ;
- d) l'obligation de rendre compte, les responsabilités et pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SGS ;
- e) les résultats de son SGS.

**1.5.3.** Le prestataire de services élabore et tient à jour un manuel du SGS dans le cadre de sa documentation relative au SGS.

## **2. Gestion du risque de sécurité**

### **2.1. Détermination des dangers**

**2.1.1.** Le prestataire de services élabore et tient à jour un processus qui permet de déterminer les dangers liés à ses produits ou services aéronautiques.



- a) de faire en sorte que les membres du personnel connaissent le SGS dans une mesure compatible avec leur fonction ;
- b) de diffuser les renseignements critiques pour la sécurité ;
- c) d'expliquer pourquoi certaines mesures de sécurité sont prises ;
- d) d'expliquer pourquoi certaines procédures sont introduites ou changées.



2) les systèmes obligatoires de compte rendu d'incident, visés au Chapitre 5, section 5.1, du présent règlement ;

3) les systèmes volontaires de compte rendu d'incident, visés au Chapitre 5, section 5.1, du présent règlement ; visés au Chapitre 3 de l'Annexe 6, Partie 1, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.

## **2. Principes généraux**

**2.1.** L'unique but de la protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est d'assurer la mise à disposition continue de ces renseignements afin de permettre l'application de mesures de prévention appropriées et opportunes, et le renforcement de la sécurité.

**2.2.** La protection des renseignements sur la sécurité ne vise pas à entraver l'administration appropriée de la justice.

**2.3.** Les lois et règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité doivent être garantis pour un juste équilibre entre la nécessité de protéger ces renseignements afin de renforcer la sécurité de l'aviation et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice.

**2.4.** Les lois et règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité doivent en empêcher l'utilisation inappropriée.

**2.5.** Assurer la protection des renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés figure parmi les responsabilités en matière de sécurité.

## **3. Principes régissant la protection**

**3.1.** Pour être protégés contre une utilisation inappropriée, les renseignements sur la sécurité doivent remplir certaines conditions, dont les suivantes : ils ont été recueillis expressément à des fins liées à la sécurité et leur divulgation entrave leur mise à disposition future.

**3.2.** La protection assurée doit être spécifique à chaque SDCPS, selon la nature des renseignements sur la sécurité qu'il contient.

**3.3.** Une procédure formelle doit être établie pour protéger les renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés.

**3.4.** Les renseignements sur la sécurité ne doivent pas être utilisés à d'autres fins que celles pour lesquelles ils ont été recueillis.

**3.5.** L'utilisation de renseignements sur la sécurité dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale devrait être régie par des balises appropriées prévues par des lois nationales.



- a) la personne à l'origine des renseignements lui ait donné son consentement à la divulgation des renseignements ; ou
- b) le gardien ait la certitude que la mise à disposition des renseignements sur la sécurité respecte les principes régissant les dérogations.

### **7. Protection des renseignements enregistrés**

Étant donné que les enregistrements de l'ambiance sonore à un poste de travail qui sont effectués en application de la loi, par exemple ceux qui sont faits au moyen d'enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR), peuvent, dans le cas du personnel d'exploitation, être perçus comme une atteinte à la vie privée que les membres d'autres professions n'ont pas à subir :

Sous réserve des principes régissant la protection et les dérogations visés aux points 4 et 5 du présent appendice :

- les lois et règlements nationaux doivent considérer ces enregistrements comme des renseignements protégés confidentiels, c'est-à-dire des renseignements qui méritent une protection accrue ;
- les lois et règlements nationaux doivent prévoir des mesures de protection particulières en ce qui a trait à la confidentialité de ces enregistrements et à leur accès par le public. Les mesures de protection des enregistrements de l'ambiance sonore à un poste de travail qui sont effectués en application de la loi peuvent comprendre la publication de clauses de non-divulgateion au public.