

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
Burkina Faso

COURRIER

N° 1082

Dir. 07/04/17

D.S	DTA	DAN	DCA	DAFC	IQSS
-----	-----	-----	-----	------	------

Article 4 : Le Secrétaire Général du Ministère des Transports, de la Mobilité Urbaine et de la Sécurité Routière et le Directeur général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Burkina Faso sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le 05 AVR 2017



Souleymane SOULAMA
Officier de l'ordre national



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



ANNEXE

RAF 19 : GESTION DE LA SECURITE

Version 1, Mars 2017

ANNEXE A L'ARRETE N° 17 - 00052 05 AVR. 2017



MAITRISE DU DOCUMENT				
Acteurs				Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Date	▪ Version papier - Bibliothèque ▪ Version électronique - Tout inspecteur - Site web ANAC
Rédacteur	Groupe d'expert	Lawankila SIA	01/01/17	
Vérificateurs	CVRAF	Lucie ZEBA	02/02/17	
Approbateur	Directeur Général	Abel SAWADOGO	03/03/17	
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS				
Version	Date	Justification		
01	Mars 2017	Création		

**Liste des pages effectives**

Chapitre	Page	N° Version	Date Version	N° Amendement	Date Amendement
PG	1	01	Mars 2017	00	
LPE	2	01	Mars 2017	00	
AMD	3	01	Mars 2017	00	
LR	4	01	Mars 2017	00	
TM	5 - 7	01	Mars 2017	00	
Chapitre 1	7 - 9	01	Mars 2017	00	
Chapitre 2	10	01	Mars 2017	00	
Chapitre 3	11	01	Mars 2017	00	
Chapitre 4	12	01	Mars 2017	00	
Chapitre 5	13 - 14	01	Mars 2017	00	
Appendice 1	15-18	01	Mars 2017	00	
Appendice 2	19 - 22	01	Mars 2017	00	



RAF-19 : GESTION DE LA SECURITE

Version : 01
Date : mars 2017

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date
Annexe 19	OACI	Gestion de la sécurité	1ère édition	Juillet 2013
Doc 9859	OACI	Manuel de gestion de la sécurité (MGS)	3ème édition	2013

**Liste de diffusion**

N° de copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général	P/E
02	IGQSS	Inspection Gestion Qualité Sécurité Sureté	P/E
03	DANAS	Direction des Aéroports, de la Navigation Aérienne et de la sureté	P/E
04	DEA	Direction de l'Exploitation des Aéronefs	P/E
00	CID	Cellule Informatique et documentation	P/E
N00		Tout inspecteur	E

Observations:

P = Version Papier

E = Version Electronique

N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 = version originale



Table des matières

CHAPITRE 1. ABREVIATIONS ET DEFINITIONS.....	7
1.1. ABREVIATIONS	7
1.2. DEFINITIONS	7
CHAPITRE 2. DOMAINE D'APPLICATION.....	10
CHAPITRE 3. RESPONSABILITES EN MATIERE DE GESTION DE LA SECURITE	11
3.1. Programme national de sécurité (PNS).....	11
3.2. Supervision de la sécurité	11
CHAPITRE 4. SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)	12
4.1. Généralités	12
4.2. Aviation générale internationale - avions.....	12
CHAPITRE 5. COLLECTE, ANALYSE ET ECHANGE DE DONNEES SUR LA SECURITE.....	13
5.1. Collecte des données sur la sécurité.....	13
5.2. Analyse des données sur la sécurité.....	13
5.3. Protection des données sur la sécurité	13
5.4. Échange des renseignements sur la sécurité	14
APPENDICE 1. CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)	15
1. Politique et objectifs de sécurité	15
1.1. Engagement et responsabilité	15
1.2. Obligation de rendre compte en matière de sécurité	15
1.3. Nomination du personnel clé chargé de la sécurité	16
1.4. Coordination de la planification des interventions d'urgence	16
1.5. Documentation relative au SGS	16
2. Gestion du risque de sécurité	16
2.1. Détermination des dangers.....	16
2.2. Évaluation et atténuation du risque de sécurité.....	17
3. Assurance de la sécurité.....	17
3.1. Suivi et mesure de la performance de sécurité.....	17
3.2. La gestion du changement	17
3.3. Amélioration continue du SGS	17
4. Promotion de la sécurité.....	17
4.1. Formation et sensibilisation	17
4.3. Communication en matière de sécurité	17
APPENDICE 2 ORIENTATIONS JURIDIQUES RELATIVES À LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PROVENANT DES SYSTÈMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DE DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ.....	19
1. Introduction.....	19



RAF-19 : GESTION DE LA SECURITE

Version : 01
Date : mars 2017

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



CHAPITRE 1. ABREVIATIONS ET DEFINITIONS

1.1. ABREVIATIONS

- ADREP:** Compte rendu d'accident/incident
- AIS:** Services d'information aéronautique
- ANAC:** Agence Nationale de l'Aviation civile
- ATS:** Services de la circulation aérienne
- CNS:** Communications, navigation et surveillance
- CVR:** Enregistreur de conversations de poste de pilotage
- MET:** Services météorologiques
- MGS:** Manuel de gestion de la sécurité
- OACI:** Organisation de l'aviation civile internationale
- PANS:** Procédures pour les services de navigation aérienne
- PNS:** Programme national de sécurité
- SAR:** Recherches et sauvetage
- SARP:** Normes et pratiques recommandées
- SDCPS:** Système de collecte et de traitement de données sur la sécurité
- SGS:** Système de gestion de la sécurité
- SMP:** Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité

1.2. DEFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans le présent arrêté relatif à la gestion de la sécurité, 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 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



f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.

Codes de pratiques de l'industrie: Éléments d'orientation produits par un organisme de l'industrie à l'intention d'un secteur particulier du transport aérien pour l'aider à se conformer aux normes et aux pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à d'autres exigences en matière de sécurité aéronautique et aux meilleures pratiques jugées appropriées.

État de conception: État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

État de construction: État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

État de l'exploitant: État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

Hélicoptère: Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

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

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.

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

Personnel d'exploitation: Personnel participant aux activités aéronautiques qui est en mesure de communiquer des renseignements sur la sécurité.

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

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.

Système de gestion de la sécurité (SGS): Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.



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 3. RESPONSABILITES EN MATIERE DE GESTION DE LA SECURITE

3.1. Programme national de sécurité (PNS)

3.1.1. Le programme national de sécurité (PNS) est mis en place par l'article de 2 du décret n°2012-1080/PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS du 31 décembre 2012 portant programme national de sécurité en matière d'aviation civile.

3.1.2. Les prestataires de services suivants doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) :

- a) les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;
- b) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international ;
- c) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international ;
- d) les prestataires de services de la navigation aérienne (ATS) ;
- e) les exploitants d'aérodromes certifiés ;
- f) les sociétés d'assistance en escale.

3.1.3. Les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément à l'Annexe 6 de l'OACI, Partie 2, Section 3, doivent mettre en œuvre un SGS.

3.2. Supervision de la sécurité

Un système de supervision de la sécurité conforme aux dispositions de l'appendice 1 au présent arrêté est mis en place.



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 moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs doit être acceptable pour l'ANAC.



CHAPITRE 5. COLLECTE, ANALYSE ET ECHANGE DE DONNEES SUR LA SECURITE

5.1. Collecte des données sur la sécurité

5.1.1. Un système obligatoire de compte rendu d'incident est mis en place pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité.

5.1.2. Un système volontaire de compte rendu d'incident est mis en place pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui peuvent ne pas être recueillis au moyen d'un système obligatoire.

5.1.3. Toute entité nationale impliquée dans la mise en œuvre du PNS a accès aux renseignements appropriés disponibles dans les systèmes de compte rendu d'incident visés aux paragraphes 5.1.1 et 5.1.2 aux fins de remplir ses responsabilités en matière de sécurité.

5.1.4. D'autres systèmes peuvent être utilisés pour la collecte et le traitement de données relatives à la sécurité pour recueillir les renseignements sur la sécurité qui peuvent ne pas être obtenus au moyen des systèmes de compte rendu d'incident visés aux paragraphes 5.1.1 et 5.1.2 ci-dessus.

5.2. Analyse des données sur la sécurité

5.2.1. L'ANAC met en place et tient à jour une base de données sur la sécurité pour favoriser l'efficacité de l'analyse des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui ont été recueillis, y compris ceux qui proviennent de ses systèmes de compte rendu d'incident, ainsi que pour déterminer les mesures à prendre pour renforcer la sécurité.

5.2.2. L'ANAC utilise le logiciel ECCAIRS (European Coordination Center for Accidents and Incidents Reportings System) pour constituer une base de données en vue de leur analyse.

5.2.3. Un processus est établi pour suivre la mise en œuvre des mesures et leur efficacité lorsque des carences réelles ou potentielles en matière de sécurité sont décelées.

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 utilisés 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.



APPENDICE 1. CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

Le présent appendice spécifie le cadre de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS. Le cadre est constitué de quatre composantes et douze éléments, qui représentent le minimum pour la réalisation d'un SGS :

1. Politique et objectifs de sécurité

1.1. Engagement et responsabilité

Le prestataire de services définit sa politique de sécurité en tenant compte des exigences internationales et nationales. La politique de sécurité :

- a) traduit l'engagement de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité ;
- b) comprend un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la politique de sécurité ;
- c) comprend des procédures de compte rendu en matière de sécurité ;
- d) indique clairement les types de comportement qui sont inacceptables en ce qui concerne ses activités d'aviation ainsi que les conditions dans lesquelles des mesures disciplinaires ne sont pas applicables ;
- e) est signée par le dirigeant responsable de l'organisation ;
- f) est diffusée dans l'ensemble de l'organisation, avec une approbation visible ;
- g) est périodiquement passée en revue pour veiller à ce qu'elle reste pertinente et convienne en permanence à l'organisation.

1.2. Obligation de rendre compte en matière de sécurité

Le prestataire de services :

- a) désigne un dirigeant responsable qui a, quelles que soient ses autres fonctions, la responsabilité finale de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SGS au nom de l'organisation et qui doit en répondre ;
- b) définit les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité ;
- c) détermine les obligations de rendre compte de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés, en ce qui concerne la performance de sécurité du SGS ;



- 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.



2.1.2. La détermination des dangers est fondée sur une combinaison de méthodes réactives, proactives et prédictives de collecte de données sur la sécurité.

2.2. Évaluation et atténuation du risque de sécurité

Le prestataire de services élabore et tient à jour un processus qui permet d'analyser, d'évaluer et de maîtriser les risques de sécurité correspondant aux dangers qui ont été déterminés.

3. Assurance de la sécurité

3.1. Suivi et mesure de la performance de sécurité

3.1.1. Le prestataire de services élabore et tient à jour un moyen permettant de vérifier la performance de l'organisation en matière de sécurité et de valider l'efficacité des mesures visant à maîtriser les risques de sécurité.

3.1.2. La performance de sécurité du prestataire de services est vérifiée en fonction des indicateurs et objectifs de performance de sécurité établis pour le SGS.

3.2. La gestion du changement

Le prestataire de services élabore et tient à jour un processus qui permet de déterminer les changements qui peuvent influencer sur le niveau des risques de sécurité liés à ses produits ou services d'aviation et de déterminer et gérer les risques de sécurité susceptibles de découler de ces changements.

3.3. Amélioration continue du SGS

Le prestataire de services suit et évalue l'efficacité des processus de son SGS afin de permettre l'amélioration continue de la performance globale du SGS.

4. Promotion de la sécurité

4.1. Formation et sensibilisation

4.1.1. Le prestataire de services élabore et tient à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel est formé et compétent pour exécuter les tâches liées au SGS.

4.1.2. La portée du programme de formation en matière de sécurité correspond à la participation de chaque stagiaire au SGS.

4.3. Communication en matière de sécurité

Le prestataire de services élabore et tient à jour un moyen formel de communication en matière de sécurité qui permet :



- 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.



APPENDICE 2 ORIENTATIONS JURIDIQUES RELATIVES À LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PROVENANT DES SYSTÈMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DE DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ

1. Introduction

1.1. La protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est indispensable pour assurer la mise à disposition continue de ces renseignements ; en effet, leur emploi à d'autres fins que la sécurité peut en entraver l'accessibilité future et avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation.

1.2. Les orientations figurant dans le présent appendice visent à aider à la promulgation des lois et règlements nationaux afin de protéger les renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS), tout en permettant une administration appropriée de la justice. L'objectif est d'empêcher l'usage indu de renseignements recueillis dans l'unique but d'améliorer la sécurité de l'aviation.

1.3. En cas de systèmes juridiques différents, des orientations juridiques doivent être données pour une souplesse de formulation des lois et règlements en conformité avec les politiques et pratiques nationales.

1.4. Les orientations figurant dans le présent appendice consistent donc en un ensemble de principes inspirés d'exemples de lois et règlements nationaux fournis. Les concepts décrits dans ces principes peuvent être adaptés ou modifiés pour répondre aux besoins particuliers en matière sécurité.

1.5. Dans le présent appendice:

a) le terme **renseignements sur la sécurité** désigne des renseignements qui sont contenus dans un SDCPS mis en place dans l'unique but d'améliorer la sécurité de l'aviation et qui remplissent les conditions requises pour être protégés ;

b) l'expression **utilisation inappropriée** désigne une utilisation des renseignements sur la sécurité à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été recueillis, à savoir une utilisation dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale contre du personnel d'exploitation ou une divulgation des renseignements au public ;

c) l'abréviation SDCPS désigne les systèmes de traitement et de compte rendu de données, les bases de données, les mécanismes d'échange de renseignements et les enregistrements, et elle englobe :

1) les éléments ayant trait aux enquêtes sur les accidents et les incidents, visés au Chapitre 5 de l'Annexe 13 ;



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 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.



4. Principes régissant les dérogations

Les dérogations à la protection des renseignements sur la sécurité ne doivent être accordées par les lois et règlements nationaux que dans les conditions suivantes :

- a) il y a des preuves que l'événement a été causé par un acte considéré, d'après la loi, comme ayant été accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteront probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciante, de négligence grave ou de faute volontaire ;
- b) une autorité compétente estime que les circonstances laissent raisonnablement présumer que l'événement peut avoir été causé par un acte accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteront probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciante, de négligence grave ou de faute volontaire ; ou
- c) un examen par une autorité compétente établit que la mise à disposition des renseignements sur la sécurité est nécessaire à l'administration appropriée de la justice et que cette mise à disposition prime sur les incidences défavorables qu'elle peut avoir, aux niveaux national et international, sur la disponibilité future de renseignements sur la sécurité.

5. Divulgarion au public

5.1. Sous réserve des principes ci-dessus qui régissent la protection et les dérogations, quiconque sollicite la divulgation de renseignements sur la sécurité devrait justifier cette mise à disposition.

5.2. Des critères formels doivent être établis pour la divulgation des renseignements sur la sécurité, et ces critères doivent notamment comprendre:

- a) la divulgation des renseignements sur la sécurité est nécessaire pour corriger des conditions qui compromettent la sécurité ou pour modifier des politiques et des règlements ;
- b) la divulgation des renseignements sur la sécurité n'entrave pas la mise à disposition future de tels renseignements pour l'amélioration de la sécurité ;
- c) la divulgation de renseignements personnels faisant partie des renseignements sur la sécurité n'enfreint pas de loi sur le respect de la vie privée ;
- d) les renseignements sur la sécurité divulgués sont dépersonnalisés, ou leur divulgation est faite de façon sommaire ou récapitulative.

6. Responsabilité du gardien des renseignements sur la sécurité

Un gardien doit être désigné pour chaque SDCPS. Il incombe au gardien d'appliquer toutes les mesures de protection possibles contre la divulgation des renseignements, à moins que :



- 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.