



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: +221 33 865 60 00 - Fax: +221 33 820 39 67 – +221 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°19

(RAS 19)

GESTION DE LA SÉCURITÉ

Première Edition

Janvier 2016



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: +221 33 865 60 00 - Fax: +221 33 820 39 67 – +221 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°19

(RAS 19)

GESTION DE LA SÉCURITÉ

Première Edition

Janvier 2016



LISTE DES RÉFÉRENCES

- **Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)**

- **Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale**
 - Annexe 1 — Licences du personnel
 - Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs
 - o Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions
 - o Partie 2 — Aviation générale internationale — Avions
 - o Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères
 - Annexe 8 — Navigabilité des aéronefs
 - Annexe 11 — Services de la circulation aérienne
 - Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
 - Annexe 14 — Aéroports
 - o Volume I — Conception et exploitation technique des aéroports
 - Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)
 - o ABC — Abréviations et codes de l'OACI (Doc 8400)
 - o ATM — Gestion du trafic aérien (Doc 4444)

- **Manuels**
 - Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859)
 - Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984)
 - Manuel de navigabilité (Doc 9760)
 - Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379)
 - Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335)
 - Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734)
 - Partie A — Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité
 - Manuel sur la certification des aéroports (Doc 9774)
 - Manuel sur l'agrément des organismes de formation (Doc 9841)



TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|----------------|
| CHAPITRE 1ER : DÉFINITIONS | 1-1 |
| CHAPITRE 2. APPLICATION..... | 2-1 |
| CHAPITRE 3. RESPONSABILITE DE L'ETAT EN MATIERE DE GESTION DE LA SECURITE..... | 3-1 |
| 3.1. PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ (PNS)..... | 3-1 |
| 3.2. SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ PAR L'ÉTAT | 3-2 |
| CHAPITRE 4. SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS) | 4-1 |
| 4.1 GÉNÉRALITÉS | 4-1 |
| 4.2 AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE – AVIONS | 4-2 |
| CHAPITRE 5. COLLECTE, ANALYSE ET ECHANGE DE DONNEES SUR LA SECURITE..... | 5-1 |
| 5.1 COLLECTE DES DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ | 5-1 |
| 5.2 ANALYSE DES DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ..... | 5-1 |
| 5.3 PROTECTION DES DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ | 5-2 |
| 5.4 ECHANGE DES RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ | 5-3 |
| APPENDICE 1. SYSTEME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SECURITE..... | APP1-1 |
| 1. LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE DE BASE..... | APP1-1 |
| 2. RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES..... | APP1-1 |
| 3. SYSTÈME ET FONCTIONS DE L'ÉTAT | APP1-2 |
| 4. PERSONNEL TECHNIQUE QUALIFIÉ..... | APP1-2 |
| 5. INDICATIONS TECHNIQUES, OUTILLAGE ET FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS CRITIQUES POUR LA SÉCURITÉ APP1-2 | |
| 6. OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE DE LICENCES, DE CERTIFICATION, D'AUTORISATION ET/OU D'APPROBATION | APP1-3 |
| 7. OBLIGATIONS DE SURVEILLANCE | APP1-3 |
| 8. RÉOLUTION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ | APP1-3 |
| APPENDICE 2. CADRE POUR UN SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS) | APP2-1 |
| 1. POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SÉCURITÉ..... | APP2-1 |
| 2. GESTION DU RISQUE DE SÉCURITÉ..... | APP2-1 |
| 3. ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ | APP2-1 |
| 4. PROMOTION DE LA SÉCURITÉ..... | APP2-2 |
| SUPPLEMENT A. CADRE POUR UN PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)..... | SUP A-1 |
| 1. POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SÉCURITÉ DE L'ÉTAT | SUP A-1 |
| 2. GESTION DES RISQUES DE SÉCURITÉ PAR L'ÉTAT | SUP A-1 |
| 3. ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ PAR L'ÉTAT..... | SUP A-1 |
| 4. PROMOTION DE LA SÉCURITÉ PAR L'ÉTAT | SUP A-2 |



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS 19

GESTION DE LA SÉCURITÉ

Table de Matières

Page 2 de 2

Edition:

1

Date:

Janvier 2016

**SUPPLEMENT B. ORIENTATIONS JURIDIQUES RELATIVES A LA PROTECTION DES
RENSEIGNEMENTS PROVENANT DES SYSTEMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DE
DONNEES SUR LA SECURITE SUP B-1**

1. INTRODUCTIONSUP B-1
2. PRINCIPES GÉNÉRAUXSUP B-2
3. PRINCIPES RÉGISSANT LA PROTECTIONSUP B-3
4. PRINCIPES RÉGISSANT LES DÉROGATIONS.....SUP B-3
5. DIVULGATION AU PUBLICSUP B-3
6. RESPONSABILITÉ DU GARDIEN DES RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ.....SUP B-4
7. PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS ENREGISTRÉS.....SUP B-4



ABRÉVIATIONS

| | |
|-----------|---|
| (a) ADREP | Compte rendu d'accident/incident |
| (b) AIS | Services d'information aéronautique |
| (c) ATS | Services de la circulation aérienne |
| (d) CNS | Communications, navigation et surveillance |
| (e) CVR | Enregistreur de conversations de poste de pilotage |
| (f) MET | Services météorologiques |
| (g) MGS | Manuel de gestion de la sécurité |
| (h) PANS | Procédures pour les services de navigation aérienne |
| (i) PNS | Programme national de sécurité |
| (j) SAR | Recherches et sauvetage |
| (k) SARP | Normes et pratiques recommandées |
| (l) SDCPS | Système de collecte et de traitement de données sur la sécurité |
| (m) SGS | Système de gestion de la sécurité |
| (n) SMP | Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité |



CHAPITRE 1er : DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans le présent règlement ont les significations suivantes :

(1) **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'ailerons, 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-brise, 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.

Note 1 : À seule fin d'uniformiser les statistiques, au niveau de la communauté aéronautique (OACI), est considéré comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

Note 2 : Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

Note 3 : Le type de système d'aéronef non habité qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué dans le RAS N° 13.

Note 4 : Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément F du RAS N°13.



- (2) **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.
- (3) **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.
- (4) **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.
- (5) **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.

Note : Il peut être envisagé que les codes de pratiques de l'industrie soient retenus comme une référence dans l'élaboration de règlements pour répondre aux exigences du présent RAS et aussi la mise à disposition de leurs sources et la manière de les obtenir.

- (6) **État de conception.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (7) **État de construction.** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (8) **État de l'exploitant.** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (9) **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.
- (10) **Incident.** Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Note. — Les types d'incidents qui intéressent les études de sécurité comprennent ceux qui sont indiqués dans le Supplément C du Règlement aéronautique N°13.

- (11) **Indicateur de performance de sécurité.** Paramètre basé sur des données utilisé pour le



suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.

(12) **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.

(13) **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.

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

Note. — Ce personnel comprend notamment les membres d'équipage de conduite, les contrôleurs de la circulation aérienne, les opérateurs de station aéronautique, les techniciens de maintenance, le personnel des organismes de conception et de construction d'aéronefs, les membres d'équipage de cabine, les agents techniques d'exploitation, le personnel d'aire de trafic et le personnel d'assistance en escale.

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

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

(17) **Sécurité.** Etat dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

(18) **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.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

RAS 19

GESTION DE LA SÉCURITÉ

Chapitre 2

Edition:

Date:

Page 1 de 1

1

Janvier 2016

CHAPITRE 2. APPLICATION

Le présent règlement prescrit les exigences en matière de gestion de la sécurité et s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Note 1: Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent à l'État figurent au paragraphe 21.3 et se rapportent au programme national de sécurité (PNS).

Note 2 : Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent aux prestataires de services de navigation aérienne et exploitants concernés figurent dans le paragraphe 21.4 et se rapportent à des systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Des dispositions complémentaires relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent à certains prestataires de services de navigation aérienne et exploitants figurent dans d'autres règlements; elles font l'objet de renvoi.



CHAPITRE 3. RESPONSABILITE DE L'ETAT EN MATIERE DE GESTION DE LA SECURITE

Note 1. — Le présent chapitre énonce les responsabilités dont l'État du Sénégal doit s'acquitter en matière de gestion de la sécurité, au travers de l'application de SARP, de l'exécution de ses propres fonctions de gestion de la sécurité et de la surveillance des SGS mis en œuvre conformément aux dispositions du présent règlement.

Note 2. — Les dispositions relatives au système de gestion de la sécurité qui concernent des types spécifiques d'activités aéronautiques figurent dans les règlements applicables aux activités en question.

Note 3. — Les principes de base de la gestion de la sécurité qui s'appliquent au processus d'évaluation médicale des titulaires de licences figurent dans le règlement aéronautique n° 1. On trouve des orientations à ce sujet dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984 de l'OACI).

3.1. Programme national de sécurité (PNS)

3.1.1. L'Autorité de l'Aviation Civile doit mettre en place un PNS pour gérer la sécurité sur le territoire de l'Etat, en vue de réaliser un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile. Le PNS comprendra les éléments suivants :

- a) politique et objectifs de sécurité de l'Etat ;
- b) gestion du risque de sécurité par l'Etat ;
- c) assurance de la sécurité par l'Etat ;
- d) promotion de la sécurité par l'Etat.


Note 1. — Le PNS établi par l'Etat du Sénégal est compatible avec l'envergure et la complexité de ses activités aéronautiques.

Note 2. — Un cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un programme national de sécurité figure au Supplément A, et le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) Doc 9859 de l'OACI contient des éléments indicatifs sur le programme national de sécurité.

3.1.2. L'Autorité de l'Aviation Civile détermine le niveau de performance de sécurité acceptable à atteindre.

Note.- Des orientations sur la définition d'un niveau acceptable de performance de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) Doc 9859 de l'OACI.

3.1.3. Dans le cadre du PNS de l'Etat, les prestataires de services suivants qui relèvent de son autorité doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) :

| | | |
|--|---|--|
|  <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p> | <p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p> | <p>Chapitre 5 Page 2 de 3 Edition: 1 Date: Janvier 2016</p> |
|--|---|--|

Note. – Les Services AIS, CNS, MET ou SAR fournis sous l'autorité d'un prestataire de services ATS sont inclus dans le champ d'application du SGS du prestataire. Lorsque les services AIS, CNS, MET ou SAR sont entièrement ou particulièrement assurés par une entité autre qu'un prestataire de service ATS, les services qui relèvent de l'autorité du prestataire de services ATS, ou les aspects des services qui influent directement sur l'exploitant, sont inclus dans le champ d'application du SGS du prestataire.

4.1.8 Le SGS d'un exploitant d'aérodrome certifié, conformément au règlement aéronautique N° 14 (volume 1), sera acceptable pour l'Autorité de l'Aviation Civile responsable de la certification de l'aérodrome.

Note.- L'Autorité de l'Aviation Civile est chargée de veiller aux prescriptions ci-dessus citées.

4.2 Aviation générale internationale – avions

Note. – Des orientations sur la mise en œuvre d'un SGS pour l'aviation générale figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) et les codes de pratique de l'industrie.

4.2.1 Le SGS d'un exploitant de l'aviation générale internationale qui effectue des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au règlement aéronautique N° 06, doit être compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question.

4.2.2 Le SGS d'un prestataire de service doit comprendre, au minimum :

- a) un processus pour déterminer les menaces réelles et potentielles pour la sécurité et évaluer les risques connexes ;
- b) un processus pour élaborer et mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires au maintien d'un niveau de sécurité acceptable ;
- c) des dispositions relatives à une surveillance continue et une évaluation régulière de la pertinence et de l'efficacité des activités de gestion de la sécurité.



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

Note. – L'objectif des spécifications ci-après est d'appuyer la gestion de la sécurité par la collecte et l'analyse des données relatives à la sécurité et par un échange rapide et protégé des renseignements sur la sécurité, dans le cadre du PNS.

5.1 Collecte des données sur la sécurité

Système de compte rendu d'incidents

5.1.1 Les « prestataires de service » doivent mettre en place un système obligatoire de compte rendu d'incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité.

5.1.2 Les « prestataires de service » doivent mettre en place un système volontaire de compte rendu d'incidents pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui pourraient ne pas être recueillis au moyen d'un système obligatoire.


5.1.3 Sous réserve de la norme figurant au § 5.3.1, les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS ont accès aux renseignements appropriés disponibles dans les systèmes de compte de rendu d'incidents visés aux § 5.1.1 et 5.1.2 aux fins de leurs responsabilités en matière de sécurité.

Note 1. – Les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS comprennent les services d'enquêtes sur les accidents.

Note 2. – Les « prestataires de service » sont encouragés à mettre en place d'autres systèmes de collecte et de traitement de données relatives à la sécurité pour recueillir les renseignements sur la sécurité qui pourraient ne pas être obtenus au moyen des systèmes de compte rendu d'incident visés aux § 5.1.1 et 5.1.2 ci-dessus.

5.2 Analyse des données sur la sécurité

5.2.1 L'Autorité de l'Aviation Civile met en place et tient à jour une base de données sur la sécurité 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 pour compte rendu d'incidents, ainsi que pour déterminer les mesures à prendre pour renforcer la sécurité.

| | | |
|---|--|--|
|  Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie | RAS 19 GESTION DE LA SÉCURITÉ | Chapitre 5 Edition: Date: Page 2 de 3 1 Janvier 2016 |
|---|--|--|

Note. – Le terme «base de données sur la sécurité» peut désigner une base de données unique ou des bases de données multiples et englober la base de données sur les accidents et les incidents. Les dispositions relatives à une telle base de données figurent dans le règlement aéronautique N°13 – Enquête sur les accidents et les incidents. Des orientations supplémentaires relatives aux bases de données sur la sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS).

Un guide sur le processus de notification complète les dispositions ci-dessus énoncées.

5.2.2 Après avoir déterminé les mesures préventives à prendre pour remédier à des carences réelles ou potentielles en matière de sécurité, chaque « prestataire de service » doit mettre en œuvre ces mesures et établir un processus pour suivre cette mise en œuvre ainsi que l'efficacité des mesures.

Note. – Des renseignements supplémentaires sur lesquels se fondent les mesures préventives peuvent figurer dans les rapports finaux sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.

5.2.3 Les systèmes de bases de données doivent utiliser des formats normalisés de façon à faciliter les échanges de données.

Note. – Chaque « prestataire de service » est fortement encouragé à utiliser un système compatible avec l'ADREP.

5.3 Protection des données sur la sécurité


Note. – Des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collectes et de traitement de données figurent dans le Supplément B.

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

Note 1. – Un contexte non punitif est fondamental pour la communication volontaire des comptes rendus. A cet effet, l'Etat et les prestataires de service travaillent en étroite collaboration pour assoir un tel contexte.

Note 2.— Chaque prestataire est encouragé à faciliter et à promouvoir la communication volontaire de comptes rendus sur les événements susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation, en adaptant ses politiques et procédures aux besoins.

Note 3.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur les systèmes de compte rendu d'incident, tant obligatoires que volontaires

| | | |
|--|---|--|
|  <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p> | <p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p> | <p>Chapitre 5 Page 3 de 3 Edition: 1 Date: Janvier 2016</p> |
|--|---|--|

5.3.2 Chaque Prestataire de service doit faciliter et aussi promouvoir la communication volontaire de comptes rendus sur les évènements susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation, conformément aux lois, règlements et politiques en vigueur.

Note. – Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) contient des éléments indicatifs sur les systèmes de compte rendu d'incident, tant obligatoires que volontaires.

5.3.3 Les prestataires ne mettent pas à disposition et n'utilisent pas les données sur la sécurité visées aux sections 5.1 et 5.2 à d'autres fins que la sécurité, sauf exceptionnellement, si 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 pourraient avoir sur la sécurité de l'aviation.

5.4 Echange des renseignements sur la sécurité

5.4.1 En ce qui concerne les échanges inter-Etats, l'Autorité de l'Aviation civile du Sénégal informe tout autre Etat pouvant être intéressé, surtout dans le cadre de la communication de données de sécurité jugées essentielles (données jugées confidentielles ou relevant d'instruction en cours sur un évènement grave de sécurité).

Si, en analysant les renseignements que contient sa base de données, un prestataire de services trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres prestataires, ces derniers en sont tenus immédiatement informés en ce qui les concerne, dans le cadre de l'exploitant courante ou simplement du retour d'expérience.

5.4.2 Chaque prestataire de service doit établir un réseau pour le partage des renseignements de sécurité entre les usagers du système aéronautique et ainsi faciliter l'échange libre des renseignements sur les carences réelles et potentielles en matière de sécurité. Les parties concernées élaborent des protocoles d'échanges sous la coordination et l'approbation de l'Autorité de l'Aviation Civile.

Note. – Il faut des définitions, des taxinomies et des formats normalisés pour faciliter l'échange des données. Des éléments indicatifs sur les spécifications applicables à de tels réseaux de partage sont disponibles.



APPENDICE 1. SYSTEME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SECURITE

(Voir Chapitre 3, section 3.2)

Note 1.- Le Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734 de l'OACI), Partie A – Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité, contient des orientations sur les éléments cruciaux d'un système permettant à un Etat de s'acquitter de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité.

Note 2.- Le membre de phrase «autorité ou agences appropriées» est employé dans un sens générique, de telle sorte qu'il englobe l'ensemble des autorités qui ont des responsabilités en matière de supervision de la sécurité de l'aviation et qui peuvent être établies par l'Etat en tant qu'entités distinctes : autorités de l'aviation civile, autorités aéroportuaires, autorités ATS, service d'enquête sur les accidents, administration météorologiques, etc.

Note 3.- Dans le contexte du présent appendice, le terme «prestataire de services» désigne les organismes énumérés au Chapitre 3, § 3.1.3.

1. Législation aéronautique de base

1.1 Une loi complète et efficace sur l'aviation est promulguée par l'Etat. Elle est compatible avec l'ampleur et la complexité des activités aéronautiques de l'Etat ainsi qu'avec les prescriptions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, afin de permettre de réglementer l'aviation civile et de faire respecter les règlements par l'intermédiaire des autorités ou agences appropriées établies à cette fin.

1.2 La loi sur l'aviation prévoit l'accès du personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité aux aéronefs, activités, installations, personnel et dossiers connexes, selon qu'il convient, des prestataires de services.

2. Règlements d'exploitation spécifiques

2.1 Des règlements qui répondent, au minimum, aux exigences nationales issues de la législation aéronautique de base, concernant des procédures d'exploitation, produits, services équipements et infrastructures normalisés conformes aux annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale sont promulgués par l'Etat

Note.- Le terme «règlements» est employé dans son sens générique, de telle sorte qu'il englobe les instructions, règles, décrets, directives, ordonnances, etc.



3. Système et fonctions de l'Etat

- 3.1** L'Etat a mis en place des autorités ou agences appropriées, selon qu'il convient, appuyées par un personnel suffisant et qualifié et disposant de ressources financières adéquates. Chaque autorité ou agence de l'Etat a des fonctions et des objectifs de sécurité déclarés qui lui permettent de s'acquitter de ses responsabilités en matière de gestion de la sécurité.
- 3.2** Des mesures nécessaires, notamment sur les plans de la rémunération et des conditions de service doivent être prises, pour faire en sorte de recruter du personnel qualifié pour exécuter les fonctions de supervision de la sécurité et de le conserver.
- 3.3** L'Etat doit veiller à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.
- 3.4** L'Etat doit utiliser une méthode pour déterminer ses besoins en personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité, en tenant compte de l'ampleur et de la complexité de ses activités d'aviation civile.

Note.- Par ailleurs, l'Appendice 5 du RAS 06, et l'Appendice 1 du RAS 06, exigent que l'Etat de l'exploitant utilise une méthode pour déterminer le nombre d'inspecteurs nécessaires. Les inspecteurs forment un sous-ensemble du personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité.

4. Personnel technique qualifié

- 4.1** Il doit être fixé les qualifications minimales que le personnel technique chargé des fonctions de supervision de la sécurité doit posséder et fournir une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité.
- 4.2** Un système pour la tenue des dossiers de formation doit être mis en place.

5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité

- 5.1** Des installations appropriées, des orientations et procédures techniques complètes et à jour, des renseignements critiques pour la sécurité, des outils et de l'équipement, et des moyens de transport, selon qu'il convient, doivent être fournis au personnel technique pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité avec efficacité, conformément aux procédures établies et d'une manière normalisée.
- 5.2** Aussi, des orientations techniques sur l'application des règlements pertinents doivent être fournies à l'industrie du transport aérien.



6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation

- 6.1 Des processus et des procédures documentés doivent être mis en place pour s'assurer que le personnel et les organisations qui assurent une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant qu'il leur soit permis d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'un permis, d'une autorisation et/ou d'une approbation pour l'activité en question.

7. Obligations de surveillance

Des processus de surveillance documentés doivent être mis en place, en définissant et planifiant de manière continue des inspections, des audits et des activités de suivi, afin de s'assurer de façon proactive que les titulaires de licences, certificats, permis, autorisation et/ou approbations d'aviation remplissent en permanence les conditions établies. Les obligations en question englobent aussi la surveillance du personnel chargé par l'autorité d'assurer des fonctions de supervision de la sécurité en son nom.

8. Résolution des problèmes de sécurité

- 8.1 Un processus documenté doit être utilisé pour prendre les mesures correctives appropriées, y compris des mesures d'exécution, pour résoudre les problèmes de sécurité constatés.
- 8.2 L'Etat doit veiller à ce que les problèmes de sécurité constatés soient résolus rapidement en utilisant un système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, y compris des mesures prises par le prestataire de services pour résoudre les problèmes en question.
-



APPENDICE 2. CADRE POUR UN SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)

(Voir Chapitre 4, § 4.1.1)

Note 1.- Des orientations sur la mise en œuvre du cadre pour un SGS figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité de l'OACI Doc 9859).

Note 2.- Dans le contexte du présent appendice, le terme «prestataire de services» désigne les organismes énumérés au Chapitre 3, § 3.1.3 du présent Règlement.

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 (04) composants et douze (12) éléments, qui représentent le minimum pour la réalisation d'un SGS.

1. Politique et objectifs de sécurité

- 1.1 Engagement et responsabilité de la direction
- 1.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité
- 1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité
- 1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence
- 1.5 Documentation relative au SGS

2. Gestion du risque de sécurité

- 2.1 Détermination des dangers
- 2.2 Evaluation et atténuation du risque de sécurité

3. Assurance de la sécurité

- 3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité
- 3.2 La gestion du changement
- 3.3 Amélioration continue du SGS



4. Promotion de la sécurité

4.1 Formation et sensibilisation

4.2 Communication en matière de sécurité

1. Politique et objectifs de sécurité

1.1 Engagement et responsabilité de la direction

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

- a) traduire l'engagement de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité ;
- b) comprendre un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la politique de sécurité ;
- c) comprendre des procédures de compte rendu en matière de sécurité ;
- d) indiquer 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 seraient pas applicables ;
- e) être signée par le dirigeant responsable de l'organisation ;
- f) être diffusée dans l'ensemble de l'organisation, avec une approbation visible ;
- g) être périodiquement passée en revue pour veiller à ce quelle reste pertinente et convienne en permanence à l'organisation.

1.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité

Le prestataire de services doit:

- a) désigner le dirigeant responsable qui a, quelles que soient ses autres fonctions, la responsabilité finale de la mise en œuvre et de la tenue jour du SGS au nom de l'Organisation et qui doit en répondre ;
- b) définir 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) déterminer les obligations de rendre compte de tous les membres de la direction, quelle que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés, en ce qui concerne la performance de sécurité du SGS ;
- d) documenter les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité et les diffuser dans l'ensemble de l'Organisation ;
- e) définir les niveaux de responsabilité au sein 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 doit désigner un gestionnaire de la sécurité qui aura 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 doit veiller 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 doit élaborer 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 doit élaborer et tenir 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) les obligations de rendre compte, 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 doit élaborer et tenir 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 doit élaborer et tenir à jour un processus qui permet de déterminer les dangers liés à ses produits ou services aéronautiques.

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

2.2 Evaluation et atténuation du risque de sécurité

Les prestataires de services doit élaborer et tenir 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 doit élaborer et tenir 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 doit être 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 doit élaborer et tenir 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 doit suivre et évaluer 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 doit élaborer et tenir à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel soit formé et compétent pour exécuter les tâches liées au SGS.
- 4.1.2 La portée du programme de formation en matière de sécurité doit correspondre à la participation de chaque stagiaire au SGS.

4.2 Communication en matière de sécurité

Le prestataire de services doit élaborer et tenir 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.



SUPPLEMENT A. CADRE POUR UN PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)

(Voir Chapitre 3, § 3.1.1)

Le présent supplément décrit un cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un programme national de sécurité (PNS) par un Etat. Un PNS est un système utilisé par un Etat pour gérer la sécurité. Le cadre comporte les quatre (04) composants indiqués au Chapitre 3, § 3.1.1 du RAS 19 et les onze éléments connexes énumérés ci-dessous. La mise en œuvre d'un PNS doit être compatible avec l'envergure et la complexité du système aéronautique de l'État et nécessite une coordination entre les autorités chargées des différents éléments des fonctions d'aviation civile de l'État. Le cadre de PNS décrit ici et le cadre du système de gestion de la sécurité (SGS) spécifié à l'Appendice 2 doivent être considérés comme étant complémentaires mais distincts. Le présent supplément décrit aussi sommairement chacun des éléments du cadre.

Note.- Dans le contexte du présent supplément, le terme «prestataire de services» désigne les organisations énumérées au Chapitre 3, § 3.1.1 du présent règlement.

1. Politique et objectifs de sécurité de l'Etat

- 1.1 Cadre législatif national en matière de sécurité
- 1.2 Responsabilité et obligations de rendre compte de l'Etat en matière de sécurité
- 1.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents
- 1.4 Politique d'application

2. Gestion des risques de sécurité par l'Etat

- 2.1 Exigences en matière de sécurité concernant le SGS des prestataires de services
- 2.2 Entente sur la performance de sécurité des prestataires de services

3. Assurance de la sécurité par l'Etat

- 3.1 Supervision de la sécurité
- 3.2 Collecte, analyse et échange des données sur la sécurité
- 3.3 Hiérarchisation de la supervision en fonction des domaines où les préoccupations ou les besoins sont les plus grands, sur la base des données de sécurité



4. Promotion de la sécurité par l'Etat

4.1 Activités internes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

4.2 Activités externes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité.

1. Politique et objectifs de sécurité de l'Etat

1.1 Cadre législatif national en matière de sécurité

L'Etat a promulgué un cadre législatif national et des règlements spécifiques en matière de sécurité, conformément aux normes internationales et nationales, qui définissent comment il assurera la gestion de la sécurité sur son territoire. Cela comprend la participation des organisations d'aviation de l'Etat à des activités précises liées à la gestion de la sécurité dans l'Etat et l'établissement des rôles, responsabilités et interrelations de ces organisations. Le cadre législatif et les règlements spécifiques en matière de sécurité sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence à l'Etat.

1.2 Responsabilité et obligations de rendre compte de l'Etat en matière de sécurité


L'Etat a déterminé, défini et documenté les exigences, responsabilités et obligations de rendre compte en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du PNS. Sont comprises les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir à jour, conduire et améliorer continuellement le PNS d'une manière qui répond aux objectifs de sécurité de l'Etat. Est également compris un énoncé clair sur la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre du PNS.

1.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents

L'Etat a mis en place un processus indépendant d'enquête sur les accidents et les incidents, dont le seul objectif est de prévenir de futurs accidents et incidents et non d'attribuer un blâme ou une responsabilité. De telles enquêtes visent à appuyer la gestion de sécurité à l'intérieur de l'Etat. Dans le cadre du PNS, l'Etat maintient l'indépendance de l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents par rapport aux autres organisations d'aviation de l'Etat.

1.4 Politique d'application

L'Etat a promulgué une politique d'application qui fixe les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services peuvent traiter et résoudre à l'interne les événements liés à certains écarts de sécurité, dans le cadre de leur SGS et à la satisfaction de l'autorité nationale compétente. La politique d'application fixe également les conditions et les circonstances dans lesquelles traiter les écarts de sécurité au moyen de procédures d'application établies.

| | | |
|--|---|--|
|  <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p> | <p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p> | <p>Supplément A Page 3 de 4 Edition: 1 Date: Janvier 2016</p> |
|--|---|--|

2. Gestion des risques de sécurité par l'Etat

2.1 Exigences en matière de sécurité concernant le SGS des prestataires de services

L'Etat a établi les directives qui régissent la façon dont les prestataires de services détermineront les dangers et géreront les risques de sécurité. Les directives comprennent les exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre concernant le SGS des prestataires. Les exigences, règlements d'exploitation spécifiques et les politiques de mise en œuvre sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux prestataires.

2.2 Entente sur la performance de sécurité des prestataires de services

L'Etat est convenu, avec les différents prestataires de services, de la performance de sécurité de leurs SGS respectifs. La performance de sécurité convenue de chacun des prestataires de services est examinée périodiquement pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et qu'elle convienne en permanence aux prestataires.

3. Assurance de la sécurité par l'Etat


3.1 Supervision de la sécurité

L'Etat a mis en place des mécanismes pour assurer une surveillance efficace des huit (08) éléments cruciaux de la fonction de supervision de la sécurité. Il a aussi établi des mécanismes pour veiller à ce que la détermination des dangers et la gestion des risques de sécurité par les prestataires de services suivent des directives réglementaires précises (exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre). Ces mécanismes comprennent des inspections, des audits et des enquêtes pour vérifier que les directives réglementaires concernant les risques de sécurité ont dûment été prises en compte dans le SGS des prestataires, qu'elles sont appliquées comme prévu et qu'elles ont les effets voulus sur les risques de sécurité.

Note.- Des orientations sur la mise en œuvre de cet élément figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859 de l'OACI)

3.2 Collecte, analyse et échange des données sur la sécurité

L'Etat a mis en place des mécanismes pour veiller à la collecte et au stockage des données sur les dangers et les risques de sécurité à la fois au niveau individuel et au niveau national. Il a aussi établi, des mécanismes pour produire des renseignements à partir des données stockées et pour échanger activement des renseignements sur la sécurité avec les prestataires de services et/ou d'autres Etats, selon qu'il convient.

| | | |
|--|---|--|
|  <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p> | <p style="text-align: center;">RAS 19</p> <p style="text-align: center;">GESTION DE LA SÉCURITÉ</p> | <p>Supplément A Page 4 de 4 Edition: 1 Date: Janvier 2016</p> |
|--|---|--|

3.3 Hiérarchisation de la supervision en fonction des domaines où les préoccupations ou les besoins sont les plus grands, sur la base des données de sécurité.

L'Etat a établi des procédures pour hiérarchiser les inspections, audits et enquêtes en faveur des domaines où la sécurité soulèvent une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin, sur la base de l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences en exploitation et les risques de sécurité évalués.

4. Promotion de la sécurité par l'Etat

4.1 Activités internes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

L'Etat assure une formation, renforce la sensibilisation et encourage la communication bilatérale des renseignements en matière de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation de l'Etat, la réalisation d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficience du PNS.

4.2 Activités externes de formation, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

L'Etat mène des activités d'information, renforce la sensibilisation sur les risques de sécurité et encourage la communication bilatérale des renseignements en matière de sécurité pour appuyer, chez les prestataires de services, la réalisation d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficience du SGS.




SUPPLEMENT B. ORIENTATIONS JURIDIQUES RELATIVES A LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PROVENANT DES SYSTEMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DE DONNEES SUR LA SECURITE

(Voir Chapitre 2, section 5.3)

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. C'est ce qu'a reconnu la 35^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI, qui a noté que les lois et règlements nationaux actuels de nombreux Etats ne traitent peut-être pas adéquatement la façon dont les renseignements sur la sécurité sont protégés contre un usage indu.
- 1.2** Les orientations figurant dans le présent supplément visent donc à aider les Etat à promulguer des lois et règlements nationaux pour 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** Les Etats ayant des systèmes juridiques différents, les orientations juridiques doivent leur donner la souplesse de formuler leurs lois et règlements en conformité avec leurs politiques et pratiques nationales.
- 1.4** Les orientations figurant dans le présent supplément consistent donc en un ensemble de principes inspirés d'exemples de lois et règlements nationaux fournis par les Etats. Les concepts décrits dans ces principes pourraient être adaptés ou modifiés pour répondre aux besoins particuliers de l'Etat qui promulgue des lois et règlements pour protéger des renseignements sur la sécurité.
- 1.5** Dans le présent supplément :

 - 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, qui sont spécifiées au § 3.1 ci-dessous ;
 - 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 ;

| | | |
|--|---|--|
|  <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie</p> | <p>RAS 19</p> <p>GESTION DE LA SÉCURITÉ</p> | <p>Supplément B Page 2 de 4 Edition: 1 Date: Janvier 2016</p> |
|--|---|--|

- 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 du Règlement aéronautique national N°13 ;
 - 2) les systèmes obligatoires de compte rendu d'incident, visés au Chapitre 5, session 5.1, du présent Règlement ;
 - 3) les systèmes volontaires de compte rendu d'incident, visés au Chapitre 5, du présent Règlement aéronautique;
 - 4) les systèmes de compte rendu par auto divulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, visés au Chapitre 3 du RAS 06, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.

Note. - Le Manuel de gestion de la sécurité de l'OACI (Doc 9859) contient des renseignements sur les systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité.

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 de la justice dans les Etats.
- 2.3** Les lois et règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité devraient garantir 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 devraient 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 des Etats en matière de sécurité.



3. Principes régissant la protection

- 3.1 Pour être protégés contre une utilisation inappropriée, les renseignements sur la sécurité devraient remplir certaines conditions, dont les suivantes : ils ont été recueillis expressément à des fins liées à la sécurité et leur divulgation entraverait leur mise à disposition future.
- 3.2 La protection assurée devrait être spécifique à chaque SDCPS, selon la nature des renseignements sur la sécurité qu'il contient.
- 3.3 Une procédure formelle devrait 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 devraient 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 devraient être accordées par les lois et règlements nationaux que dans les conditions suivantes :

- a) il y a des preuves que l'évènement 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 résulteraient probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciant, de négligence grave ou de faute volontaire ;
- b) une autorité compétente estime que les circonstances laissent raisonnablement présumer que l'évènement peut avoir été causé par un acte accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteraient probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciant, 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 pourrait 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 devraient être établis pour la divulgation des renseignements sur la sécurité, et ces critères devraient notamment comprendre les suivants :



- 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'entravera 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 divulguée sont dépersonnalisés, ou leur divulgation est faite de façon sommaire ou récapitulative.

6. Responsabilité du gardien des renseignements sur la sécurité

Un gardien devrait être désigné pour chaque SDCPS ; Il lui incombe 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

Etant 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 conversation de poste de pilotage (CVR), pourraient, 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:

- a. sous réserve des principes ci-dessus régissant la protection et les dérogations, les lois et règlements nationaux devraient considérer ces enregistrements comme des renseignements protégés confidentiels ; c'est-à-dire des renseignements qui méritent une protection accrue ;
- b. les lois et règlements nationaux devraient 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 d'ordonnances de non-divulgaration au public.

-FIN-