RÉPUBLIQUE CENTRAFRICAINE

Unité – Dignité -Travail

MINISTÈRE EN CHARGE DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE

DE CENTRAFRIQUE

R.A.C 19
GESTION DE LA SECURITE

Édition 01 – Mars 2019

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Titre	Page	N° Édition	Date Édition	N° Amendement	Date Amendement
PG	-	01	Mars 2019	00	Mars 2019
LPE	2	01	Mars 2019	00	Mars 2019
EE/AMD	3	01	Mars 2019	00	Mars 2019
LR	4	01	Mars 2019	00	Mars 2019
TM	5	01	Mars 2019	00	Mars 2019
CHAPITRE 19.1	6 – 10	01	Mars 2019	00	Mars 2019
CHAPITRE 19.2	11	01	Mars 2019	00	Mars 2019
CHAPITRE 19.3	12 – 17	01	Mars 2019	00	Mars 2019
CHAPITRE 19.4	18 – 19	01	Mars 2019	00	Mars 2019
CHAPITRE 19.5	20 – 22	01	Mars 2019	00	Mars 2019
PG - APPENDICES	23	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE - 1	24 – 26	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE - 2	27– 31	01	Mars 2019	00	Mars 2019
APPENDICE - 3	32– 34	01	Mars 2019	00	Mars 2019

ENREGISTREMENT DES ÉDITIONS / AMENDEMENTS

ÉDITIONS

Numéro	Date	Motifs
01	Mars 2019	Première Edition

AMENDEMENTS

Numéro	Date	Page	Motifs

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Édition	Date
Code	CEMAC	Code de l'Aviation Civile de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale de		Juillet 2012
Loi	République Centrafricaine	Loi N°09.013 portant création de l'ANAC-C		10 août 2009
Annexe 19	OACI	Gestion de la Sécurité	1 ère Édition Amdt 01	Juillet 2013 Nov 2018

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 19.1.	**Définitions, abréviations et acronymes**	**6**
CHAPITRE 19.2.	**Application**	**11**
CHAPITRE 19.3.	**Responsabilités en matière de gestion de la sécurité**	**12**
19.3.1	Programme national de sécurité	12
19.3.2	Politique, objectifs et ressources en matière de sécurité	12
19.3.3	Gestion des risques de sécurité	14
19.3.4	Assurance de la sécurité	16
19.3.5	Promotion de la sécurité	17
CHAPITRE 19.4.	**Système de Gestion de la Sécurité (SGS)**	**18**
19.4.1	Généralités	18
19.4.2	Aviation générale internationale — avions	19
CHAPITRE 19.5.	**Collecte, protection, partage et échange de données de sécurité et des informations de sécurité**	**20**
19.5.1	Systèmes de collecte et de traitement des données de sur la sécurité	20
19.5.2	Analyse des données de sécurité et des informations de sécurité	21
19.5.3	Protection des données de sécurité et des informations de sécurité sur la sécurité.	21
19. 5.4	Partage et échange des informations de sécurité.	22
APPENDICE 1	**Système national de supervision de la sécurité**	**23**
APPENDICE 2	**Cadre pour un Système de Gestion de la Sécurité (SGS)**	**24**
1.	Politique et objectifs de sécurité	28
2.	Gestion des risques de sécurité	29
3.	Assurance de la sécurité	30
4.	Promotion de la sécurité	30
APPENDICE 3	Principes relatifs à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes	**32**

CHAPITRE 19.1

DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

19.1.1 DÉFINITIONS

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

(1) ***Acceptable :*** Signifie acceptable pour l'ANAC-C.

(2) ***Accident :*** Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, 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 sans pilote, 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 :

(i) 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

(ii) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et

— qui normalement doivent 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 à ses capotages ou à 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-brise, 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

(iii) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

À seule fin d'uniformiser les statistiques nous considérons comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

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

— Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au paragraphe 5.1 de l'Annexe 13 de l'OACI.

— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément F de l'Annexe 13 de l'OACI.

(3) ***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.

(4) ***Autorité de l'aviation civile :*** Autorité de l'aviation civile de la République Centrafricaine.

(5) ***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.

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

(i). 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

(ii). se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou

(iii). 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

(iv). se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou

(v). 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

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

(7) ***Cible de performance de sécurité.*** Cible fixée ou visée pour une période donnée, qui correspond à un indicateur de performance de sécurité et cadre avec les objectifs de sécurité de l'organisation.

(8) ***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.

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

(10)***Données de sécurité.*** Ensemble défini de faits ou de valeurs de sécurité collectés de diverses sources liées à l'aviation, qui, une fois analysé, est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité.

— Les données de sécurité proviennent d'activités proactives ou réactives concernant la sécurité, notamment les suivantes :

(i). enquêtes sur des accidents ou des incidents ;

(ii). comptes rendus de sécurité ;

(iii). comptes rendus de maintien de la navigabilité ;

(iv). suivi des performances opérationnelles ;

(v). inspections, audits, enquêtes ; ou

(vi). études et analyses de sécurité.

(11)***État de conception :*** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

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

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

(14)***Fournisseur / prestataire de services de navigation aérienne :*** toute personne morale qui fournit totalement ou en partie les services ci-après :

(a) Service de la circulation aérienne (ATS) ;

(b) Service de cartographie aéronautique (MAP) ;

(c) Service de l'information aéronautique (SIA) ;

(d) Service de conception des procédures de vol (PANS OPS) ;

(e) Service de communication, navigation et surveillance (CNS) ;

(f) Service de l'assistance de la météorologie à la navigation aérienne (MET) ;

(g) Service de recherche et de sauvetage (SAR).

(15)***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.

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

(17)***Indicateur de performance de sécurité :*** Paramètre basé sur des données utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.

(18)***Informations de sécurité.*** Données de sécurité traitées, organisées ou présentées dans un contexte donné de manière à pouvoir être partagées, échangées ou conservées à des fins de gestion de la sécurité.

(19)***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.

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

— *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.*

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

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

(23)***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.

(24)***Supervision de la sécurité.*** Fonction exécutée par un État pour assurer que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment aux normes et règlements en matière de sécurité et aux procédures connexes, et qui comprend l'évaluation du SGS de prestataires de services, le cas échéant.

(25)***Surveillance.*** Activités menées pour vérifier de façon proactive, au moyen d'inspections et d'audits, que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment en permanence aux exigences établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis..

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

19.1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

(a) Les abréviations et acronymes ci-dessous, utilisés dans le présent règlement, ont les significations suivantes :

(1) **ADREP :** (*Accident/incident Data Report*) Compte rendu d'accident / incident

(2) **ANAC-C :** Autorité Nationale de l'Aviation Civile de la République Centrafricaine

(3) **AIS :** (*Aeronautical Information Services*) Services d'information aéronautique

(4) **ATS :** (*Air traffic services*) Services de la circulation aérienne

(5) **CNS :** Communications, navigation et surveillance

(6) **CVR :** (*Cockpit Voice Recorder*) Enregistreur de conversations de poste de pilotage

(7) **EC :** Elément Crucial (du système national de supervision de la sécurité)

(8) **MAP :** Service de cartographie aéronautique

(9) **MET :** Services météorologiques

(10) **MGS :** Manuel de Gestion de la Sécurité (Doc 9859)

(11) **OACI :** Organisation de l'Aviation Civile Internationale

(12) **PANS OPS :** (*Procedures for Air Navigation Services)* Procédures pour les services de la navigation aérienne - Opérations

(13) **PNS :** Programme National de Sécurité

(14) **SAR :** (*Search And Rescue)* Recherche et sauvetage

(15) **SARP :** (*Standards And Recommended Practices*) Normes et pratiques recommandées

(16) **SDCPS :** (*Safety Data Collection and Processing Systems*) Système de collecte et de traitement de données sur la sécurité

(17) **SGS :** Système de Gestion de la Sécurité

(18) **SMP :** Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité

CHAPITRE 19.2 - APPLICATION

Les exigences du présent règlement s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

— Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité figurent dans le Chapitre 19.3 et se rapportent au Programme National de Sécurité(PNS).

— 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 Chapitre 19.4 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 figurant dans d'autres règlements font l'objet de renvois dans le présent règlement.

— Aucune disposition du RAC 19 n'a pour objet de transférer les responsabilités du prestataire de services aéronautiques ou de l'exploitant à l'État. Ceci inclut les fonctions qui sont liées à la sécurité de l'exploitation d'aéronefs ou qui l'appuient directement.

— Dans le contexte du RAC 19, « responsabilité » (singulier) désigne la « responsabilité de l'État Centrafricain » vis-à-vis des obligations internationales que lui impose la Convention relative à l'aviation civile internationale, tandis que « responsabilités » (pluriel) désigne des fonctions et des activités qui peuvent être déléguées.

CHAPITRE 19.3

RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

— Le présent chapitre indique les modalités organisationnelles, processus, activités et outils nécessaires au soutien de la responsabilité de l'État Centrafricain en matière de gestion de la sécurité qui résultent de l'intégration des spécifications du Programme National de Sécurité (PNS) et des huit éléments cruciaux (EC) d'un Système National de Supervision de la Sécurité (SNSS).

— 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.

— Les principes de base de la gestion de la sécurité qui s'appliquent au processus d'évaluation médicale des titulaires de licences figurent dans l'Annexe 1 de l'OACI.

19.3.1 PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ (PNS)

19.3.1.1 Pour s'acquitter de sa responsabilité en matière de gestion de la sécurité comme énoncée dans le présent Chapitre, un Programme National de Sécurité (PNS) proportionnel à la taille et à la complexité du système Centrafricain d'aviation civile sera établi et mis en oeuvre. Le PNS de la République Centrafricaine a pour objectif de réaliser et de maintenir un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile.

— La République Centrafricaine conserve la responsabilité pour les fonctions et activités déléguées à un autre État ou à une organisation régionale de supervision de la sécurité.

19.3.2 POLITIQUE, OBJECTIFS ET RESSOURCES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

— La politique, et les objectifs et ressources de la République Centrafricaine en matière de sécurité sont établis dans les textes de lois et règlements de la République Centrafricaine. Le système d'aviation civile de la République Centrafricaine intègre les huit (8) éléments cruciaux d'un système d'aviation civile tels que définis par l'OACI (Appendice 1 au présent règlement).

19.3.2.1 LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE DE BASE

19.3.2.1.1 La République Centrafricaine s'applique la législation aéronautique régionale de la CEMAC en conformité avec la section 1 de l'Appendice 1.

19.3.2.1.2 La République Centrafricaine a mis en place une politique d'application qui spécifie les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services dotés d'un SGS pourront 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.

19.3.2.2 RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES

19.3.2.2.1 La République Centrafricaine a mis en place des règlements d'exploitation spécifiques en conformité avec la section 2 de l'Appendice 1.

19.3.2.2.2 Les règlements d'exploitation spécifiques, les orientations et les politiques de mise en œuvre doivent être examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux prestataires appropriés.

19.3.2.3 SYSTÈME ET FONCTIONS DE L'ÉTAT

19.3.2.3.1 Un système national est établi et des fonctions définies en conformité avec la section 3 de l'Appendice 1.

19.3.2.3.2 Les exigences, obligations, fonctions et activités de rendre compte sont déterminées, définies et documentées en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du Programme National de Sécurité, y compris les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir à jour, conduire et améliorer continuellement le programme pour répondre aux objectifs nationaux de sécurité.

19.3.2.3.3 Il est établi une politique et des objectifs de sécurité qui traduisent un engagement envers la sécurité et contribuent à promouvoir une culture de sécurité positive au sein de la communauté aéronautique.

19.3.2.3.4 La politique et les objectifs de sécurité doivent être publiés et examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence pour la République Centrafricaine.

19.3.2.4 PERSONNEL TECHNIQUE QUALIFIÉ

Les qualifications que doit posséder le personnel technique en conformité avec la section 4 de l'Appendice 1 sont fixées.

— Le terme « personnel technique » désigne les personnes qui exercent des fonctions liées à la sécurité pour la République Centrafricaine ou en son nom.

19.3.2.5 **INDICATIONS TECHNIQUES, OUTILLAGE ET FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS CRITIQUES POUR LA SÉCURITÉ**

Des indications techniques, des outils et des renseignements critiques pour la sécurité en conformité avec la section 5 de l'Appendice 1 doivent être fournies.

19.3.2.6 **PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE**

19.3.2.6.1 Un plan d'intervention d'urgence pour l'aviation est mis au point afin de garantir le maintien de la sécurité de leur système aéronautique en cas de circonstances exceptionnelles.

19.3.2.6.2 Le plan d'intervention d'urgence pour l'aviation doit être dûment coordonné entre les États et les organisations compétentes.

19.3.2.6.3 Tout personnel participant directement au maintien de la sécurité des activités aéronautiques civiles doit être dûment qualifié et formé pour mener des interventions d'urgence efficaces.

19.3.3 GESTION DES RISQUES DE SÉCURITÉ

19.3.3.1 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation)

(Voir note paragraphe 19.3.2)

Les obligations en matière d'exigences de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation en conformité avec la section 6 de l'Appendice 1 doivent être respectées.

19.3.3.2 Obligations relatives au Système de Gestion de la Sécurité.

19.3.3.2.1 Les prestataires de services suivants doivent mettre en œuvre un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) :

(1) les organismes de formation agréés, conformément à *l'Annexe 1 de l'OACI* qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;

(2) les exploitants d'avions autorisés à effectuer du transport commercial international, conformément au RAC 06 - PARTIE OPS 1;

– *Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément au RAC 06 - PARTIE 145 mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent agréé, sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.*

(3) les organismes de maintenance agréés conformément au *RAC 06 - PARTIE 145* qui assurent

des services aux exploitants d'avions qui effectuent du transport commercial international, conformément au RAC 06 - PARTIE OPS 1 ;

(4) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices conformément au règlement de navigabilité applicable ;

(5) les prestataires de service de la circulation aérienne (ATS) conformément au RAC 11 ;

(6) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément au RAC *14* ;

(7) les opérateurs d'assistance en escale certifiés ;

(8) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères de l'aviation générale.

— *Le Chapitre 19.4 contient des renseignements supplémentaires sur la mise en œuvre d'un SGS*.

19.3.3.2.2 Les indicateurs et cibles de performance de sécurité fixés par les prestataires de services doivent être acceptables pour l'ANAC-C.

19.3.3.2.3 Des critères sont établis pour que les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, mettent en œuvre un SGS.

19.3.3.2.4 Les critères établis en application du paragraphe 19.3.3.2.3 doivent être conformes aux éléments du cadre figurant dans l'Appendice 2.

19.3.3.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents

(Voir *l'Annexe 13 de l'OACI*)

19.3.3.4 Évaluation des risques de sécurité

Des mécanismes doivent être établis pour produire des informations de sécurité à partir des données stockées et pour partager et échanger activement des informations de sécurité avec les prestataires de services et/ou d'autres États, selon qu'il convient.

— *Le Chapitre 5 contient des renseignements supplémentaires sur la collecte des données de sécurité et sur le partage et l'échange des informations de sécurité.*

19.3.3.4.1 Un processus permettant d'évaluer les risques de sécurité liés aux dangers identifiés doit être élaboré et tenu à jour.

— *Le processus peut comprendre des méthodes prédictives d'analyse des données de sécurité.*

19.3.3.5 Gestion des risques de sécurité

19.3.3.5.1 Des mécanismes doivent être mis en place pour la résolution des questions de sécurité en conformité avec le PNS.

19.3.3.5.2 Un processus de gestion des risques de sécurité doit être élaboré et tenu à jour pour remédier aux carences en matière de sécurité.

19.3.3.5.3 Un processus d'évaluation de l'efficacité des mesures prises doit être élaboré et tenu à jour pour gérer les risques de sécurité et remédier aux carences en matière de sécurité.

19.3.4 ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ

19.3.4.1 Obligations de surveillance

(Voir note du paragraphe 19.3.2)

19.3.4.1.1 Les obligations nationales de surveillance doivent être en conformité avec le PNS.

19.3.4.1.2 Des procédures pour hiérarchiser les inspections, audits et enquêtes en faveur des domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin doivent être établies.

— Les profils de risques organisationnels, les résultats de la détermination des dangers et de l'évaluation des risques, et les résultats de la surveillance peuvent fournir des informations pour la hiérarchisation des inspections, audits et enquêtes.

19.3.4.1.3 La performance de sécurité de chacun des prestataires de services doit etre examinée périodiquement pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et qu'elle convienne en permanence aux prestataires et au Programme National de Sécurité.

19.3.4.2 Performance de sécurité de l'État

19.3.4.2.1 Le niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre est déterminé par l'ANAC-C .

— Un niveau acceptable de performance de sécurité est atteint par la mise en œuvre et la tenue à jour d'un programme national de sécurité et d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité, qui montrent que la sécurité est gérée efficacement et qu'elle est fondée sur la mise en œuvre des exigences en vigueur sur la sécurité.

19.3.4.2.2 L'efficacité du Programme National de Sécurité (PNS) est évaluée afin de maintenir ou de constamment améliorer le niveau global de la performance de sécurité.

19.3.5 PROMOTION DE LA SÉCURITÉ

19.3.5.1 Activités internes, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

La sensibilisation et le partage ainsi que l'échange des informations de sécurité doivent être renforcés pour appuyer, au sein des organisations nationales d'aviation, la réalisation d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficience du Programme National de Sécurité.

19.3.5.2 Activités externes, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

La sensibilisation à la sécurité doit être renforcée et le partage et l'échange des informations de sécurité avec la communauté aéronautique doit être encouragé pour favoriser le maintien et l'amélioration de la sécurité et appuyer, la réalisation d'une culture de sécurité positive.

— La section 19.5.3 du Chapitre 19.5 contient de plus amples renseignements sur le partage et l'échange d'informations de sécurité.

— Le renforcement de la sensibilisation à la sécurité peut inclure la détermination d'activités de formation accessibles en matière de sécurité pour la communauté aéronautique.

CHAPITRE 19.4

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

— Des orientations sur la mise en œuvre d'un SGS figurent dans le PNS.

— Dans le contexte du présent chapitre, le terme « prestataire de services » désigne les organismes énumérés au Chapitre 3, paragraphe 19.3.3.2.1.

19.4.1 GÉNÉRALITÉS

19.4.1.1 Sauf indication contraire du sous-chapitre 19.4.2, le SGS d'un prestataire de services doit :

(a) être établi conformément au cadre présenté à l'Appendice – 2 ;

(b) être proportionnel à la taille des activités du prestataire à la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

19.4.1.2 Le prestataire de services doit établir un plan pour faciliter la mise en œuvre initiale du SGS.

19.4.1.3 Le SGS d'un organisme de formation agréé, conformément à *l'Annexe 11 de l'OACI* 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.

19.4.1.4 Le SGS d'un exploitant certifié d'avions qui est autorisé à effectuer du transport commercial international, conformément au RAC 06 - PARTIE OPS 1, doit être acceptable.

— Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément au RAC 06 - PARTIE 145, mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions du RAC 06 - PARTIE OPS 1, sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.

19.4.1.5 Le SGS d'un organisme de maintenance agréé RAC 06 – PARTIE 145 qui assure des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément au RAC 06 - PARTIE OPS 1, doit être acceptable..

19.4.1.6 (Réservé)

19.4.1.7 (Réservé)

19.4.1.8 Le SGS d'un prestataire de services ATS doit être acceptable.

19.4.1.9 Le SGS d'un exploitant d'aérodrome certifié, conformément à *l'Annexe 14 de l'OACI* doit être

acceptable.

19.4.1.10 Le SGS d'un opérateur d'assistance en escale certifié doit être acceptable.

19.4.1.11 Le SGS d'un organisme de maintenance agréé, qui assure des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères de l'aviation générale, doit être acceptable.

19.4.2 AVIATION GÉNÉRALE INTERNATIONALE — AVIONS

19.4.2.1 Le SGS d'un exploitant de l'aviation générale internationale qui effectue des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément à *l'Annexe 6 – Partie 2 de l'OACI* doit être compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question et respecter les critères établis.

CHAPITRE 19.5

COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE ET ÉCHANGE DES DONNÉES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

19.5.1 SYSTÈMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNÉES DE SÉCURITÉ

19.5.1.1 Des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) doivent être mis en place pour effectuer la saisie, le stockage et l'agrégation des données de sécurité et des informations de sécurité et en permettre l'analyse.

— L'abréviation SDCPS désigne les systèmes de traitement et de compte rendu de données, les bases de données de sécurité, les mécanismes d'échange de l'information et l'information enregistrée, notamment:

(a) les données et l'information issues d'enquêtes sur des accidents ou des incidents comme l'exige le à *l'Annexe 13 de l'OACI;*

(b) les données et les informations liées à des enquêtes en matière de sécurité effectuées par les autorités nationales ou par les prestataires de services aéronautiques ;

(c) les systèmes obligatoires de compte rendu en matière de sécurité visés au § 19.5.1.2 ;

(d) les systèmes volontaires de compte rendu en matière de sécurité visés au § 19.5.1.3 ; et

(e) les systèmes de compte rendu par autodivulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.

19.5.1.2 Un système obligatoire de compte rendu en matière de sécurité qui inclut la collecte et l'analyse des comptes rendus d'incident doit etre mis en place.

19.5.1.3 Un système volontaire de compte rendu pour collecter et analyser des données de sécurité et des informations de sécurité ne sont pas recueillies par les systèmes obligatoires de compte rendu en matière sécurité doit être mis en place.

19.5.1.4 Sous réserve du paragraphe 19.5.3.1, l'ANAC-C, aux fins de sa responsabilité en matière de sécurité, doit avoir accès aux renseignements appropriés disponibles dans les systèmes de compte rendu d'incident SDCPS visés au paragraphe 19.5.1.1, en conformité avec les principes énoncés dans le PNS.

19.5.1.5 Les systèmes de bases de données doivent utiliser une taxonomie normalisée de façon à faciliter le partage et l'échange des informations de sécurité.

19.5.2 ANALYSE DES DONNÉES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

19.5.2.1 Un processus d'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité provenant des SDCPS et des bases de données de sécurité connexes doit être mis en place et tenu à jour .

— Des dispositions précises concernant le traitement des dangers et des carences en matière de sécurité identifiés dans le cadre de leurs processus de gestion des risques de sécurité et d'assurance de la sécurité figurent au Chapitre 3.

19.5.3 PROTECTION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

19.5.3.1 Les données de sécurité et les informations de sécurité recueillies dans les systèmes volontaires de compte rendu de sécurité et les sources connexes doivent être protégés conformément au PNS.

Note .— Les sources comprennent les individus et les organisations.

19.5.3.2 La protection indiquée au paragraphe 19.5.3.1 doit être étendue aux données de sécurité et aux informations de sécurité recueillies dans les systèmes obligatoires de compte rendu en matière de sécurité et les sources connexes.

— Un environnement dans lequel les employés et le personnel d'exploitation peuvent avoir confiance qu'ils ne doivent être pas sanctionnés pour des actions ou omissions qui cadrent avec leur formation et leur expérience est fondamental pour la communication des comptes rendus en matière de sécurité.

19.5.3.3 Sous réserve des paragraphes 19.5.3.1 et 19.5.3.2, les données de sécurité ou les informations de sécurité collectées, stockées et analysées conformément à la section 19.5.1 ne doivent être mises à disposition ni être utilisées à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité, à moins que l'autorité compétente ne détermine conformément au PNS qu'un des principes régissant les dérogations s'applique.

19.5.3.4 L'utilisation des données de sécurité ou des informations de sécurité n'est pas interdite pour prendre les mesures de prévention, de correction ou de remédiation nécessaires au maintien ou à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

19.5.3.5 La promotion d'une culture de sécurité positive doit être prise pour encourager la communication des comptes rendus de sécurité à l'aide des systèmes visés à la section 19.5.1.

19.5.3.6 La communication des comptes rendus en matière de sécurité doît être facilitée en adaptant les lois, règlements et politiques nationales selon qu'il convient.

19.5.3.7 Des arrangements préalables appropriés doivent être conclus entre les autorités et les organismes nationaux chargés de la sécurité de l'aviation, et ceux qui sont chargés de l'administration de la justice pour appuyer les questions du paragraphe 19.5.3.3. Les arrangements en question doivent tenir compte des principes spécifiés dans le PNS.

19.5.4 PARTAGE ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

19.5.4.1 Si, en analysant les informations que contient un SDCPS, des éléments touchant la sécurité et intéressant d'autres États sont trouvés , ces informations doivent être communiquées à ces États dès que possible. Avant de communiquer ces informations, il conviendra de définir un niveau de protection et des conditions à appliquer au partage des informations de sécurité . Le niveau de protection et les conditions doivent être conformes au PNS.

19.5.4.2 L'établissement de réseaux pour le partage ou l'échange des informations de sécurité entre les usagers du système aéronautique doit être encouragé et le partage et l'échange libre des renseignements sur les carences réelles et potentielles en matière de informations de sécurité doivent être facilités, sauf indication contraire dans le droit national.

APPENDICES

APPENDICE - 1.

SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

1. Législation aéronautique de base (EC-1)

1.1 La République Centrafricaine a adopté la loi communautaire portant Code de l'aviation civile de la CEMAC. Ce code est compatible avec les prescriptions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour permettre la supervision et la gestion de la sécurité de l'aviation civile et l'application des Règlements Aéronautiques Centrafricains par l'intermédiaire de l'ANAC-C à cette fin.

1.2 Le Code CEMAC sur l'aviation civile prévoie 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 personnes et organisations qui assurent une activité aéronautique.

2. Règlements d'exploitation spécifiques (EC-2)

Des règlements qui répondent, au minimum, aux exigences nationales issues de la législation aéronautique de base sont promulgués ainsi que des procédures d'exploitation, produits, services, équipements et infrastructures normalisés conformes aux Annexes à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale.

3. Système et fonctions de l'État (EC-3)

3.1 L'ANAC-C est l'Autorité appropriée, appuyée par un personnel suffisant et qualifié et disposant de ressources financières adéquates pour gérer la sécurité.

3.2 L'ANAC- C a des fonctions et des objectifs de sécurité déclarés qui lui permettra de s'acquitter de sa responsabilité en matière de gestion de la sécurité.

3.3 Les mesures nécessaires doivent être prises, notamment sur les plans de la rémunération et des conditions de service, pour faire en sorte de recruter du personnel qualifié pour exécuter les fonctions de supervision de la sécurité et le conserver.

3.4 Le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité doit recevoir des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

3.5 Une méthode pour déterminer les besoins en personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité, en tenant compte de l'ampleur et de la complexité de leurs activités d'aviation civile doit être utilisée.

4. Personnel technique qualifié (EC-4)

4.1 Les qualifications minimales que le personnel technique chargé de fonctions liées à la sécurité doit posséder doivent être fixées et une formation initiale et périodique appropriée doit être fournie pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité.

4.2 Un système pour la tenue des dossiers de formation du personnel technique doit être mis en place.

5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité (EC-5)

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 doivent être fournis, selon qu'il convient, 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 Il doit être fourni aussi à l'industrie du transport aérien des orientations techniques sur l'application des règlements pertinents.

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

Des processus et des procédures documentés pour s'assurer que les personnes et les organisations qui assurent une activité aéronautique remplissent les conditions établies doivent être mis en place, 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 (EC-7)

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, autorisations 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 (EC-8)

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 Les problèmes de sécurité constatés doivent être résolus rapidement en utilisant un système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, y compris des mesures prises par les personnes et les organisations qui assurent une activité aéronautique pour résoudre les problèmes en question.

APPENDICE 2

CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

(Voir Chapitre 19.4, paragraphe 19.4.1.1)

— *Des orientations sur la mise en œuvre du cadre pour un SGS figurent dans le PNS.*

— *Dans le contexte du présent Appendice, le terme « prestataire de services » désigne les organisations énumérées au Chapitre 19.3, paragraphe 19.3.3.2.*

— *En ce qui concerne les prestataires de services, le terme « obligation de rendre compte » désigne une « obligation » qui ne peut pas être déléguée et le terme « responsabilités » désigne des fonctions et des activités qui peuvent être déléguées.*

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

1 Politique et objectifs de sécurité

1.1 Engagement de la direction

1.2 Obligation de rendre compte et responsabilités 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 des risques de sécurité

2.1 Détermination des dangers

2.2 Évaluation et atténuation des risques de sécurité

3 Assurance de la sécurité

3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité

3.2 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 de la direction

1.1.1 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 doivent pas être 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 qu'elle reste pertinente et convienne en permanence à l'organisation.

1.1.2 Le prestataire de services définira des objectifs de sécurité en tenant dûment compte de sa politique de sécurité. Les objectifs de sécurité :

(a) serviront de base au suivi et à la mesure de la performance de sécurité visées au paragraphe 3.1.2 ;

(b) traduiront l'engagement du prestataire de services à maintenir et à améliorer sans relâche la performance globale du SGS ;

(c) doivent être diffusés dans l'ensemble de l'organisation ;

(d) doivent être périodiquement passés en revue pour veiller à qu'ils restent pertinents et conviennent en permanence au prestataire.

1.2 Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité

Le prestataire de services doit :

(a) désigner le Dirigeant responsable qui aura, quelles que soient ses autres fonctions l'obligation de rendre compte à l'organisation de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS efficace;

(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 responsabilités 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) documenter l'obligation de rendre compte, les responsabilités et les pouvoirs en matière de sécurité et les diffuser dans l'ensemble de l'organisation ;

(e) définir 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 doit désigner un gestionnaire de la sécurité acceptable par l'ANAC-C qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SGS.

— *Selon la taille des activités du prestataire de services et la complexité de ses produits ou services aéronautiques, les responsabilités de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SGS peut être confiée à une ou plusieurs personnes qui remplissent la fonction de gestionnaire de la sécurité, qui peut être leur seule fonction ou une fonction combinée avec d'autres, si cela ne crée pas de conflits d'intérêt.*

1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence

Le prestataire de services tenu d'établir et de tenir à jour un plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ou d'incident d'exploitation d'aéronefs ou d'autre urgence aéronautique doit veiller à ce que ce plan 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 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) son obligation de rendre compte, ses responsabilités et ses pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SGS ;

(e) les résultats de son SGS.

1.5.2 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 des risques de sécurité

2.1 Détermination des dangers

2.1.1 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un processus pour 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 et proactives.

2.2 Évaluation et atténuation des risques de sécurité

Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un processus qui permet d'analyser, d'évaluer, de maîtriser et d'atténuer 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 cibles de performance de sécurité établis pour le SGS à l'appui des objectifs de sécurité de l'organisation.

3.1.3 Le prestataire de services doit suivre et évaluer l'efficacité des processus de son SGS afin de maintenir ou de constamment améliorer la performance de sécurité globale de ses services ou ses produits.

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 influer 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 suivra et évaluera les processus de son SGS afin de maintenir ou de constamment améliorer l'efficacité 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 doit être 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 permettra :

(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 3.

PRINCIPES RELATIFS À LA PROTECTION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ, DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ ET DES SOURCES CONNEXES

(Voir Chapitre 19.5, section 19.5.3)

**1— La protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes est indispensable pour en assurer la mise à disposition continue. Leur emploi à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité entravera toute accessibilité future et avoir des effets préjudiciables importants sur la sécurité.*

**2— Les principes figurant dans le présent appendice visent à établir et à adopter des règlements et politiques nationaux pour protéger les données de sécurité et les informations de sécurité provenant des systèmes de collecte et de traitement de données de sécurité (SDCPS), et protéger aussi les sources connexes, tout en permettant une administration appropriée de la justice et l'application des mesures nécessaires au maintien ou à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.*

1 Principes généraux

1.1 Les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes doivent être protégées au moyen de règlements et de politiques nationaux pour :

a) qu'un équilibre soit réalisé entre la nécessité de protéger les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes afin de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice ;

b) que les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes soient protégées conformément au présent appendice ;

c) que les conditions dans lesquelles les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes doivent être protégées soient spécifiées ;

d) que les données de sécurité et les informations de sécurité demeurent disponibles dans le but de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation.

1.2 Lorsqu'une enquête est instituée conformément à l'Annexe 13, les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents indiqués au § 5.12 de l'Annexe 13 feront l'objet des protections prévues à l'Annexe 13 et non des protections prévues dans le présent règlement.

2. Principes régissant la protection

2.1 Les données de sécurité ou les informations de sécurité ne doivent pas être pas utilisées :

a) en vue d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale contre des employés, du personnel

d'exploitation ou des organisations ;

b) en vue d'une divulgation au public ;

c) dans un but autre que le maintien ou l'amélioration de la sécurité ;

à moins qu'un principe régissant les dérogations ne s'applique.

2.2 La protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes doivent être assurées en veillant :

a) à ce que la protection soit spécifiée compte tenu de la nature des données de sécurité et des informations de sécurité ;

b) à ce qu'une procédure formelle soit établie pour protéger les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes ;

c) à ce que les données de sécurité et les informations de sécurité ne soient pas utilisées à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été recueillies, à moins qu'un principe régissant les dérogations ne s'applique ;

d) dans la mesure où un principe régissant les dérogations s'applique, à ce que l'utilisation des données de sécurité et des informations de sécurité dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale soit régie uniquement par des mesures de protection autoritaires.

3. Principes régissant les dérogations

Les dérogations à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes ne doivent être accordées que si:

a) les faits et circonstances laissent raisonnablement présumer que l'événement pourrait avoir été causé par un acte ou une omission considérés, d'après les lois nationales, comme un cas de négligence grave, une faute volontaire ou un acte criminel ;

b) après examen des données de sécurité ou des informations de sécurité, établit que leur mise à disposition est nécessaire à l'administration appropriée de la justice et que les avantages de cette mise à disposition l'emportent sur les incidences défavorables qu'elle pourrait avoir, aux niveaux national et international, sur la collecte et la disponibilité futures des données de sécurité et des informations de sécurité ; ou

c) après examen des données de sécurité ou des informations de sécurité, établit que leur mise à disposition est nécessaire pour maintenir ou améliorer la sécurité et que les avantages de cette mise à disposition l'emportent sur les incidences défavorables qu'elle pourrait avoir, aux niveaux national et international, sur la collecte et la disponibilité futures des données de sécurité et des informations de sécurité.

4. Divulgation au public

4.1 Si des lois sur le droit à l'information existent dans le cadre des demandes de divulgation au public, des dérogations à la divulgation au public doivent être créées afin d'assurer la confidentialité permanente des données de sécurité et des informations de sécurité fournies volontairement.

4.2 Lorsque la divulgation est effectuée conformément à la section 3:

a) la divulgation au public de renseignements personnels faisant partie des données de sécurité ou des informations de sécurité ne doit pas enfreindre la loi sur le respect de la vie privée ; ou

b) les données de sécurité ou les informations de sécurité divulguées doivent être dépersonnalisées, et leur divulgation doit être faite de façon sommaire ou récapitulative.

5. Responsabilité du gardien des données de sécurité et des informations de sécurité

Chaque SDCPS aura un gardien désigné pour appliquer les mesures de protection aux données de sécurité et aux informations de sécurité conformément aux dispositions applicables du présent appendice.

6. Protection des données enregistrées

— Des dispositions relatives à la protection des enregistrements d'enregistreurs de bord et d'organismes de contrôle de la circulation aérienne à assurer durant les enquêtes instituées en vertu de l'Annexe 13 y figurent. Des dispositions relatives à la protection des enregistrements des enregistreurs de bord à assurer en temps normal figurent dans le RAC 06 – Partie OPS 1.

6.1 Des règlements nationaux établiront des mesures de protection particulières en ce qui concerne la confidentialité des enregistrements de l'ambiance sonore d'un poste de travail et l'accès public à de tels enregistrements.

6.2 Des lois et de règlements nationaux, traiteront les enregistrements de l'ambiance sonore d'un poste de travail effectués en application des lois nationales comme des données protégées privilégiées, sous réserve des principes régissant la protection et les dérogations énoncés dans le présent appendice.