

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE  
L'AVIATION CIVILE ET DE LA  
MARINE MARCHANDE

REPUBLIQUE DU CONGO  
Unité\*Travail\*Progrès

-----  
CABINET  
-----

Arrêté n° 11 052 /MTACMM/CAB.-  
portant modification de l'annexe à l'arrêté n° 4365/MTACMM/CAB  
du 31 mars 2014 relatif à la gestion de la sécurité aérienne

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE  
ET DE LA MARINE MARCHANDE,

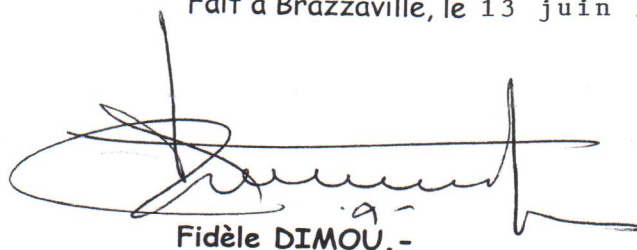
- Vu la Constitution ;  
Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;  
Vu le traité révisé de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;  
Vu le règlement n° 07-12-UEAC-066- CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des États membres de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;  
Vu le décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;  
Vu le décret n° 2009-389 du 13 octobre 2009 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;  
Vu le décret n° 2012- 328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;  
Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;  
Vu l'arrêté n° 4365/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la gestion de la sécurité aérienne ;

  
ARRETE :

**Article premier :** L'annexe à l'arrêté n°4365/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la gestion de la sécurité aérienne est modifiée telle que jointe au présent arrêté.

**Article 2 :** Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 13 juin 2019

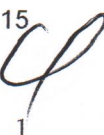


Fidèle DIMOU.-

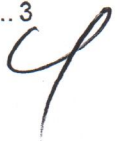
**ANNEXE A L'ARRETE PORTANT MODIFICATION DE L'ARRETE  
N°4365/MTACMM/CAB DU 31 MARS 2014 RELATIF A LA GESTION DE LA  
SECURITE AERIENNE**

**TABLE DES MATIERES**

CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES.....	3
1.1 Définitions .....	3
1.2 Abréviations et acronymes .....	6
CHAPITRE 2 : APPLICATION.....	8
CHAPITRE 3 : RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ.....	9
3.1 PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS).....	9
3.2 POLITIQUE, OBJECTIFS ET RESSOURCES DE L'ÉTAT EN MATIERE DE SECURITE....	9
3.2.1 Législation aéronautique de base .....	9
3.2.2 Règlements d'exploitation spécifiques .....	9
3.2.3 Système et fonctions de l'État.....	9
3.2.4 Personnel technique qualifié .....	10
3.2.5 Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité	10
3.3 GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ÉTAT .....	10
3.3.1 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation.....	10
3.3.2 Obligations relatives au système de gestion de la sécurité .....	10
3.3.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents .....	11
3.3.4 Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité.....	11
3.3.5 Gestion des risques de sécurité .....	12
3.4 ASSURANCE DE LA SECURITE PAR L'ÉTAT.....	12
3.4.1 Obligations de surveillance .....	12
3.4.2 Performance de sécurité de l'État .....	12
3.5 PROMOTION DE LA SECURITE PAR L'ÉTAT .....	12
3.5.1 Activités internes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité.....	12
3.5.2 Activités externes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité.....	12
CHAPITRE 4 : SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS).....	13
4.1 GENERALITES .....	13
4.2 AVIATION GENERALE INTERNATIONALE — AVIONS .....	14
CHAPITRE 5 : COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE ET ÉCHANGE DES DONNÉES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ .....	14
5.1 SYSTEMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES DE SECURITE.....	14
5.2 ANALYSE DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE.....	15



5.3	PROTECTION DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE .....	15
5.4	PARTAGE ET ECHANGE D'INFORMATIONS DE SECURITE .....	16
APPENDICE 1. ÉLÉMENTS CRUCIAUX (EC) D'UN SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (SNSS) .....		1
APPENDICE 2 CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS) .....		1
1.	POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SECURITE .....	2
1.1	ENGAGEMENT DE LA DIRECTION .....	2
1.2	OBLIGATION DE RENDRE COMPTE ET RESPONSABILITES EN MATIERE DE SECURITE .....	2
1.3	NOMINATION DU PERSONNEL CLE CHARGE DE LA SECURITE .....	3
1.4	COORDINATION DE LA PLANIFICATION DES INTERVENTIONS D'URGENCE .....	3
1.5	DOCUMENTATION RELATIVE AU SGS .....	3
2.	GESTION DES RISQUES DE SECURITE .....	4
2.1	DETERMINATION DES DANGERS .....	4
2.2	Évaluation et atténuation des risques de sécurité .....	4
3.	ASSURANCE DE LA SECURITE .....	4
3.1	SUIVI ET MESURE DE LA PERFORMANCE DE SECURITE .....	4
3.2	LA GESTION DU CHANGEMENT .....	4
3.3	AMELIORATION CONTINUE DU SGS .....	5
4.	PROMOTION DE LA SECURITE .....	5
4.1	FORMATION ET SENSIBILISATION .....	5
4.2	COMMUNICATION EN MATIERE DE SECURITE .....	5
APPENDICE 3. PRINCIPES RELATIFS À LA PROTECTION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ, DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ ET DES SOURCES CONNEXES .....		1
1.	PRINCIPES GENERAUX .....	1
2.	PRINCIPES REGISSANT LA PROTECTION .....	1
3.	PRINCIPES REGISSANT LES DEROGATIONS .....	2
4.	DIVULGATION AU PUBLIC .....	3
5.	RESPONSABILITE DU GARDIEN DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE .....	3
6.	PROTECTION DES DONNEES ENREGISTREES .....	3



# CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

## 1.1 Définitions

(a) Les expressions ci-dessous, employées dans le présent Arrêté relatif à la gestion de la sécurité, 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 :

(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 devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capotages ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-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

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

4

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

- (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) **Autorité de l'aviation civile.**– Agence nationale de l'aviation civile du Congo
- (4) **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.
- (5) **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.
- (6) **Cible de performance de sécurité.**– Cible planifiée ou visée par l'État ou par un prestataire de services pour un indicateur de performance, qui doit être atteint sur une période donnée et qui cadre avec les objectifs de sécurité.
- (7) **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.
- (8) **Danger.**– Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer. Données de sécurité. Ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs de sécurité collectés de diverses sources liées à l'aviation qui est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité.
- (9) **Données de sécurité.**– Ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs de sécurité collectés de diverses sources liées à l'aviation qui 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;*
  - (vi) études et analyses de sécurité.*
- (10) **État de conception.**– État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (11) **État de construction.**– État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (12) **État de l'exploitant.**– État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (13) **Fournisseur/ prestataire de services de navigation aérienne.**– toute personne morale qui fournit totalement ou en partie les services ci-après :
- (i) Service de la circulation aérienne (ATS) ;
  - (ii) Service de cartographie aéronautique (MAP) ;
  - (iii) Service de l'information aéronautique (AIS) ;
  - (iv) Service de conception des procédures de vol (PANS OPS) ;
  - (v) Service de communication, navigation et surveillance (CNS) ;
  - (vi) Service de l'assistance de la météorologie a la navigation aérienne (MET) ;
  - (vii) Service de recherche et de sauvetage (SAR)
- (14) **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.
- (15) **Incident.**– Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.
- (16) **Indicateur de performance de sécurité.**– Paramètre basé sur des données utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.
- (17) **Informations de sécurité.**– Données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte donné de manière à être utiles pour la gestion de la sécurité.
- (18) **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.

- (19) **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.*

- (20) **Programme national de sécurité (PNS).**– Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.
- (21) **Risque de sécurité.**– Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.
- (22) **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.
- (23) **Supervision de la sécurité.**– Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité.
- (24) **Surveillance.**– Activités par lesquelles un État vérifie de façon proactive, au moyen d'inspections et d'audits, que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment en permanence aux exigences établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par l'État.
- (25) **Système de gestion de la sécurité (SGS).**– Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

## 1.2 Abréviations et acronymes

ADREP :	Compte rendu d'accident/incident (Accident/Incident Data Reporting)
ANAC:	Agence nationale de l'aviation civile de la République du Congo
ATS :	Services de la circulation aérienne
CVR :	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
EC :	Elément crucial (du système national de supervision de la sécurité)
MAP :	Service de cartographie aéronautique
MGS :	Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859)

4



OACI : Organisation de l'aviation civile internationale  
PNS : Programme national de sécurité  
SARP : Normes et pratiques recommandées  
SDCPS : Système de collecte et de traitement des données de sécurité  
SGS : Système de gestion de la sécurité  
SMP : Groupe d'experts de la gestion de la sécurité  
SNSS : Système national de supervision de la sécurité



## CHAPITRE 2 : APPLICATION

- (a) Les exigences du présent Arrêté s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.
- (b) Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité ainsi qu'à l'établissement et mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité s'adressent aux services ou organismes concernés suivants :
  - (1) organismes de formation agréés, conformément à l'Arrêté relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique, 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 aériens conformément à l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils;
  - (3) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément à l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils et à l'Arrêté relatif aux organismes de maintenance aéronautique;
  - (4) les prestataires de services ATS, AIS, CNS, MET ou SAR conformément aux arrêtés relatifs aux règles de l'air et services de la circulation aérienne, aux services d'information aéronautique, à l'assistance météorologique et à la navigation aérienne ;
  - (5) les exploitants d'aérodromes, conformément à l'Arrêté relatif à la conception, l'exploitation technique et la certification des aérodromes et des hélistations ;
  - (6) les opérateurs d'assistance en escale conformément à l'Arrêté relatif à la certification des opérateurs d'assistance en escale
- (c) Les prestataires de services de navigation aérienne, les organismes de maintenance aéronautique et de formation aéronautiques, les exploitants aériens et d'aérodromes ainsi que les opérateurs d'assistance en escale qui ont obligation d'établir et de mettre en œuvre leur système de la gestion de la sécurité, doivent se conformer aux dispositions prévues dans le présent Arrêté.

## CHAPITRE 3 : RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

### 3.1 PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)

- (a) L'Autorité de l'Aviation Civile établit et tient à jour un PNS proportionnel à la taille et à la complexité du système d'aviation civile de la République du Congo, mais elle peut déléguer des fonctions et des activités liées à la gestion de la sécurité à un autre État, à une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) ou à une organisation régionale d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO).

*Dans le cas d'une délégation, l'Autorité de l'Aviation Civile conservent la responsabilité des fonctions et activités liées à la gestion de la sécurité qu'ils délèguent à un autre État, à une RSOO ou à une RAIO.*

### 3.2 POLITIQUE, OBJECTIFS ET RESSOURCES DE L'ÉTAT EN MATIERE DE SECURITE

#### 3.2.1 Législation aéronautique de base

- 3.2.1.1 L'Etat adopte et met en application la législation aéronautique de base établie sur le plan sous régional par la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

#### 3.2.2 Règlements d'exploitation spécifiques

- 3.2.2.1 L'Etat a établi des règlements d'exploitation spécifiques.

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

#### 3.2.3 Système et fonctions de l'État

- 3.2.3.1 L'agence nationale de l'aviation civile a été mise en place pour gérer la sécurité.
- 3.2.3.2 L'agence nationale de l'aviation civile prend des mesures nécessaires, notamment 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
- 3.2.3.3 L'agence nationale de l'aviation civile veille à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnel et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles
- 3.2.3.4 L'agence nationale de l'aviation civile utilise une méthode pour déterminer ses besoins en personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité, en tenant compte de

l'ampleur et la complexité des activités d'aviation civile.

### **3.2.4 Personnel technique qualifié**

- (a) L'agence nationale de l'aviation civile fixe les qualifications minimales que le personnel technique chargé de fonctions liées à la sécurité doit posséder et fournira des formations appropriées pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité.
- (b) L'agence nationale de l'aviation civile veille à la tenue des dossiers de formation du personnel technique.

*L'expression « personnel technique » désigne les personnes qui exercent des fonctions liées à la sécurité pour l'État ou en son nom.*

### **3.2.5 Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité**

- (a) L'agence nationale de l'aviation civile fournit des installations appropriées, des orientations et des procédures techniques complètes et à jour, des renseignements critiques pour la sécurité, des outils et des équipements, et des moyens de transport, 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.
- (b) L'agence nationale de l'aviation civile établit des indications techniques et des outils et fournit des renseignements critiques pour la sécurité.

## **3.3 GESTION DES RISQUES DE SECURITE PAR L'ÉTAT**

### **3.3.1 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation**

- (a) L'agence nationale de l'aviation civile satisfait à ses obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation.

### **3.3.2 Obligations relatives au système de gestion de la sécurité**

- (a) Les prestataires de services suivants qui relèvent de l'Autorité de la République du Congo doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) :
  - (1) les organismes de formation agréés, conformément à l'Arrêté relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique, 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 ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international, conformément à l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils;
  - (3) Les activités de maintenance, qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions de l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils, sont

incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant;

- (4) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément à l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils et à l'Arrêté relatif aux organismes de maintenance aéronautique ;
- (5) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères de l'aviation générale ;
- (6) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS) ;
- (7) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément à l'Arrêté relatif à la conception, l'exploitation technique et la certification des aérodromes et des hélistations ;
- (8) les opérateurs d'assistance en escale conformément à l'Arrêté relatif à la certification des prestataires de services d'assistance en escale.

*Le Chapitre 4 contient d'autres dispositions sur la mise en œuvre d'un SGS.*

- (b) Les indicateurs et cibles de performance de sécurité fixés par les prestataires de services et par les exploitants doivent être acceptables pour l'agence nationale de l'aviation civile.
- (c) L'agence nationale de l'aviation civile établit des critères pour la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs.

*Le Chapitre 4 contient d'autres dispositions sur la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants de l'aviation générale internationale.*

- (d) Les critères établis par l'agence nationale de l'aviation civile en application du § 3.3.2 (c) tiennent compte du cadre et des éléments du SGS figurant dans l'Appendice 2.

### **3.3.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents**

- (a) Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation met en place un processus d'enquête sur les accidents et les incidents en conformité avec les dispositions de l'Arrêté relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile pour appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur du territoire de la République du Congo.

### **3.3.4 Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité**

- (a) L'agence nationale de l'aviation civile établit et tient à jour un processus pour déterminer les dangers à partir des données de sécurité collectées.

*Le Chapitre 5 contient d'autres renseignements sur la collecte et l'analyse des données de sécurité ainsi que sur le partage et l'échange des informations de sécurité.*

- (b) L'agence nationale de l'aviation civile établit et tient à jour un processus permettant d'évaluer les risques de sécurité liés aux dangers identifiés.

### **3.3.5 Gestion des risques de sécurité**

- (a) L'agence nationale de l'aviation civile met en place des mécanismes pour la résolution des questions de sécurité.
- (b) L'agence nationale de l'aviation civile élabore et tient à jour un processus de gestion des risques de sécurité.

## **3.4 ASSURANCE DE LA SECURITE PAR L'ÉTAT**

### **3.4.1 Obligations de surveillance**

- (a) L'agence nationale de l'aviation civile satisfait à ses obligations de surveillance.
- (b) L'agence nationale de l'aviation civile établit 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.

*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.*

### **3.4.2 Performance de sécurité de l'État**

- (a) L'agence nationale de l'aviation civile fixe le niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre au moyen du PNS.
- (b) L'agence nationale de l'aviation civile élabore et tient à jour un processus pour évaluer l'efficacité des mesures prises pour gérer les risques de sécurité et résoudre les problèmes de sécurité.
- (c) L'agence nationale de l'aviation civile devra évaluer l'efficacité du PNS afin de maintenir ou de constamment améliorer le niveau global de performance de sécurité.

## **3.5 PROMOTION DE LA SECURITE PAR L'ÉTAT**

### **3.5.1 Activités internes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité**

- (a) L'agence nationale de l'aviation civile renforce la sensibilisation à la sécurité ainsi que le partage et l'échange des informations de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation de la République du Congo, la réalisation d'une culture positive de la sécurité qui favorise l'efficacité du PNS.

### **3.5.2 Activités externes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité**

- (a) L'agence nationale de l'aviation civile renforce la sensibilisation à la sécurité et encourage le partage et l'échange des informations de sécurité avec la communauté aéronautique pour

favoriser le maintien et l'amélioration de la sécurité et appuyer la réalisation d'une culture positive de la sécurité.

1.— *La section 5.4 du Chapitre 5 contient de plus amples renseignements sur le partage et l'échange des informations de sécurité.*

2.— *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 4 : SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)**

1.— *Un organisme peut élargir l'application d'un SGS à plusieurs activités de prestation de services.*

2.— *Dans le contexte du présent chapitre, le terme « prestataire de services » désigne les organismes énumérés au Chapitre 3, paragraphe 3.3.2.1.*

### **4.1 GENERALITES**

4.1.1 Le SGS d'un prestataire de services :

- (a) doit être établi conformément au cadre présenté en Appendice 2 ;
- (b) doit être proportionnel à la taille des activités du prestataire et à la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

4.1.2 Le prestataire de service doit élaborer un plan pour faciliter la mise en œuvre du SGS.

4.1.3 Le SGS d'un organisme de formation agréé, conformément à l'Arrêté relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique, qui est exposé à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de ses services doit être acceptable pour l'agence nationale de l'aviation civile.

4.1.4 Le SGS d'un exploitant certifié d'avions ou d'hélicoptères qui est autorisé à effectuer du transport commercial international, conformément à l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils, doit être acceptable pour l'agence nationale de l'aviation civile.

*Les activités de maintenance, qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions de l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils, sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.*

4.1.5 Le SGS d'un organisme de maintenance agréé qui assure des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément à l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils et à l'Arrêté relatif aux organismes de maintenance aéronautique, doit être acceptable pour l'agence nationale de l'aviation civile.

4.1.6 (Réservé)

4.1.7 (Reservé)

4.1.8 Le SGS d'un prestataire de services ATS, notamment les prestataires des services AIS, CNS, MET ou SAR doit être acceptable pour l'agence nationale de l'aviation civile.

Lorsque les services AIS, CNS, MET ou SAR sont entièrement ou partiellement assurés par une entité autre qu'un prestataire de services ATS, le SGS des dits services doit être acceptable pour l'agence nationale de l'aviation civile.

4.1.9 Le SGS d'un exploitant d'aérodrome certifié, conformément à l'Arrêté relatif à la conception, l'exploitation technique et la certification des aérodromes et des hélistations doit être acceptable pour l'agence nationale de l'aviation civile.

4.1.10 Le SGS d'un opérateur d'assistance en escale certifié, conformément à l'Arrêté relatif à la certification des opérateurs d'assistance en escale, doit être acceptable pour l'agence nationale de l'aviation civile.

## 4.2 AVIATION GENERALE INTERNATIONALE — AVIONS

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'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils doit être compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question et respectera les critères établis par l'agence nationale de l'aviation civile.

# CHAPITRE 5 : COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE ET ÉCHANGE DES DONNÉES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

*L'objectif des spécifications du présent chapitre est d'assurer la mise à disposition continue des données de sécurité et des informations de sécurité aux fins des activités de gestion de la sécurité.*

## 5.1 SYSTEMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES DE SECURITE

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.

*1.— 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 :*

- (1) les données et l'information issues d'enquêtes sur des accidents ou des incidents comme l'exige l'Arrêté relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation;*



- (2) *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 ;*
- (3) *les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité visés au chapitre 5.1.2 ;*
- (4) *les systèmes de compte rendu volontaire en matière de sécurité visés au chapitre 5.1.3 ;*
- (5) *les systèmes de compte rendu par auto divulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, visés à l'Arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.*

2.— *L'expression « base de données de sécurité » peut désigner une base de données unique ou des bases de données multiples.*

3.— *Les SDCPS peuvent inclure des éléments provenant d'État, de l'industrie et de sources publiques, et ils peuvent être basés sur des méthodes réactives et proactives de collecte de données de sécurité et d'informations de sécurité.*

5.1.2 L'agence nationale de l'aviation civile met en place un système de compte rendu obligatoire en matière de sécurité qui inclut le compte rendu des incidents.

5.1.3 L'agence nationale de l'aviation civile met en place un système de compte rendu volontaire en matière de sécurité pour collecter les données de sécurité et les informations de sécurité qui ne sont pas recueillies par les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité.

5.1.4 L'agence nationale de l'aviation civile ainsi que le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation responsable de la mise en œuvre du PNS ont accès aux SDCPS visés au chapitre 5.1.1 dans le cadre de leurs responsabilités en matière de sécurité, en conformité avec les principes énoncés à l'Appendice 3.

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

## **5.2 ANALYSE DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE**

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.

## **5.3 PROTECTION DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE**

5.3.1 La protection des données de sécurité saisies dans les systèmes de compte rendu volontaire en matière de sécurité, celle des informations de sécurité provenant de ces systèmes et celle

des sources connexes, doivent être assurées conformément aux dispositions de l'Appendice 3.

*Les sources comprennent les personnes et les organisations.*

5.3.2 La protection des données de sécurité saisies dans les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité, et des informations de sécurité provenant de ces systèmes et de sources connexes doivent être assurées conformément aux dispositions de l'Appendice 3.

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

5.3.3 Sous réserve des sections 5.3.1 et 5.3.2, les données de sécurité ou les informations de sécurité collectées, stockées et analysées conformément à la section 5.1 ne doivent pas être mises à disposition, ni être utilisées à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité, à moins que l'agence nationale de l'aviation civile ne détermine conformément à l'Appendice 3 qu'un des principes régissant les dérogations s'applique.

5.3.4 Les données de sécurité ou des informations de sécurité peuvent être utilisées par l'agence nationale de l'aviation civile pour prendre des mesures de prévention, de correction ou de remédiation nécessaires au maintien ou à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

*La section 1.2 de l'Appendice 3 contient une disposition spécifique visant à assurer qu'il n'y a pas de chevauchement avec la protection des éléments d'enquête prévue dans l'Arrêté relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.*

5.3.5 L'agence nationale de l'aviation civile prend des mesures nécessaires, notamment la promotion d'une culture positive de la sécurité, pour encourager la communication des comptes rendus de sécurité au moyen des systèmes visés aux sections 5.1.2 et 5.1.3.

## **5.4 PARTAGE ET ECHANGE D'INFORMATIONS DE SECURITE**

*« Partage » fait référence à « donner », et « échange », à « donner et recevoir en retour ».*

5.4.1 Si, en analysant les informations que contient son SDCPS, l'agence nationale de l'aviation civile trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, ces informations seront communiquées à ces États dès que possible. Avant de communiquer ces informations, l'agence nationale de l'aviation civile et les autorités de l'aviation civile de ces États conviendront du niveau de protection et des conditions à appliquer au partage des informations de sécurité. Le niveau de protection et les conditions doit être conformes à l'Appendice 3.

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

**APPENDICE 1.**  
**ÉLÉMENTS CRUCIAUX (EC) D'UN SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE  
LA SÉCURITÉ (SNSS)**

(Reservé)

## APPENDICE 2

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

(Voir Chapitre 4, § 4.1.1)

Dans le contexte du présent appendice et en ce qui concerne les prestataires de services, « obligation de rendre compte » désigne une « obligation » qui ne peut pas être déléguée, et « 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 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 SECURITE

## 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 :

- (1) traduire l'engagement de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité, y compris la promotion d'une culture positive de la sécurité ;
- (2) comprendre un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la politique de sécurité ;
- (3) comprendre des procédures de compte rendu en matière de sécurité ;
- (4) 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 ;
- (5) être signée par le dirigeant responsable de l'organisation ;
- (6) être diffusée dans l'ensemble de l'organisation, avec une approbation visible ;
- (7) 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 doit définir des objectifs de sécurité en tenant dûment compte de sa politique de sécurité. Les objectifs de sécurité doivent :

- (1) servir de base au suivi et à la mesure de la performance de sécurité visés au chapitre 3.1.2 ;
- (2) traduire l'engagement du prestataire de services à maintenir ou à améliorer sans relâche l'efficacité globale du SGS ;
- (3) être diffusés dans l'ensemble de l'organisation ;
- (4) 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 RESPONSABILITES EN MATIERE DE SECURITE

(a) Le prestataire de services doit :

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



- (2) 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 ;
- (3) 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 de l'organisation ;
- (4) documenter l'obligation de rendre compte, les responsabilités et les pouvoirs en matière de sécurité et les diffuser dans l'ensemble de l'organisation ;
- (5) 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 CLE CHARGE DE LA SECURITE**

- (a) Le prestataire de services doit désigner un gestionnaire de la sécurité acceptable par agence nationale de l'aviation civile 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 peuvent être confiées 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**

- (a) 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 un manuel du SGS qui énonce :

- (1) sa politique et ses objectifs en matière de sécurité ;
- (2) les exigences de son SGS ;
- (3) les processus et procédures de son SGS ;
- (4) l'obligation de rendre compte, ses responsabilités et ses pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SGS.

1.5.2 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour des dossiers d'exploitation du SGS dans

le cadre de sa documentation relative au SGS.

Selon la taille des activités du prestataire de services et la complexité de ses produits ou services aéronautiques, le manuel du SGS et les dossiers d'exploitation du SGS peuvent être des documents indépendants ou être intégrés avec d'autres documents organisationnels tenus à jour par le prestataire.

## **2. GESTION DES RISQUES DE SECURITE**

### **2.1 DETERMINATION 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**

2.2.1 Le prestataire 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.

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

## **3. ASSURANCE DE LA SECURITE**

### **3.1 SUIVI ET MESURE DE LA PERFORMANCE DE SECURITE**

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.

*Un processus d'audit interne est un moyen de suivre l'état de conformité par rapport aux règlements de sécurité, qui sont le fondement sur lequel le SGS est construit, et d'évaluer l'efficacité des mesures de maîtrise des risques de sécurité et du SGS.*

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.

### **3.2 LA GESTION DU CHANGEMENT**

3.2.1 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.

*4*

### **3.3 AMELIORATION CONTINUE DU SGS**

3.3.1 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 SECURITE**


### **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 sera 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 MATIERE DE SECURITE**

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 sont prises pour améliorer la sécurité ;
  - 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 5, section 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 ; en effet, leur emploi à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité peut en entraver l'accessibilité future et avoir des effets préjudiciables importants sur la sécurité.*

2.— *L'objectif est d'assurer la disponibilité constante des données de sécurité et des informations de sécurité en limitant l'utilisation lorsqu'elles sont employées à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité de l'aviation.*

#### 1. PRINCIPES GÉNÉRAUX

1.1 L'Etat, au moyen de lois, de règlements et de politiques nationaux protégeant les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes, veille à ce qui suit:

- 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.

*La protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes ne vise pas à entraver l'administration appropriée de la justice ou le maintien ou l'amélioration de la sécurité.*

1.2 Lorsqu'une enquête est instituée conformément à l'Arrêté relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents indiqués dans ledit Arrêté feront l'objet des protections prévues à l'Arrêté relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation et non des protections prévues dans le présent Arrêté.

#### 2. PRINCIPES REGISSANT LA PROTECTION

2.1 Les données de sécurité ou les informations de sécurité ne doivent pas être 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 ;
  - (d) à moins qu'un principe régissant les dérogations ne s'applique.
- 2.2 L'agence nationale de l'aviation civile, dans le cadre de la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes, veille :
- 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.

*Les mesures de protection autoritaires comprennent des limitations ou restrictions juridiques telles que des mesures conservatoires, des procédures à huis clos, des examens en chambre et la dépersonnalisation des données en vue de l'utilisation ou de la divulgation d'informations de sécurité dans le cadre de procédures judiciaires ou administratives.*

### **3. PRINCIPES REGISSANT LES DEROGATIONS**

Les dérogations à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes ne seront accordées que si l'agence nationale de l'aviation civile:

- (a) estime que 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.

*Dans l'administration de la décision, l'agence nationale de l'aviation civile tient compte du consentement de la source des données de sécurité et des informations de sécurité.*

#### **4. DIVULGATION AU PUBLIC**

- 4.1 L'agence nationale de l'aviation civile peut, dans le cadre des demandes de divulgation au public, déroger à la divulgation au public 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, l'agence nationale de l'aviation civile veille :
- (a) à ce que la divulgation au public de renseignements personnels faisant partie des données de sécurité ou des informations de sécurité n'enfreigne pas la loi sur le respect de la vie privée ; ou
  - (b) à ce que les données de sécurité ou les informations de sécurité divulguées soient dépersonnalisées, ou à ce que leur divulgation soit faite de façon sommaire ou récapitulative.

#### **5. RESPONSABILITE DU GARDIEN DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE**

L'agence nationale de l'aviation civile est responsable des SDCPS et veille à l'application des mesures de protection aux données de sécurité et aux informations de sécurité conformément aux dispositions applicables du présent appendice.

#### **6. PROTECTION DES DONNEES ENREGISTREES**

- 6.1 Les 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, seront établies.
- 6.2 Les enregistrements de l'ambiance sonore d'un poste de travail effectués en application des lois nationales doivent être traités comme des données protégées privilégiées, sous réserve des principes régissant la protection et les dérogations énoncés dans le présent appendice