OACI

Normes et pratiques recommandées internationales

Annexe 19 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Gestion de la sécurité

Deuxième édition, juillet 2016

La présente édition annule et remplace, à partir du 7 novembre 2019, les éditions antérieures de l'Annexe 19.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent au Chapitre 2 et à l'Avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 19 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Gestion de la sécurité

Deuxième édition, juillet 2016

La présente édition annule et remplace, à partir du 7 novembre 2019, les éditions antérieures de l'Annexe 19.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent au Chapitre 2 et à l'Avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal (Québec) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Première édition, 2013
Deuxième édition, 2016

Annexe 19, *Gestion de la sécurité*

N° de commande : AN19
ISBN 978-92-9249-966-2

© OACI 2016

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

AMENDEMENTS

La parution des amendements est annoncée dans les suppléments au *Catalogue des produits et services.* Le Catalogue et ses suppléments sont disponibles sur le site web de l'Organisation à l'adresse suivante : www.icao.int. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	Par
1	Incorporé dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	Par

TABLE DES MATIÈRES

Page

Abréviations ..... *VII*

Publications ..... *VIII*

AVANT-PROPOS ..... ***IX***

CHAPITRE 1. Définitions **1-1**

CHAPITRE 2. Application **2-1**

CHAPITRE 3. Responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité **3-1**
3.1 Programme national de sécurité (PNS) 3-1
3.2 Politique, objectifs et ressources de l'État en matière de sécurité 3-1
3.3 Gestion des risques de sécurité par l'État 3-2
3.4 Assurance de la sécurité par l'État 3-4
3.5 Promotion de la sécurité par l'État 3-5

CHAPITRE 4. Système de gestion de la sécurité (SGS) **4-1**
4.1 Généralités 4-1
4.2 Aviation générale internationale — avions 4-2

CHAPITRE 5. Collecte, analyse, protection, partage et échange des données de sécurité et des informations de sécurité **5-1**
5.1 Systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité 5-1
5.2 Analyse des données de sécurité et des informations de sécurité 5-2
5.3 Protection des données de sécurité et des informations de sécurité 5-2
5.4 Partage et échange d'informations de sécurité 5-3

APPENDICE 1. Éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité (SNSS) ..... **APP 1-1**
1. Législation aéronautique de base (EC-1) ..... APP 1-1
2. Règlements d'exploitation spécifiques (EC-2) ..... APP 1-1
3. Système et fonctions de l'État (EC-3) ..... APP 1-2
4. Personnel technique qualifié (EC-4) ..... APP 1-2
5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité (EC-5) ..... APP 1-2

6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation (EC-6) ..... APP 1-3
7. Obligations de surveillance (EC-7) ..... APP 1-3
8. Résolution des problèmes de sécurité (EC-8) ..... APP 1-3

APPENDICE 2. Cadre pour un système de gestion de la sécurité (SGS) ..... APP 2-1
1. Politique et objectifs de sécurité ..... APP 2-2
2. Gestion des risques de sécurité ..... APP 2-4
3. Assurance de la sécurité ..... APP 2-4
4. Promotion de la sécurité ..... APP 2-5

APPENDICE 3. Principes relatifs à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes ..... APP 3-1 1.
1. Principes généraux ..... APP 3-1
2. Principes régissant la protection ..... APP 3-2
3. Principes régissant les dérogations ..... APP 3-2
4. Divulgation au public ..... APP 3-3
5. Responsabilité du gardien des données de sécurité et des informations de sécurité ..... APP 3-3
6. Protection des données enregistrées ..... APP 3-3

ABRÉVIATIONS

(utilisées dans la présente Annexe)

ADREP	Compte rendu d'accident/incident
ATS	Services de la circulation aérienne
CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
MGS	Manuel de gestion de la sécurité
PNS	Programme national de sécurité
RAIO	Organisation régionale d'enquête sur les accidents et incidents
RSOO	Organisation régionale de supervision de la 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 en gestion de la sécurité
SNSS	Système national de supervision de la sécurité

PUBLICATIONS

(auxquelles il est fait référence dans la présente Annexe)

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

Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Annexe 1 — *Licences du personnel*

Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*
Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*
Partie 2 — *Aviation générale internationale — Avions*
Partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères*

Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*

Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*

Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

Annexe 14 — *Aérodromes*
Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*

Manuels[1]

Manual on the Implementation of Article 83 bis *of the Convention on International Civil Aviation* (Doc 10059)

Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859)

Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984)

Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation (Doc 8335)

Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734)
Partie A — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité*

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004)

1. Les manuels indiqués seront mis à jour selon les besoins afin d'harmoniser la terminologie sur celle qui est utilisée dans la présente Annexe.

AVANT-PROPOS

Historique

Les dispositions de la présente Annexe ont été élaborées suite aux recommandations de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (Montréal, 20 – 22 mars 2006) (DGCA/06) et de la Conférence de haut niveau sur la sécurité (Montréal, 29 mars – 1er avril 2010) (HLSC 2010) concernant la nécessité d'une Annexe consacrée à la gestion de la sécurité. Considérant que ce sujet était d'une portée et d'une importance suffisantes, la Commission de navigation aérienne (186-8) est convenue de mettre sur pied le Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP) pour qu'il fasse des recommandations sur l'élaboration de cette Annexe.

Les normes et pratiques recommandées (SARP) énoncées ci-après sont destinées à aider les États à gérer les risques de sécurité de l'aviation. Vu la complexité croissante du système de transport aérien mondial et l'interdépendance des activités aéronautiques nécessaires à la sécurité de l'exploitation des aéronefs, la présente Annexe favorise l'évolution continue d'une stratégie proactive pour améliorer la performance de sécurité. Le fondement de cette stratégie de sécurité proactive repose sur la mise en œuvre d'un programme national de sécurité (PNS) qui pare systématiquement aux risques en matière de sécurité.

La mise en œuvre effective d'un PNS est un processus graduel qui exige du temps pour mûrir pleinement. Parmi les facteurs qui influent sur le temps nécessaire à l'établissement d'un PNS figurent la complexité du système de transport aérien et la maturité des moyens de l'État en matière de supervision de la sécurité de l'aviation.

La présente Annexe regroupe les textes d'Annexes existantes qui se rapportent au PNS et aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS), ainsi que les éléments connexes, notamment ceux qui portent sur la collecte et l'utilisation des données de sécurité et sur les activités de supervision de la sécurité des États. L'avantage du regroupement des textes dans un même document est d'appeler l'attention des États sur l'importance de l'intégration de leurs activités de gestion de la sécurité. Le regroupement facilite aussi l'évolution des dispositions relatives à la gestion de la sécurité.

Certaines fonctions de l'État en matière de gestion de la sécurité qui sont prescrites dans cette Annexe peuvent être effectuées au nom de l'État par une organisation régionale de supervision de la sécurité ou une organisation régionale d'enquête sur les accidents et les incidents.

La présente Annexe, qui contient les SARP relatives aux responsabilités et processus sur lesquels repose la gestion de la sécurité par les États, a été adoptée par le Conseil le 25 février 2013 en application des dispositions de l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), sous le titre d'Annexe 19 à la Convention. Ces SARP étaient basées sur les textes relatifs à la gestion de la sécurité que le Conseil avait à l'origine adoptés dans les Annexes 1, 6 (Parties 1, 2 et 3), 8, 11, 13 et 14 (Volume I), ainsi que sur les recommandations de la première réunion spéciale du Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP) (Montréal, 13 – 17 février 2012).

Dans son rapport au Conseil sur les résultats de la Conférence HLSC 2010, la Commission de navigation aérienne a recommandé que la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité soit élaborée suivant un processus à deux étapes. La première étape a consisté à créer l'Annexe en regroupant et en restructurant les SARP existantes. L'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 apporte des modifications de fond aux dispositions sur la gestion de la sécurité, comme il est décrit ci-dessous.

Compte tenu de la nécessité de clarifier le lien entre les huit éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité (SNSS) énoncés à l'Appendice 1 et les divers éléments du cadre du PNS traités auparavant dans le Supplément A, l'Amendement n° 1 de l'Annexe 19 regroupe dans le Chapitre 3 les dispositions relatives aux responsabilités

des États en matière de gestion de la sécurité. Les EC d'un SNSS constituent le fondement d'un PNS. Le Chapitre 3 intègre les huit EC du SNSS et les éléments du cadre de PNS en un ensemble rationalisé de SARP destiné à faciliter la mise en œuvre. Les EC continuent de faire l'objet de l'Appendice 1.

De plus, l'Amendement n° 1 introduit de nouvelles SARP et modifie des SARP existantes sur le SGS afin de faciliter la mise en œuvre, et il ajoute quelques notes explicatives. Il étend aussi l'application du SGS aux organismes responsables de la conception de type et de la construction de moteurs et d'hélices, ce qui a été rendu possible par la prise en compte de ces organismes dans l'Annexe 8.

Dernier point, l'Amendement n° 1 augmente la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et de leurs sources. Un des éléments clés de l'amendement est la mise au rang de SARP des éléments indicatifs figurant dans le Supplément B précédent de l'Annexe 19 et leur regroupement dans un nouvel appendice. Les modifications renforcent les mesures juridiques destinées à assurer l'utilisation et la protection appropriées des informations de sécurité, ce qui en facilitera la mise à disposition continue pour le soutien de stratégies proactives d'amélioration de la sécurité. Des définitions des expressions *« données de sécurité »* et *« informations de sécurité »* ont aussi été élaborées afin de clarifier la portée des dispositions et de favoriser ainsi une application uniforme.

La deuxième édition de l'Annexe 19 a été publiée comme suite à l'adoption de l'Amendement n° 1. Elle traduit l'ampleur de cet amendement et conclut la deuxième étape de l'élaboration de l'Annexe. L'Amendement n° 1 a été adopté par le Conseil le 2 mars 2016, est entré en vigueur le 11 juillet 2016 et est devenu applicable le 7 novembre 2019.

Le Tableau A indique l'origine des amendements successifs ainsi que les principales questions qui ont fait l'objet des différents amendements et les dates auxquelles l'Annexe et ses amendements ont été adoptés ou approuvés par le Conseil, ont pris effet et sont devenus applicables.

Dispositions incombant aux États contractants

Notification des différences. L'attention des États contractants est attirée sur le fait que l'article 38 de la Convention leur impose l'obligation de notifier à l'Organisation toutes différences entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont invités également à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels lorsque ces différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne. De plus, les États contractants sont invités à tenir l'Organisation au courant de l'introduction ultérieure de toutes différences ou de l'élimination de toutes différences déjà notifiées. Une demande spéciale de notification des différences est adressée aux États contractants immédiatement après l'adoption de chaque amendement de l'Annexe.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI ; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Publication de renseignements. Les renseignements sur l'établissement, le retrait ou la modification des installations, services et procédures intéressant l'exploitation aérienne et mis en œuvre conformément aux normes et pratiques recommandées de la présente Annexe devraient être notifiés et prendre effet conformément aux dispositions de l'Annexe 15.

Caractère des éléments de l'Annexe

Une Annexe comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après ; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe.

1.— *Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :*

a) *Normes* et *pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit :

Norme. Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Pratique recommandée. Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

b) *Appendices* contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.

c) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

d) Les *tableaux* et *figures* qui complètent ou illustrent une norme ou une pratique recommandée et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme ou de la pratique recommandée correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

Il convient de noter que certaines normes de cette Annexe comprennent par référence d'autres spécifications qui ont le caractère de pratiques recommandées. Dans ce cas, le texte de la pratique recommandée devient partie intégrante de la norme.

2.— *Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées :*

a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.

b) *Introduction* et *notes explicatives* figurant au début des parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.

c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées ; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.

d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

Choix de la langue

La présente Annexe a été adoptée en six langues — français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention, soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'Organisation de son choix.

Règles de présentation

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d'adopter la présentation suivante : les *normes* sont en romain, les *pratiques recommandées*, précédées de la mention **Recommandation**, sont en italique, de même que les *notes* dont le caractère est précisé par la mention *Note*.

Il y a lieu de noter par ailleurs que l'obligation exprimée par les normes a été rendue par le futur simple, tandis que les recommandations sont rendues par l'expression *Il est recommandé.*

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Tableau A. Amendements de l'Annexe 19

Amendement	*Origine*	*Objet*	*Dates :* *— adoption/approbation* *— entrée en vigueur* *— application*
1re édition	Secrétariat ; première réunion spéciale du Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP/SM/1)		25 février 2013 15 juillet 2013 14 novembre 2013
1 (2e édition)	Première réunion du Groupe d'experts en gestion de la sécurité (SMP/1), avec un apport concernant la gestion de la sécurité provenant de la quatorzième réunion du Groupe de travail plénier du Groupe d'experts de la navigabilité (AIRP/WG/WHL/14) et de l'Équipe de travail sur la protection des informations sur la sécurité (SIP TF)	Développement des dispositions en matière de gestion de la sécurité et élaboration de dispositions visant à soutenir l'élargissement de l'application du système de gestion de la sécurité (SGS) aux organismes responsables de la conception de type et/ou de la construction de moteurs et d'hélices.	2 mars 2016 11 juillet 2016 7 novembre 2019

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans les normes et pratiques recommandées relatives à la gestion de la sécurité, ont les significations suivantes :

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef habité, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

— dans l'aéronef, ou
— en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
— directement exposée au souffle des réacteurs,

sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou

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

— qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
— qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé,

sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris ses capotages ou ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Note 1.— À seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.

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

Note 3.— Le type de système d'aéronef non habité qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au § 5.1 de l'Annexe 13.

Note 4.— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément E de l'Annexe 13.

Aéronef. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

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

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

a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou

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

c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou

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

e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou

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

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.

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

Note.— Certains États acceptent les codes de pratiques de l'industrie et y font référence dans l'élaboration des règlements pour répondre aux exigences de la présente Annexe et mettent à disposition, pour les codes de pratiques de l'industrie, leurs sources et la manière de les obtenir.

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.

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

a) enquêtes sur des accidents ou des incidents ;
b) comptes rendus de sécurité ;
c) comptes rendus de maintien de la navigabilité ;
d) suivi des performances opérationnelles ;
e) inspections, audits, enquêtes ;
f) études et analyses de sécurité.

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

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

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

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

Note.— Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».

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

Note.— Les types d'incidents qui intéressent les études de sécurité comprennent ceux qui sont indiqués dans le Supplément C de l'Annexe 13.

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

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.

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

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

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

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

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

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

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.

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.

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.

CHAPITRE 2. APPLICATION

Les normes et pratiques recommandées figurant dans la présente Annexe s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.

Note 1.— Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent aux États figurent dans le Chapitre 3 et se rapportent à un programme national de sécurité.

Note 2.— Dans le contexte de la présente Annexe, l'expression « prestataire de services » désigne les organismes énumérés au Chapitre 3, § 3.3.2.1, et n'englobe pas les exploitants de l'aviation générale internationale.

Note 3.— 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 4 et se rapportent à des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

Note 4.— Aucune disposition de la présente Annexe n'a pour objet de transférer à l'État les responsabilités incombant au prestataire de services aéronautiques ou à l'exploitant. Ceci inclut les fonctions qui sont liées à la sécurité de l'exploitation des aéronefs ou qui l'appuient directement.

Note 5.— Dans le contexte de la présente Annexe, « responsabilité » (singulier) désigne la « responsabilité de l'État » 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 3. RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Note 1.— Les éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité (SNSS), qui sont énumérés à l'Appendice 1, constituent le fondement d'un PNS.

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

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

3.1 Programme national de sécurité (PNS)

Les États établiront et tiendront à jour un PNS proportionnel à la taille et à la complexité du système d'aviation civile de l'État, mais ils peuvent 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).

Note 1.— Les États 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.

Note 2.— Des orientations sur le PNS et la délégation de fonctions et d'activités liées à la gestion de la sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

3.2 Politique, objectifs et ressources de l'État en matière de sécurité

3.2.1 Législation aéronautique de base

3.2.1.1 Les États établiront une législation aéronautique de base en conformité avec la section 1 de l'Appendice 1.

3.2.1.2 **Recommandation.—** *Il est recommandé que les États établissent une politique d'application qui spécifie les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services dotés d'un SGS peuvent traiter et résoudre à l'interne les événements liés à certains problèmes de sécurité, dans le cadre de leur SGS et à la satisfaction de l'autorité nationale compétente.*

3.2.2 Règlements d'exploitation spécifiques

3.2.2.1 Les États établiront des règlements d'exploitation spécifiques en conformité avec la section 2 de l'Appendice 1.

3.2.2.2 Les États examineront périodiquement les règlements d'exploitation spécifiques, les orientations et les politiques de mise en œuvre pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et appropriés.

3.2.3 Système et fonctions de l'État

3.2.3.1 Les États établiront un système national et des fonctions en conformité avec la section 3 de l'Appendice 1.

3.2.3.2 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États déterminent, définissent et documentent les exigences, obligations, fonctions et activités en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du PNS, y compris les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir à jour, conduire et améliorer continuellement le PNS d'une manière qui répond aux objectifs de sécurité de l'État.*

3.2.3.3 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États établissent une politique et des objectifs de sécurité qui traduisent leur engagement envers la sécurité et contribuent à promouvoir une culture positive de la sécurité au sein de la communauté aéronautique.*

3.2.3.4 **Recommandation**.— *Il est recommandé que la politique et les objectifs de sécurité soient publiés et examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence à l'État.*

3.2.4 Personnel technique qualifié

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

Note.— 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

Les États établiront des indications techniques et des outils et fourniront des renseignements critiques pour la sécurité en conformité avec la section 5 de l'Appendice 1.

3.3 Gestion des risques de sécurité par l'État

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

Les États satisferont à leurs obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation en conformité avec la section 6 de l'Appendice 1.

3.3.2 Obligations relatives au système de gestion de la sécurité

3.3.2.1 Les États exigeront que les prestataires de services suivants qui relèvent de leur autorité mettent en œuvre un SGS :

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

b) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international, conformément à l'Annexe 6, Partie 1, ou Partie 3, Section II, respectivement ;

Note.— Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément à l'Annexe 6, Partie 1, section 8.7, mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions de l'Annexe 6, Partie 1, § 8.1.2, ou Partie 3, Section II, § 6.1.2, sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.

c) 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'Annexe 6, Partie 1, ou Partie 3, Section II, respectivement ;

d) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, conformément à l'Annexe 8 ;

e) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS), conformément à l'Annexe 11 ;

f) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément à l'Annexe 14, Volume I.

Note.— Le Chapitre 4 contient d'autres dispositions sur la mise en œuvre d'un SGS par les prestataires de services.

3.3.2.2 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États veillent à ce que les indicateurs et cibles de performance de sécurité établis par les prestataires de services et par les exploitants leur soient acceptables.*

Note.— Des orientations sur la détermination d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité appropriés figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

3.3.2.3 L'État d'immatriculation établira 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, conformément à l'Annexe 6, Partie 2, Section 3.

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

3.3.2.4 Les critères établis par l'État d'immatriculation en application du § 3.3.2.3 tiendront compte du cadre et des éléments du SGS figurant dans l'Appendice 2.

Note.— Des orientations sur l'établissement de critères pour la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants de l'aviation générale internationale figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

3.3.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents

Les États mettront en place un processus d'enquête sur les accidents et les incidents en conformité avec les dispositions de l'Annexe 13 afin d'appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur de l'État.

3.3.4 Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité

3.3.4.1 Les États établiront et tiendront à jour un processus pour déterminer les dangers à partir des données de sécurité collectées.

Note 1.— 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.

Note 2.— Des renseignements supplémentaires sur la détermination des dangers et des problèmes de sécurité sur lesquels baser les mesures préventives figurent peut-être dans les rapports finaux d'accidents et d'incidents.

3.3.4.2 Les États élaboreront et tiendront à jour un processus permettant d'évaluer les risques de sécurité liés aux dangers identifiés.

3.3.5 Gestion des risques de sécurité

3.3.5.1 Les États mettront en place des mécanismes pour la résolution des questions de sécurité en conformité avec la section 8 de l'Appendice 1.

3.3.5.2 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États élaborent et tiennent à jour un processus pour gérer les risques de sécurité.*

Note 1.— Les mesures que l'on peut prendre pour gérer les risques de sécurité peuvent comprendre l'acceptation, l'atténuation, l'évitement ou le transfert.

Note 2.— Les risques de sécurité et les problèmes de sécurité ont souvent des facteurs sous-jacents qui doivent être soigneusement analysés.

3.4 Assurance de la sécurité par l'État

3.4.1 Obligations de surveillance

3.4.1.1 Les État satisferont à leurs obligations de surveillance en conformité avec la section 7 de l'Appendice 1.

Note.— La surveillance d'un prestataire de services prend en compte la performance de sécurité ainsi que la taille et la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

3.4.1.2 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États établissent 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.*

Note.— 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.

3.4.1.3 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États examinent périodiquement la performance de sécurité de chacun des prestataires de services.*

3.4.2 Performance de sécurité de l'État

3.4.2.1 Les États fixeront le niveau acceptable de performance de sécurité qu'ils doivent atteindre au moyen de leur PNS.

Note 1.— L'État peut atteindre un niveau acceptable de performance de sécurité par la mise en œuvre et la tenue à jour d'un PNS ainsi que d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité qui montrent que la sécurité est gérée efficacement et fondée sur la mise en œuvre des SARP sur la sécurité existantes.

Note 2.— Des orientations sur l'établissement d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité, ainsi que d'un niveau acceptable de performance de sécurité, figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

3.4.2.2 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États élaborent et tiennent à jour un processus pour évaluer l'efficacité des mesures prises pour gérer les risques de sécurité et résoudre les problèmes de sécurité.*

Note.— Les résultats des évaluations de la sécurité peuvent être utilisés pour sous-tendre la hiérarchisation des mesures de gestion des risques de sécurité.

3.4.2.3 **Recommandation.—** *Il est recommandé que les États évaluent l'efficacité de leurs PNS respectifs afin de maintenir ou de constamment améliorer leur niveau global de performance de sécurité.*

3.5 Promotion de la sécurité par l'État

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

Recommandation.— *Il est recommandé que les États renforcent 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 l'État, 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

Recommandation.— *Il est recommandé que les États renforcent la sensibilisation à la sécurité et encouragent 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.*

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

Note 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)

Note 1.— Des orientations sur la mise en œuvre d'un SGS figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

Note 2.— Un organisme peut élargir l'application d'un SGS à plusieurs activités de prestation de services.

4.1 Généralités

4.1.1 Le SGS d'un prestataire de services :

a) sera établi conformément au cadre présenté en Appendice 2 ;

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

4.1.2 L'État veillera à ce que le prestataire de services élabore un plan pour faciliter la mise en œuvre du SGS.

4.1.3 Le SGS d'un organisme de formation agréé, conformément à l'Annexe 1, qui est exposé à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de ses services sera acceptable pour l'État ou les États responsables de l'agrément de l'organisme en question.

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'Annexe 6, Partie 1, ou Partie 3, Section II, respectivement, sera acceptable pour l'État de l'exploitant.

Note.— Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément à l'Annexe 6, Partie 1, section 8.7, mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions de l'Annexe 6, Partie 1, § 8.1.2, ou Partie 3, Section II, § 6.1.2, 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'Annexe 6, Partie 1, ou Partie 3, Section II, respectivement, sera acceptable pour l'État ou les États responsables de l'agrément de l'organisme en question.

4.1.6 Le SGS d'un organisme responsable de la conception d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, conformément à l'Annexe 8, sera acceptable pour l'État de conception.

4.1.7 Le SGS d'un organisme responsable de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, conformément à l'Annexe 8, sera acceptable pour l'État de construction.

4.1.8 Le SGS d'un prestataire de services ATS, conformément à l'Annexe 11, sera acceptable pour l'État responsable de la désignation du prestataire.

4.1.9 Le SGS d'un exploitant d'aérodrome certifié, conformément à l'Annexe 14, Volume I, sera acceptable pour l'État responsable de la certification de l'aérodrome.

4.2 Aviation générale internationale — avions

Note.— Des orientations sur la mise en œuvre d'un SGS pour l'aviation générale internationale figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS*) (Doc 9859) et les codes de pratiques de l'industrie.*

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, Section 3, sera compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question et respectera les critères établis par l'État d'immatriculation.

Note 1.— D'autres dispositions concernant les critères à établir par l'État d'immatriculation figurent au Chapitre 3.

Note 2.— Des orientations relatives aux responsabilités de l'État d'immatriculation concernant les activités de location, d'affrètement et de banalisation figurent dans le Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation *(Doc 8335). Des orientations relatives au transfert des responsabilités de l'État d'immatriculation à l'État dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, à défaut, sa résidence permanente, conformément à l'article 83 bis, figurent dans le* Manual on the Implementation of Article 83 *bis* of the Convention on International Civil Aviation *(Doc 10059).*

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

Note.— 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 Systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité

5.1.1 Les États mettront en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour effectuer la saisie, le stockage et l'agrégation des données de sécurité et des informations de sécurité et en permettre l'analyse.

Note 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 :

a) les données et l'information issues d'enquêtes sur des accidents ou des incidents ;

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 de compte rendu obligatoire en matière de sécurité visés au § 5.1.2 ;

d) les systèmes de compte rendu volontaire en matière de sécurité visés au § 5.1.3 ;

e) les systèmes de compte rendu par autodivulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, visés au Chapitre 3 de l'Annexe 6, Partie 1, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.

Note 2.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859) contient des orientations sur les SDCPS.*

Note 3.— L'expression « base de données de sécurité » peut désigner une base de données unique ou des bases de données multiples.

Note 4.— Les SDCPS peuvent inclure des éléments provenant d'États, 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.

Note 5.— Des dispositions sectorielles concernant le compte rendu en matière de sécurité figurent dans d'autres Annexes, dans les PANS et dans les SUPP. Il est reconnu qu'une approche intégrée de collecte et d'analyse des données et des informations de sécurité provenant de toutes les sources favorise l'efficacité de la mise en œuvre d'un PNS.

5.1.2 Les États mettront en place un système de compte rendu obligatoire en matière de sécurité qui inclut le compte rendu des incidents.

5.1.3 Les États mettront 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 **Recommandation.—** *Il est recommandé que les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS aient accès aux SDCPS visés au § 5.1.1 aux fins de leurs responsabilités en matière de sécurité, en conformité avec les principes énoncés à l'Appendice 3.*

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

5.1.5 **Recommandation.—** *Il est recommandé que les bases de données de sécurité utilisent une taxonomie normalisée de façon à faciliter le partage et l'échange des informations de sécurité.*

Note.— Les États sont encouragés à utiliser un système compatible avec l'ADREP. De plus amples renseignements sur l'ADREP figurent dans l'Annexe 13, Chapitre 7.

5.2 Analyse des données de sécurité et des informations de sécurité

5.2.1 Les États mettront en place et tiendront à jour un processus d'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité provenant des SDCPS et des bases de données de sécurité connexes.

Note 1.— Des dispositions spécifiques de l'État relatives à la détermination des dangers dans le cadre de leurs processus de gestion des risques de sécurité et d'assurance de la sécurité figurent au Chapitre 3.

Note 2.— Le but de l'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité effectuée par l'État est de déterminer les dangers systémiques ou transsectoriels qui pourraient ne pas avoir été relevés par les processus d'analyse des données de sécurité utilisés par les prestataires de services et les exploitants.

Note 3.— Le processus peut comprendre des méthodes prédictives d'analyse des données de sécurité.

5.3 Protection des données de sécurité et des informations de sécurité

5.3.1 Les États assureront 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, conformément aux dispositions de l'Appendice 3.

Note 1.— Les sources comprennent les personnes et les organisations.

5.3.2 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États étendent la protection visée au § 5.3.1 aux données de sécurité saisies dans les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité, aux informations de sécurité provenant de ces systèmes et aux sources connexes.*

Note 1.— 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.

Note 2.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur les systèmes de compte rendu obligatoire et volontaire en matière de sécurité.*

5.3.3 Sous réserve des § 5.3.1 et 5.3.2, les États ne mettront pas à disposition et n'utiliseront pas les données de sécurité ou les informations de sécurité collectées, stockées et analysées conformément à la section 5.1 ou 5.2 à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité, à moins que l'autorité compétente ne détermine conformément à l'Appendice 3 qu'un des principes régissant les dérogations s'applique.

5.3.4 En dépit du § 5.3.3, il ne sera pas interdit aux États d'utiliser des données de sécurité ou des informations de sécurité pour prendre les mesures de prévention, de correction ou de remédiation nécessaires au maintien ou à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

Note.— Le § 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'Annexe 13.

5.3.5 Les États prendront les 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 § 5.1.2 et 5.1.3.

Note.— Des orientations relatives à la culture positive de la sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

5.3.6 **Recommandation**.— *Il est recommandé que les États facilitent et encouragent la communication des comptes rendus en matière de sécurité en adaptant leurs lois, règlements et politiques selon qu'il convient.*

5.3.7 **Recommandation**.— *À l'appui de la détermination en question au § 5.3.3, il est recommandé que les États concluent et utilisent des arrangements préalables appropriés entre leurs autorités et les organismes nationaux chargés de la sécurité de l'aviation et ceux qui sont chargés de l'administration de la justice. Les arrangements en question devraient tenir compte des principes spécifiés à l'Appendice 3.*

Note.— Les arrangements peuvent être formalisés au moyen de mesures législatives, de protocoles, d'accords ou de mémoires d'entente.

5.4 Partage et échange d'informations de sécurité

Note.— « 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, un État trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, cet État leur communiquera ces éléments dès que possible. Avant de communiquer ces informations, les États conviendront du niveau de protection et des conditions à appliquer au partage des informations de sécurité. Le niveau de protection et les conditions seront conformes à l'Appendice 3.

5.4.2 Les États encourageront l'établissement de réseaux pour le partage ou l'échange des informations de sécurité entre les usagers du système aéronautique et faciliteront le partage et l'échange des informations de sécurité, sauf indication contraire dans le droit national.

Note.— On trouvera des renseignements sur le partage des informations de sécurité dans le Code de conduite de l'OACI sur le partage et l'utilisation d'informations de sécurité, qui se trouve dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde *(Doc 10004).*

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

(Voir Chapitre 3)

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

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

Note 3.— Les EC d'un SNSS sont appliqués, selon qu'il convient, aux autorités qui assurent des fonctions de supervision de la sécurité ainsi qu'aux autorités qui exécutent les enquêtes sur les accidents et les incidents ou d'autres activités de l'État concernant la gestion de la sécurité.

Note 4.— Des dispositions applicables en particulier à la supervision de la sécurité des exploitants de transport aérien figurent dans l'Appendice 5 de l'Annexe 6, Partie 1, et dans l'Appendice 1 de l'Annexe 6, Partie 3.

1. Législation aéronautique de base (EC-1)

1.1 Les États promulgueront une loi complète et efficace sur l'aviation, proportionnelle à la taille et à la complexité de leurs activités aéronautiques et 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 par l'intermédiaire des autorités ou agences appropriées établies à cette fin.

Note.— Il est compris dans cette disposition qu'il faut veiller à ce que la loi sur l'aviation demeure pertinente et réponde en permanence aux besoins de l'État.

1.2 La loi sur l'aviation prévoira 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)

Les États promulgueront des règlements qui répondent, au minimum, aux exigences nationales issues de la législation aéronautique de base, concernant des procédures d'exploitation, produits, services, équipements et infrastructures normalisés conformes aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

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

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

3.1 Les États mettront en place des autorités ou agences appropriées, selon qu'il convient, appuyées par un personnel suffisant et qualifié et disposant de ressources financières adéquates pour gérer la sécurité.

3.2 Les autorités ou agences nationales auront des fonctions et des objectifs de sécurité déclarés qui leur permettront de s'acquitter de leur responsabilité en matière de gestion de la sécurité.

Note.— Cela comprend la participation des organisations d'aviation de l'État à des activités précises liées à la gestion de la sécurité dans l'État et l'établissement des rôles, responsabilités et interrelations de ces organisations.

3.3 **Recommandation.—** *Il est recommandé que les États prennent les mesures nécessaires, 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 Les États veilleront à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

3.5 **Recommandation.—** *Il est recommandé que les États utilisent une méthode pour déterminer leurs 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.*

Note.— Par ailleurs, l'Appendice 5 de l'Annexe 6, Partie 1, et l'Appendice 1 de l'Annexe 6, Partie 3, exigent que l'État de l'exploitant utilise une méthode pour déterminer le nombre d'inspecteurs nécessaires. Les inspecteurs forment un sous-ensemble du personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité.

4. Personnel technique qualifié (EC-4)

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

4.2 Les États mettront en place un système pour la tenue des dossiers de formation du personnel technique.

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

5.1 Les États fourniront des installations appropriées, des orientations et procédures techniques complètes et à jour, des renseignements critiques pour la sécurité, des outils et de l'équipement, et des moyens de transport, selon qu'il convient, 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 Les États fourniront 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)

Les États mettront en place des processus et des procédures documentés pour s'assurer que les personnes et les organisations qui assurent une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant qu'il leur soit permis d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'un permis, d'une autorisation et/ou d'une approbation pour l'activité en question.

7. Obligations de surveillance (EC-7)

Les États mettront en place des processus de surveillance documentés, 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 Les États utiliseront un processus documenté pour prendre les mesures correctives appropriées, y compris des mesures d'exécution, pour résoudre les problèmes de sécurité constatés.

8.2 Les États veilleront à ce que les problèmes de sécurité constatés soient résolus rapidement en utilisant un système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, y compris des mesures prises par 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 4, § 4.1.1)

Note 1.— Des orientations sur la mise en œuvre du cadre pour un SGS figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

Note 2.— Les interfaces du prestataire de services avec d'autres organisations peuvent grandement contribuer à la sécurité de ses produits ou services. Des orientations sur la gestion des interfaces en ce qui a trait au SGS figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

Note 3.— 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 composants et douze 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 sécurité

1.1 Engagement de la direction

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

a) traduira l'engagement de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité, y compris la promotion d'une culture positive de la sécurité ;

b) comprendra un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la politique de sécurité ;

c) comprendra des procédures de compte rendu en matière de sécurité ;

d) indiquera clairement les types de comportement qui sont inacceptables en ce qui concerne ses activités d'aviation ainsi que les conditions dans lesquelles des mesures disciplinaires ne seraient pas applicables ;

e) sera signée par le dirigeant responsable de l'organisation ;

f) sera diffusée dans l'ensemble de l'organisation, avec une approbation visible ;

g) sera 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 § 3.1.2 ;

b) traduiront l'engagement du prestataire de services à maintenir ou à améliorer sans relâche l'efficacité globale du SGS ;

c) seront diffusés dans l'ensemble de l'organisation ;

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

Note.— Des orientations sur l'établissement d'objectifs de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

1.2 Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité

Le prestataire de services :

a) désignera 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 ;

b) définira 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) déterminera 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 ;

d) documentera l'obligation de rendre compte, les responsabilités et les pouvoirs en matière de sécurité et les diffusera dans l'ensemble de l'organisation ;

e) définira 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 désignera un gestionnaire de la sécurité qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SGS.

Note.— 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 veillera 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 élaborera et tiendra à jour un manuel du SGS qui énonce :

a) sa politique et ses objectifs en matière de sécurité ;

b) les exigences de son SGS ;

c) les processus et procédures de son SGS ;

d) l'obligation de rendre compte, ses responsabilités et ses pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SGS.

1.5.2 Le prestataire de services élaborera et tiendra à jour des dossiers d'exploitation du SGS dans le cadre de sa documentation relative au SGS.

Note.— 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 sécurité

2.1 Détermination des dangers

2.1.1 Le prestataire de services élaborera et tiendra à jour un processus pour déterminer les dangers liés à ses produits ou services aéronautiques.

2.1.2 La détermination des dangers sera fondée sur une combinaison de méthodes réactives et proactives.

2.2 Évaluation et atténuation des risques de sécurité

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

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

3. Assurance de la sécurité

3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité

3.1.1 Le prestataire de services élaborera et tiendra 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.

Note.— 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. Des orientations sur la portée du processus d'audit interne figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) *(Doc 9859).*

3.1.2 La performance de sécurité du prestataire de services sera 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

Le prestataire de services élaborera et tiendra 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 élaborera et tiendra 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 correspondra à la participation de chaque stagiaire au SGS.

4.2 Communication en matière de sécurité

Le prestataire de services élaborera et tiendra 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)

Note 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.

Note 2.— Vu qu'ils ont des systèmes juridiques différents, les États ont la souplesse de formuler leurs lois et règlements en conformité avec leurs politiques et pratiques.

Note 3.— Les principes figurant dans le présent appendice visent à aider les États à établir et à adopter des lois, 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.

Note 4.— L'objectif est d'assurer la disponibilité constante des données de sécurité et des informations de sécurité en 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 Les États, au moyen de lois, de règlements et de politiques nationaux protégeant les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes, veilleront 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.

Note.— 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'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 la présente Annexe.

2. Principes régissant la protection

2.1 Les États s'assureront que les données de sécurité ou les informations de sécurité ne sont 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 Les États assureront la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes 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.

Note 1.— La procédure formelle peut prévoir une obligation de fournir une justification pour toute demande de divulgation de données de sécurité ou d'informations de sécurité.

Note 2.— 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 régissant les dérogations

Les dérogations à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes ne seront accordées que si l'autorité compétente :

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.

Note 1.— Dans l'administration de la décision, l'autorité compétente tient compte du consentement de la source des données de sécurité et des informations de sécurité.

Note 2.— Des autorités compétentes différentes peuvent être désignées dans des circonstances différentes. Les autorités compétentes peuvent comprendre, sans que cela constitue une limite, les autorités judiciaires ou celles auxquelles incombent les responsabilités aéronautiques établies conformément à la loi nationale.

4. Divulgation au public

4.1 Les États qui ont des lois sur le droit à l'information devront, dans le cadre des demandes de divulgation au public, créer des dérogations à la divulgation au public afin d'assurer la confidentialité permanente des données de sécurité et des informations de sécurité fournies volontairement.

Note.— Les lois, règlements et politiques communément appelés lois sur le droit à l'information (liberté d'information, accès à l'information) permettent l'accès public aux informations détenues par l'État.

4.2 Lorsque la divulgation est effectuée conformément à la section 3, les États veilleront :

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

Les États veilleront à ce que chaque SDCPS ait 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.

Note.— Le gardien peut être une personne ou une organisation.

6. Protection des données enregistrées

Note 1.— Les enregistrements de l'ambiance sonore effectués sur le lieu de travail en application de la loi nationale, par exemple ceux qui sont faits au moyen d'enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR) et les enregistrements des communications en arrière-plan et de l'ambiance sonore aux postes de travail des contrôleurs de la circulation aérienne, pourraient, dans le cas du personnel d'exploitation, être perçus comme une atteinte à la vie privée que les membres d'autres professions n'ont pas à subir.

Note 2.— 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 figurent dans cette Annexe. Des dispositions relatives à la protection des enregistrements des enregistreurs de bord à assurer en temps normal figurent dans l'Annexe 6.

6.1 Les États, au moyen de lois et de 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 Les États, au moyen de 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.

— FIN —

ISBN 978-92-9249-966-2