

## مقرر

من وزير النقل عدد 61. مؤرخ في 9 - فيفري 2017 يتعلق بوضع نظام إدارة السلامة في مجال الطيران المدني.

إن وزير النقل،

بعد الإطلاع على الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الممضاة بشيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 والتي انخرطت فيها الجمهورية التونسية بمقتضى القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959؛

وعلى القانون عدد 110 لسنة 1998 المؤرخ في 28 ديسمبر 1998 والمتعلق بديوان الطيران المدني والمطارات كما تم تنقيحه وإتمامه بالقانون عدد 41 لسنة 2004 المؤرخ في 3 ماي 2004؛

وعلى مجلة الطيران المدني الصادرة بالقانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 المنقحة والمتممة بالقانون عدد 57 لسنة 2004 المؤرخ في 12 جويلية 2004 والقانون عدد 84 لسنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005؛

وعلى الأمر عدد 409 لسنة 2014 المؤرخ في 17 جانفي 2014 والمتعلق بضبط مشمولات وزارة النقل؛

وبإقتراح من المدير العام للطيران المدني،

وزير النقل

أنيس خديرة

قرر ما يلي :

**الفصل الأول:** يضبط ملحق هذا المقرر متطلبات وضع نظام إدارة السلامة وبرنامج الدولة للسلامة.

**الفصل 2:** تلغى جميع الأحكام السابقة والمخالفة لهذا المقرر وخاصة مقرر وزير النقل عدد 119 المؤرخ في 4 أوت 2009 ومقرر وزير النقل عدد 296 بتاريخ 07 جوان 2012 ومقرر وزير النقل عدد 464 المؤرخ في 14 جويلية 2012 ومقرر وزير النقل عدد 99 المؤرخ في 25 جوان 2009.

**الفصل 3:** المدير العام للطيران المدني والرئيس المدير العام لديوان الطيران المدني والمطارات ومستغلوا المطارات ومستغلوا الطائرات وهياكل الصيانة ومراكز التكوين مكلفون، كل فيما يخصه، بتنفيذ أحكام هذا المقرر.

**وزير النقل**  
**أنيس عديرة**

**République Tunisienne**

-----\*\*\*-----

**Ministère du Transport**

-----\*\*\*-----

**Direction Générale de l'Aviation Civile**

**Décision du Ministre du Transport N°.....61 du 9 FEV. 2017.. relative à la gestion de la sécurité dans le domaine de l'aviation civile.**

**Le Ministre du Transport**

Vu la loi N° 59-122 du 28 septembre 1959 portant adhésion de la République Tunisienne à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale, et notamment les annexes 2 et 11 de ladite convention;

Vu le code de l'aéronautique civile tel que promulgué par la loi N° 99-58 du 29 juin 1999 et l'ensemble des textes qui l'ont modifié et complété notamment la loi N°2004-57 du 12 Juillet 2004 et la loi N°2005-84 du 15 Août 2005 et notamment l'article 78 dudit code;

Vu la loi N°98-110 du 28 décembre 1998 relative à l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports telle que amendée et complétée par la loi N° 2004-41 du 3 mai 2004;

Vu le décret N° 2014-409 du 17 Janvier 2014, fixant les attributions du Ministère du Transport;

Et sur proposition du Directeur Général de l'Aviation Civile.

Ministre du Transport

Anis GHEDIRA

## **DECIDE**

**Article premier :** L'annexe à la présente décision fixe les dispositions relatives à la gestion de la sécurité et au programme national de la sécurité.

**Article 2 :** Toutes dispositions antérieures et contraires à la présente décision sont abrogées et notamment celles de la décision du ministre du transport n°119 du 4 Aout 2009, la décision du ministre du transport n°296 du 7 Juin 2012, la décision du ministre du transport n°464 du 14 Juillet 2012 et la décision du ministre du transport n°99 du 25 Juin 2009.

**Article 3 :** Le Directeur Général de l'Aviation Civile, le Président Directeur Général de l'Office de l'Aviation Civile et des Aéroports, les exploitants des aéroports, les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance et les écoles de formations sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application des dispositions de la présente décision.

Ministre du Transport  
  
Anis GHEDIRA

**Ministère du Transport  
Direction Générale de l'Aviation Civile  
Direction de la sécurité aérienne**

**Annexe à la décision du Ministre du Transport N° .....61.....  
du .....9.FEV...2017..... relative à la gestion de la sécurité  
dans le domaine de l'aviation civile**



**Février 2017**

# SOMMAIRE

## CHAPITRE 1. Définitions

## CHAPITRE 2. Application

## CHAPITRE 3. Responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité

- 3.1 Programme national de sécurité
- 3.2 Supervision de la sécurité par l'État

## CHAPITRE 4. Système de gestion de la sécurité (SGS)

- 4.1 Généralités
- 4.2 Aviation générale internationale — avions

## CHAPITRE 5. Collecte, analyse et échange de données sur la sécurité

- 5.1 Collecte des données sur la sécurité
- 5.2 Analyse des données sur la sécurité
- 5.3 Protection des données sur la sécurité
- 5.4 Échange des renseignements sur la sécurité

## APPENDICE 1. Système national de supervision de la sécurité

- 1. Législation aéronautique de base
- 2. Règlements d'exploitation spécifiques
- 3. Système et fonctions de l'État
- 4. Personnel technique qualifié
- 5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité
- 6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation
- 7. Obligations de surveillance
- 8. Résolution des problèmes de sécurité

## APPENDICE 2. Cadre pour un système de gestion de la sécurité (SGS)

- 1 Politique et objectifs de sécurité
- 2. Gestion du risque de sécurité
- 3. Assurance de la sécurité
- 4. Promotion de la sécurité

## SUPPLÉMENT A. Cadre pour un programme national de sécurité (PNS)

## SUPPLÉMENT B. Orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité



## CHAPITRE 1 : DEFINITIONS

Aux fins de la présente décision, les expressions ci-dessous ont les significations suivantes :

- **ADREP** : compte rendu d'accident/incident
- **AIS** : services d'information aéronautique
- **ATS** : services de la circulation aérienne
- **DGAC** : Direction Générale de l'Aviation Civile
- **CNS** : communications, navigation et surveillance
- **CVR** : enregistreur de conversations de poste de pilotage
- **MET** : services météorologiques
- **OACI** : organisation internationale de l'aviation civile
- **PNS** : programme national de sécurité
- **SAR** : recherche et sauvetage
- **SDCPS** : système de collecte et de traitement de données sur la sécurité

**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.

**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.

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

**Objectif de performance de sécurité** : Objectif planifié ou voulu à atteindre sur une période donnée, par rapport à un ou des indicateurs de performance de sécurité.

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

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



## CHAPITRE 2 : RESPONSABILITÉS DE L'ETAT EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

2.1 La direction générale de l'aviation civile doit mettre en œuvre un programme national de sécurité, en vue de réaliser un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile, et qui comprendra les composantes suivantes :

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

2.2. Le programme national de sécurité doit être établi conformément au cadre présenté en Appendice I à la présente décision.

2.3 La direction générale de l'aviation civile doit définir le niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre dans le domaine de l'aviation civile.

2.4 Les prestataires de services suivants doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité :

- a) les organismes de formation agréés qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;
- b) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international ;
- c) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international ;
- d) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs ;
- e) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS) ;
- f) les exploitants d'aérodromes certifiés ;
- g) les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs.

2.5 La direction générale de l'aviation civile doit mettre en œuvre un système de supervision de la sécurité conforme aux dispositions de l'Appendice 2 à la présente décision.





## CHAPITRE 3 : SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

3.1 Le système de gestion de la sécurité d'un prestataire de services :

- a) doit être établi conformément au cadre présenté en Appendice 3 ;
- b) doit être compatible avec l'ampleur des activités du prestataire et la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

3.2 Le système de gestion de la sécurité d'un prestataire de service doit être acceptable par La direction générale de l'aviation civile.

3.3 Les services AIS, CNS, MET ou SAR fournis sous l'autorité d'un prestataire de services ATS sont inclus dans le champ d'application du système de gestion de la sécurité du prestataire. Lorsque les services AIS, CNS, MET ou SAR sont entièrement ou partiellement assurés par une entité autre qu'un prestataire de services ATS, les services qui relèvent de l'autorité du prestataire de services ATS, ou les aspects des services qui influent directement sur l'exploitation, sont inclus dans le champ d'application du système de gestion de la sécurité du prestataire.

3.4 Le système de gestion de la sécurité d'un prestataire de service doit comprendre, au minimum :

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



## **CHAPITRE 4 : COLLECTE, ANALYSE ET ÉCHANGE DE DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ**

4.1 La direction générale de l'aviation civile doit mettre en place un système obligatoire de compte rendu d'incident pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité.

4.2 La direction générale de l'aviation civile doit mettre en place un système volontaire de compte rendu d'incident pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui pourraient ne pas être recueillis au moyen d'un système obligatoire.

4.3 La direction générale de l'aviation civile doit mettre en place et tenir à jour une base de données sur la sécurité pour favoriser l'efficacité de l'analyse des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui ont été recueillis, y compris ceux qui proviennent de ses systèmes de compte rendu d'incident, ainsi que pour déterminer les mesures à prendre pour renforcer la sécurité.

4.4 Après avoir déterminé les mesures préventives à prendre pour remédier à des carences réelles ou potentielles en matière de sécurité, la direction générale de l'aviation civile doit mettre en œuvre ces mesures et établir un processus de suivi de leur mise en œuvre et de leur efficacité.

4.5 Les systèmes de bases de données doivent utiliser des formats normalisés compatibles avec l'ADREP de façon à faciliter l'échange des données.

4.6 Les systèmes volontaires de compte rendu d'incident doivent être non punitifs et doivent assurer la protection des sources d'information conformément aux dispositions de l'Appendice 4 à la présente décision.

4.7 Les services compétents du Ministère du Transport ne doivent mettre à disposition et utiliser les données sur la sécurité à d'autres fins que la sécurité, sauf exceptionnellement, si une autorité compétente détermine, en conformité avec la législation nationale, que la valeur de la divulgation ou de l'utilisation des données en question, quel que soit le cas, l'emporte sur les incidences négatives qu'une telle divulgation ou utilisation pourraient avoir sur la sécurité de l'aviation.

4.8 Si, en analysant les renseignements que contient sa base de données, la direction générale de l'aviation civile trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, elle doit leur communiquer dès que possible ces renseignements de sécurité.

4.9 La direction générale de l'aviation civile doit encourager l'établissement de réseaux pour le partage des renseignements de sécurité entre les usagers du système aéronautique et faciliter l'échange libre des renseignements sur les carences réelles et potentielles en matière de sécurité.



## **APPENDICE 1. CADRE POUR UN PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ (PNS)**

Le présent appendice décrit un cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour du programme national de sécurité (PNS). Le cadre comporte quatre composantes et onze éléments connexes énumérés ci-dessous. Le cadre de PNS décrit ici et le cadre du système de gestion de la sécurité spécifié à l'Appendice 2 doivent être considérés comme étant complémentaires mais distincts. Le présent appendice décrit aussi sommairement chacun des éléments du cadre.

### **1. Politique et objectifs de la sécurité de la DGAC :**

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

### **2. Gestion des risques de sécurité:**

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

### **3. Assurance de la sécurité:**

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

### **4. Promotion de la sécurité:**

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

## **1. Politique et objectifs de la sécurité**

### **1.1 Cadre législatif national en matière de sécurité**

Les services compétents du Ministère du transport doit promulguer un cadre législatif national et des règlements spécifiques en matière de sécurité, conformément aux normes internationales et nationales, qui définissent comment il assurera la gestion de la sécurité. Cela comprend la participation des organisations d'aviation nationales à des activités précises liées à la gestion de la sécurité et l'établissement des rôles, responsabilités et interrelations de ces organisations. Le cadre législatif et les règlements spécifiques en matière de sécurité sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents.

### **1.2 Responsabilités et obligations de rendre compte en matière de sécurité**

La direction générale de l'aviation civile doit déterminer, définir et documenter les exigences, responsabilités et obligations de rendre compte en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du PNS. Sont comprises les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir à jour, conduire et améliorer continuellement le PNS d'une manière qui répond aux objectifs de sécurité de l'État. Est également compris un énoncé clair sur la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre du PNS.



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

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

### **1.4 Politique d'application**

Les services compétents du Ministère du transport doivent promulguer une politique d'application qui fixe les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services peuvent traiter et résoudre à l'interne les événements liés à certains écarts de sécurité, dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité et à la satisfaction de l'autorité nationale compétente. La politique d'application doit fixer également les conditions et les circonstances dans lesquelles sont traités les écarts de sécurité au moyen de procédures d'application établies.

## **2. Gestion des risques de sécurité**

### **2.1 Exigences en matière de sécurité concernant le système de gestion de la sécurité des prestataires de services**

La direction générale de l'aviation civile doit établir les directives qui régissent la façon dont les prestataires de services détermineront les dangers et géreront les risques de sécurité. Les directives comprennent les exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre du système de gestion de la sécurité des prestataires. Les exigences, les règlements d'exploitation spécifiques et les politiques de mise en œuvre sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et conviennent en permanence aux prestataires.

### **2.2 Entente sur la performance de sécurité des prestataires de services**

La direction générale de l'aviation civile doit convenir, avec les différents prestataires de services, de la performance de sécurité de leurs systèmes de gestion de la sécurité respectifs. La performance de sécurité convenue de chacun des prestataires de services doit être examinée périodiquement pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et convienne en permanence aux prestataires.

## **3. Assurance de la sécurité par l'État**

### **3.1 Supervision de la sécurité**

La direction générale de l'aviation civile doit mettre en place des mécanismes pour assurer une surveillance efficace des huit éléments cruciaux de la fonction de supervision de la sécurité définis conformément à l'Appendice 2 à cette décision. Elle doit aussi établir des mécanismes pour veiller à ce que la détermination des dangers et la gestion des risques de sécurité par les prestataires de services suivent des directives réglementaires précises (exigences, règlements d'exploitation spécifiques et politiques de mise en œuvre). Ces mécanismes comprennent des inspections, des audits et des enquêtes



pour vérifier que les directives réglementaires concernant les risques de sécurité ont dûment été prises en compte dans le système de gestion de la sécurité des prestataires, qu'elles sont appliquées comme prévu et qu'elles ont les effets voulus sur les risques de sécurité.

### **3.2 Collecte, analyse et échange des données sur la sécurité**

La direction générale de l'aviation civile doit mettre en place des mécanismes pour veiller à la collecte et au stockage des données sur les dangers et les risques de sécurité à la fois au niveau individuel et au niveau national. La DGAC doit aussi établir des mécanismes pour produire des renseignements à partir des données stockées et pour échanger activement des renseignements sur la sécurité avec les prestataires de services et/ou d'autres États, selon qu'il convient.

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

La direction générale de l'aviation civile doit établir 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, sur la base de l'analyse des données sur les dangers, leurs conséquences en exploitation et les risques de sécurité évalués.

## **4. Promotion de la sécurité par la DGAC**

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

La direction générale de l'aviation civile doit assurer une formation, renforcer la sensibilisation et encourager la communication bilatérale des renseignements en matière de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation de l'État, la réalisation d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficience du PNS.

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

La direction générale de l'aviation civile doit mener des activités d'information, renforcer la sensibilisation sur les risques de sécurité et encourager la communication bilatérale des renseignements en matière de sécurité pour appuyer, chez les prestataires de services, la réalisation d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficience du système de gestion de la sécurité.



## **APPENDICE 2. SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ**

Dans le contexte du présent appendice, le terme « prestataire de services » désigne les organismes énumérés à l'article 4 de la présente décision.

### **1. Législation aéronautique de base**

1.1 L'État doit promulguer une loi complète et efficace sur l'aviation, compatible avec l'ampleur et la complexité de ses activités aéronautiques ainsi qu'avec les prescriptions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, qui lui permette de réglementer l'aviation civile et de faire respecter les règlements par l'intermédiaire des autorités ou agences appropriées établies à cette fin.

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

### **2. Règlements d'exploitation spécifiques**

L'État doit promulguer 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.

### **3. Système et fonctions de l'État**

3.1 La direction générale de l'aviation civile doit être appuyée par un personnel suffisant et qualifié et doit disposer de ressources financières adéquates.

3.2 La direction générale de l'aviation civile doit prendre 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.

3.3 La direction générale de l'aviation civile doit veiller à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoit des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

3.4 La direction générale de l'aviation civile doit utiliser une méthode pour déterminer ses besoins en personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité, en tenant compte de l'ampleur et de la complexité de ses activités d'aviation civile.

### **4. Personnel technique qualifié**

4.1 La direction générale de l'aviation civile doit fixer les qualifications minimales que le personnel technique chargé des fonctions de supervision de la sécurité doit posséder et doit fournir une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité.

4.2 La direction générale de l'aviation civile doit mettre en place un système pour la tenue des dossiers de formation



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

5.1 La direction générale de l'aviation civile doit fournir 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 La direction générale de l'aviation civile fournira 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**

La direction générale de l'aviation civile doit mettre en place des processus et des procédures documentés pour s'assurer que le personnel et les organisations qui assurent une activité aéronautique remplissent les conditions établies avant qu'il leur soit permis d'exercer les privilèges d'une licence, d'un certificat, d'un permis, d'une autorisation et/ou d'une approbation pour l'activité en question.

## **7. Obligations de surveillance**

La direction générale de l'aviation civile mettra 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**

8.1 La direction générale de l'aviation civile doit utiliser un processus documenté pour prendre les mesures correctives appropriées, y compris des mesures d'exécution, pour résoudre les problèmes de sécurité constatés.

8.2 La direction générale de l'aviation civile doit veiller à ce que les problèmes de sécurité constatés soient résolus rapidement en utilisant un système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, y compris des mesures prises par le prestataire de services pour résoudre les problèmes en question.



## **APPENDICE 3. CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ**

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

### **1. Politique et objectifs de sécurité :**

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

### **2. Gestion du risque de sécurité :**

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

### **3. Assurance de la sécurité :**

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

### **4. Promotion de la sécurité :**

- 4.1 Formation et sensibilisation
- 4.2 Communication en matière de sécurité

## **1. Politique et objectifs de sécurité**

### **1.1 Engagement et responsabilité de la direction**

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

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





## **1.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité**

Le prestataire de services :

- a) doit désigner le dirigeant responsable qui aura, quelles que soient ses autres fonctions, la responsabilité finale de la mise en œuvre et de la tenue à jour du système de gestion de la sécurité au nom de l'organisation ;
- b) doit définir les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité ;
- c) doit déterminer les obligations de rendre compte de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés, en ce qui concerne la performance de sécurité du système de gestion de la sécurité ;
- d) doit documenter les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité et les diffusera dans l'ensemble de l'organisation ;
- e) doit définir les niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité d'un risque de sécurité.

## **1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité**

Le prestataire de services doit désigner un gestionnaire de la sécurité qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un système de gestion de sécurité efficace, ce dernier doit être accepté par la Direction Générale de l'Aviation Civile.

## **1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence**

Le prestataire de services doit veiller à ce qu'un plan d'intervention d'urgence soit dûment coordonné avec les plans d'intervention d'urgence des organisations avec lesquelles il doit traiter lorsqu'il fournit ses produits ou ses services.

## **1.5 Documentation relative au système de gestion de la sécurité**

1.5.1 Le prestataire de services doit élaborer un plan de mise en œuvre du système de gestion de la sécurité, formellement approuvé par l'organisation, qui définit son approche en matière de gestion de la sécurité d'une façon qui répond à ses objectifs.

1.5.2 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour une documentation sur le système de gestion de la sécurité qui énonce :

- a) sa politique et ses objectifs en matière de sécurité ;
- b) les exigences de son système de gestion de la sécurité ;
- c) les processus et procédures de son système de gestion de la sécurité ;
- d) les obligations de rendre compte, responsabilités et pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son système de gestion de la sécurité ;
- e) les résultats de son système de gestion de la sécurité.

1.5.3 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un manuel du système de gestion de la sécurité dans le cadre de sa documentation relative au système de gestion de la sécurité.



## **2. Gestion du risque de sécurité**

### **2.1 Détermination des dangers**

2.1.1 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un processus qui permet de déterminer les dangers liés à ses produits ou services aéronautiques.

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

### **2.2 Évaluation et atténuation du risque de sécurité**

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.

## **3. Assurance de la sécurité**

### **3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité**

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

3.1.2 La performance de sécurité du prestataire de services doit être vérifiée en fonction des indicateurs et objectifs de performance de sécurité établis pour le système de gestion de la sécurité.

### **3.2 La gestion du changement**

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

### **3.3 Amélioration continue du système de gestion de la sécurité**

Le prestataire de services doit suivre et évaluer l'efficacité des processus de son système de gestion de la sécurité afin de permettre l'amélioration continue de la performance globale du système de gestion de la sécurité.

## **4. Promotion de la sécurité**

### **4.1 Formation et sensibilisation**

4.1.1 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel soit formé et compétent pour accomplir les tâches liées au système de gestion de la sécurité.

4.1.2 La portée du programme de formation en matière de sécurité doit correspondre à la participation de chaque stagiaire au système de gestion de la sécurité.



## 4.2 Communication en matière de sécurité

Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un moyen formel de communication en matière de sécurité qui doit permettre :

- a) de faire en sorte que les membres du personnel connaissent le système de gestion de la sécurité dans une mesure compatible avec leur fonction ;
- b) de diffuser les renseignements critiques pour la sécurité ;
- c) d'expliquer pourquoi certaines mesures de sécurité sont prises ;
- d) d'expliquer pourquoi certaines procédures sont introduites ou changées.



**APPENDICE 4. ORIENTATIONS JURIDIQUES RELATIVES  
À LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PROVENANT  
DES SYSTÈMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT  
DE DONNÉES SUR LA SÉCURITÉ**

**1. Introduction**

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

1.2 Dans le présent Appendice :

a) le terme renseignements sur la sécurité désigne des renseignements qui sont contenus dans un SDCPS mis en place dans l'unique but d'améliorer la sécurité de l'aviation et qui remplissent les conditions requises pour être protégés, qui sont spécifiées au § 3.1 ci-dessous ;

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

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

- 1) les éléments ayant trait aux enquêtes sur les accidents et les incidents ;
- 2) les systèmes obligatoires de compte rendu d'incident ;
- 3) les systèmes volontaires de compte rendu d'incident ;
- 4) les systèmes de compte rendu par auto divulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.

**2. Principes généraux**

2.1 L'unique but de la protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est d'assurer la mise à disposition continue de ces renseignements afin de permettre l'application de mesures de prévention appropriées et opportunes, et le renforcement de la sécurité.

2.2 La protection des renseignements sur la sécurité ne vise pas à entraver l'administration judiciaire.

2.3 Les lois et règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité devraient garantir un juste équilibre entre la nécessité de protéger ces renseignements afin de renforcer la sécurité de l'aviation et la nécessité d'assurer l'administration judiciaire appropriée.

2.4 Les lois et règlements nationaux protégeant les renseignements sur la sécurité devraient en empêcher l'utilisation inappropriée.

2.5 L'Etat est responsable d'assurer la protection des renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés.



### **3. Principes régissant la protection**

3.1 Pour être protégés contre une utilisation inappropriée, les renseignements sur la sécurité devraient remplir certaines conditions, dont les suivantes : ils ont été recueillis expressément à des fins liées à la sécurité et leur divulgation entraverait leur mise à disposition future.

3.2 La protection assurée devrait être spécifique à chaque SDCPS, selon la nature des renseignements sur la sécurité qu'il contient.

3.3 Une procédure formelle devrait être établie pour protéger les renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés.

3.4 Les renseignements sur la sécurité ne devraient pas être utilisés à d'autres fins que celles pour lesquelles ils ont été recueillis.

3.5 L'utilisation de renseignements sur la sécurité dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale devrait être régie par des balises appropriées prévues par des lois nationales.

### **4. Principes régissant les dérogations**

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

a) il y a des preuves que l'événement a été causé par un acte considéré, d'après la loi, comme ayant été accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteront probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciante, de négligence grave ou de faute volontaire ;

b) une autorité compétente estime que les circonstances laissent raisonnablement présumer que l'événement peut avoir été causé par un acte accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteront probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciante, de négligence grave ou de faute volontaire ; ou

c) un examen par une autorité compétente établit que la mise à disposition des renseignements sur la sécurité est nécessaire à l'administration appropriée de la justice et que cette mise à disposition prime sur les incidences défavorables qu'elle pourrait avoir, aux niveaux national et international, sur la disponibilité future de renseignements sur la sécurité.

### **5. Divulgation au public**

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

5.2 Des critères formels devraient être établis pour la divulgation des renseignements sur la sécurité, et ces critères devraient notamment comprendre les suivants :

a) la divulgation des renseignements sur la sécurité est nécessaire pour corriger des conditions qui compromettent la sécurité ou pour modifier des politiques et des règlements ;

b) la divulgation des renseignements sur la sécurité n'entravera pas la mise à disposition future de tels renseignements pour l'amélioration de la sécurité



- c) la divulgation de renseignements personnels faisant partie des renseignements sur la sécurité n'enfreint pas de loi sur le respect de la vie privée ;
- d) les renseignements sur la sécurité divulgués sont dépersonnalisés, ou leur divulgation est faite de façon sommaire ou récapitulative.

#### **6. Responsabilité du gardien des renseignements sur la sécurité**

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

- a) la personne à l'origine des renseignements lui ait donné son consentement à la divulgation des renseignements ; ou
- b) le gardien ait la certitude que la mise à disposition des renseignements sur la sécurité respecte les principes régissant les dérogations.

#### **7. Protection des renseignements enregistrés**

Étant donné que les enregistrements de l'ambiance sonore à un poste de travail qui sont effectués en application de la loi, par exemple ceux qui sont faits au moyen d'enregistreurs de conversations de poste de pilotage (CVR), pourraient, dans le cas du personnel d'exploitation, être perçus comme une atteinte à la vie privée que les membres d'autres professions n'ont pas à subir :

- a) sous réserve des principes ci-dessus régissant la protection et les dérogations, les lois et règlements nationaux devraient considérer ces enregistrements comme des renseignements protégés confidentiels, c'est-à-dire des renseignements qui méritent une protection accrue ;
- b) les lois et règlements nationaux devraient prévoir des mesures de protection particulières en ce qui a trait à la confidentialité de ces enregistrements et à leur accès par le public. Les mesures de protection des enregistrements de l'ambiance sonore à un poste de travail qui sont effectués en application de la loi peuvent comprendre la publication d'ordonnances de non-divulgation au public.

