

# République du Togo

Travail – Liberté – Patrie

Ministère des Travaux Publics et des Transports

-----



## RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

### RANT 19

-

### GESTION DE LA SECURITE

1<sup>ère</sup> édition / Révision 00 / Juillet 2015

APPROUVÉ PAR

*L'Arrêté N° 033/ MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais  
relatif à la gestion de la sécurité (RANT 19)*



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 19**

**Gestion de la sécurité**

Page: **ADM** 2 de 35

Révision: 00

Date: 01/07/2015

## **ADMINISTRATION DU DOCUMENT**



## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG RANT 19	1	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG ADM	2	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LPE	3	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
ER	4	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LA	5	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TDM	6 – 7	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG EXIGENCES	8	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 1	9-12	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 2	13	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 3	14-15	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 4	16-17	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAP 5	18-19	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG APPENDICES	20	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 1	21-23	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 2	24-27	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 3	28-31	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 4	32-35	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015



## ENREGISTREMENT DES REVISIONS

Nr de Rév	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarques



## LISTE DES AMENDEMENTS

Page	Nr Amendement	Date	Motif d'Amendement



## TABLE DES MATIERES

<b>CHAPITRE 1. Définitions, abréviations et acronymes .....</b>	<b>9</b>
<b>CHAPITRE 2. Application .....</b>	<b>13</b>
<b>CHAPITRE 3. Responsabilités du Togo en matière de gestion de la sécurité .....</b>	<b>14</b>
3.1 Programme national de sécurité.....	14
3.2 Supervision de la sécurité par l'État .....	15
<b>CHAPITRE 4. Système de gestion de la sécurité .....</b>	<b>16</b>
4.1 Généralités .....	16
4.2 Aviation générale internationale — avions .....	17
<b>CHAPITRE 5. Collecte, analyse et échange de données sur la sécurité.....</b>	<b>18</b>
5.1 Collecte des données sur la sécurité .....	18
5.2 Analyse des données sur la sécurité.....	18
5.3 Protection des données sur la sécurité .....	18
5.4 Échange des renseignements sur la sécurité .....	19
<b>APPENDICE 1. Système national de supervision de la sécurité .....</b>	<b>21</b>
1.Législation aéronautique de base .....	21
2. Règlements d'exploitation spécifiques .....	21
3. Système et fonctions de l'État .....	21
4. Personnel technique qualifié .....	22
5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité .....	22
6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation .....	22
7. Obligations de surveillance .....	22
8. Résolution des problèmes de sécurité.....	22



**APPENDICE 2. Cadre pour un système de gestion de la sécurité (SGS) .....24**

- 1. Politique et objectifs de sécurité .....25
- 2. Gestion du risque de sécurité .....26.  
Assurance de la sécurité .....27
- 4. Promotion de la sécurité .....27

**APPENDICE 3. Cadre pour un programme national de sécurité (PNS) .....28**

- 1. Politique et objectifs de sécurité de l'État .....28
- 2. Gestion des risques de sécurité par l'État .....29
- 3. Assurance de la sécurité par l'État .....30
- 4. Promotion de la sécurité par l'État .....30

**APPENDICE 4. Orientations juridiques relatives à la protection des renseignements  
provenant des systèmes de collecte et de traitement de données**

**sur la sécurité.....32**

- 1. Introduction ..... 32
- 2. Principes généraux..... 33
- 3. Principes régissant la protection ..... 33
- 4. Principes régissant les dérogations ..... 34
- 5. Divulcation au public ..... 34
- 6. Responsabilité du gardien des renseignements sur la sécurité ..... 35
- 7. Protection des renseignements enregistrés ..... 35



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 19

### Gestion de la sécurité

Page: 8 de 35

Révision: 00

Date: 01/07/2015

# EXIGENCES



## CHAPITRE 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

### 1.1 DEFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans le présent règlement 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 avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

- 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 à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

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

*Note.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée. Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément G du RANT 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.

**Autorité de l'aviation civile** : Agence nationale de l'aviation civile du Togo

**Avion**. Aérodyme 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.

**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.

**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.

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

- a) Service de la circulation aérienne (ATS);
- b) Service de cartographie aéronautique (MAP) ;
- c) Service de l'information aéronautique (SIA) ;
- d) Service de conception des procédures de vol (PANS OPS) ;
- e) Service de communication, navigation et surveillance (CNS) ;
- f) Service de l'assistance de la météorologie a la navigation aérienne (MET).
- g) Service de recherche et de sauvetage (SAR)

**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.

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

**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.

**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.

**Système de gestion de la sécurité (SGS)** : Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant

les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

## **1.2 ABREVIATIONS ET ACRONYMES**

ADREP :	Compte rendu d'accident/incident
AIS :	Services d'information aéronautique
ANAC-TOGO :	Agence nationale de l'aviation civile du Togo
ATS :	Services de la circulation aérienne
CNS :	Communications, navigation et surveillance
CVR :	Enregistreur de conversations de poste de pilotage
EC :	Elément crucial (du système national de supervision de la sécurité)
MAP :	Service de cartographie aéronautique
MET :	Services météorologiques
MGS :	Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859)
OACI :	Organisation de l'aviation civile internationale
PANS OPS :	Procédures des services de la navigation aérienne
PNS :	Programme national de sécurité
SAR :	Recherche et sauvetage
SARP :	Normes et pratiques recommandées
SDCPS :	Système de collecte et de traitement de données sur la sécurité
SGS :	Système de gestion de la sécurité
SMP :	Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité

## CHAPITRE 2. APPLICATION

- a) Les exigences du présent règlement RANT 19 s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.
- b) Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité ainsi qu'à l'établissement et mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité s'adressent aux services ou organismes concernés suivants :
- 1) organismes de formation agréés, conformément au RANT 01, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;
  - 2) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international, conformément au RANT 06 PART OPS 1, ou PART OPS 3, section II,
  - 3) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément au RANT 06 PART OPS 1, ou PART OPS 3
  - 4) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, conformément au RANT 08 part 21;
  - 5) les fournisseurs de services de navigation aérienne à l'exception des services de cartographie aéronautique et des services de conception des procédures de vol ;
  - 6) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément au RANT 14 PART 03 ;
  - 7) Les opérateurs d'assistance en escale conformément au RANT 14 PART HAND;
  - 8) les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RANT 06 PART OPS 2, –section III,
- c) Les prestataires de services de navigation aérienne, exploitants et autres qui ont obligation d'établir et de mettre en œuvre leur système de la gestion de la sécurité doivent se conformer aux dispositions prévues dans le présent RANT 19.

## **CHAPITRE 3.**

# **RESPONSABILITÉS DU TOGO EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ**

### **3.1 PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)**

3.1.1 Pour gérer la sécurité sur le territoire togolais et en vue de réaliser un niveau de sécurité acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile, l'Autorité de l'aviation civile doit établir et mettre en œuvre un programme national de sécurité. Le PNS de l'Etat Togolais a pour objectif de réaliser et maintenir un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile et devra comprendre :

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

Un cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un programme national de sécurité est détaillé à l'Appendice 3.

3.1.2 Le niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre est déterminé par le Togo.

3.1.3 Les prestataires de services suivants qui relèvent de l'autorité du Togo doivent mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) :

- a) les organismes de formation agréés, conformément au RANT 01, 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 au RANT 06 PART OPS 1, ou PART OPS 3, respectivement ;
- c) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément au RANT 06 PART OPS 1, ou PART OPS 3;
- d) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, conformément au RANT 08 PART 21;
- e) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS), conformément au RANT 11 PART 1, notamment les prestataires des services AIS, CNS, MET ou SAR. 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 SGS du prestataire.

- f) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément au RANT 14 PART 3 ;
- g) les opérateurs d'assistance en escale conformément au RANT 14 PART HAND.

3.1.4 Les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RANT 06 PART OPS 2, - Section III, doivent mettre en œuvre un SGS.

## **3.2 SUPERVISION DE LA SECURITE PAR L'ÉTAT**

L'Autorité de l'aviation civile pour le compte du Togo, doit établir et mettre en œuvre un système de supervision de la sécurité conforme aux dispositions de l'Appendice 1.

*Note : Le manuel de supervision de la sécurité Doc 9734 Partie A, contient les orientations et détails sur les éléments cruciaux (EC) permettant à un Etat de s'acquitter de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité.*

## **CHAPITRE 4. SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)**

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

### **4.1 GENERALITES**

4.1.1 Sauf indication contraire du § 4.2, le SGS d'un prestataire de services :

- a) doit être établi conformément au cadre présenté en Appendice 2;
- b) doit être compatible avec l'ampleur des activités du prestataire et la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

4.1.2 Le SGS d'un organisme de formation agréé, conformément au RANT 01 PART ATO, qui est exposé à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de ses services doit être acceptable pour l'autorité de l'Aviation civile.

4.1.3 Le SGS d'un exploitant certifié d'avions ou d'hélicoptères qui est autorisé à effectuer du transport commercial international, conformément au RANT 06 PART OPS 1 ou OPS 3, respectivement, doit être acceptable pour l'Autorité de l'Aviation civile.

4.1.4 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 aux RANT 06 PART OPS 1 ou PART OPS 3 respectivement, doit être acceptable pour l'autorité de l'Aviation civile ou pour les États responsables de l'agrément de l'organisme en question.

4.1.5 Le SGS d'un organisme responsable de la conception d'aéronefs, conformément au RANT 08 PART 21, doit être acceptable pour l'État de conception.

4.1.6 Le SGS d'un organisme responsable de la construction d'aéronefs, conformément au RANT 08 PART 21, doit être acceptable pour l'État de construction.

4.1.7 Le SGS d'un prestataire de services ATS, conformément au RANT 11 PART 2, notamment les prestataires des services AIS, CNS, MET ou SAR doit être acceptable pour l'Autorité de l'Aviation Civile. . Lorsque les services AIS, CNS, MET ou SAR sont entièrement ou partiellement assurés par une entité autre qu'un prestataire de services ATS, le SGS des dits services doit être acceptable pour l'Autorité de l'Aviation Civile.

4.1.8 Le SGS d'un exploitant d'aérodrome certifié, conformément au RANT 14 PART 3, doit être acceptable pour l'Autorité de l'Aviation Civile.



4.1.9 Le SGS d'un opérateur d'assistance en escale, conformément au RANT 14 PART HAND, doit être acceptable pour l'Autorité de l'aviation civile.

## **4.2 AVIATION GENERALE INTERNATIONALE — AVIONS**

4.2.1 Le SGS d'un exploitant de l'aviation générale internationale qui effectue des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RANT 06 PART OPS 2, Section III doit être compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question.

4.2.2 Le SGS des exploitants visés au § 4.2.1 doit comprendre, au minimum :

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

## **CHAPITRE 5.**

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

#### **5.1 COLLECTE DES DONNEES SUR LA SECURITE**

5.1.1 Un système obligatoire de compte rendu d'incident doit être mis en place pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité.

5.1.2 Un système volontaire de compte rendu d'incident doit être mis en place pour faciliter la collecte de renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité qui pourraient ne pas être recueillis au moyen du système obligatoire.

5.1.3 Sous réserve des dispositions figurant au § 5.3.1, l'Autorité de l'aviation civile chargée de la mise en œuvre du PNS devra avoir accès aux renseignements appropriés disponibles dans les systèmes de compte rendu d'incident visés aux § 5.1.1 et 5.1.2 aux fins de leurs responsabilités en matière de sécurité.

#### **5.2 ANALYSE DES DONNEES SUR LA SECURITE**

5.2.1 Une base de données sur la sécurité doit être mise en place et tenue à jour 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 des systèmes de compte rendu d'incident, ainsi que pour déterminer les mesures à prendre pour renforcer la sécurité.

5.2.2 Après avoir déterminé les mesures préventives à prendre pour remédier à des carences réelles ou potentielles en matière de sécurité, l'Autorité de l'aviation civile devra mettre en œuvre ces mesures et établir un processus pour suivre cette mise en œuvre ainsi que l'efficacité des mesures.

5.2.3 Les systèmes de bases de données, utiliseront autant que possible, des formats normalisés de façon à faciliter l'échange des données.

#### **5.3 PROTECTION DES DONNEES SUR LA SECURITE**

5.3.1 Les systèmes de compte rendu volontaires d'incident doivent être non punitifs et assurer la protection des sources d'information.

*Note.— Pour encourager à faciliter et à promouvoir la communication volontaire de comptes rendus sur les événements susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation, le Togo a adopté dans la loi portant code de l'aviation civile, la protection des personnes qui notifie les incidents afin de faciliter la mise*

*en œuvre de la culture de sécurité.*

5.3.2 Les données sur la sécurité visées aux § 5.1 et 5.2 ne doivent pas être mises à disposition et utilisées 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.

*Note.— Des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données figurent en Appendice 4.*

## **5.4 ÉCHANGE DES RENSEIGNEMENTS SUR LA SECURITE**

5.4.1 Si, en analysant les renseignements que contient sa base de données, le Togo trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, le Togo communiquera dès que possible ces renseignements de sécurité à ces Etats.

5.4.2 Le Togo encourage l'établissement de réseaux pour le partage des renseignements de sécurité entre les usagers du système aéronautique et facilite l'échange libre des renseignements sur les carences réelles et potentielles en matière de sécurité.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 19**  
**Gestion de la sécurité**

**APPENDICES**

Page: 20 de 35

Révision: 00

Date: 01/07/2015

**APPENDICES**

## **APPENDICE 1. SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ**

*(Voir Chapitre 3, section 3.2)*

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

1.1 Le Togo promulguera 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 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 prestataires de services.

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

Le Togo promulguera 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 Le Togo mettra en place des autorités ou agences appropriées, selon qu'il convient, appuyées par un personnel suffisant et qualifié et disposant de ressources financières adéquates. Chaque autorité ou agence du Togo aura des fonctions et des objectifs de sécurité déclarés qui lui permettront de s'acquitter de ses responsabilités en matière de gestion de la sécurité.

3.2 L'autorité de l'aviation civile prendra 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 L'autorité de l'aviation civile veillera à ce que le personnel exécutant des fonctions de supervision de la sécurité reçoive des orientations sur l'éthique, la conduite personnelle et la prévention des conflits d'intérêts réels ou apparents dans l'exercice de fonctions officielles.

3.4 L'autorité de l'aviation civile devrait 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 L'autorité de l'aviation civile fixera les qualifications minimales que le personnel technique chargé des fonctions de supervision de la sécurité doit posséder et fournira une formation initiale et périodique appropriée pour maintenir et renforcer sa compétence au niveau souhaité.

4.2 L'autorité de l'aviation civile mettra 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 L'autorité de l'aviation civile fournira 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 L'autorité 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**

L'autorité de l'aviation civile mettra 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**

L'autorité 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 L'autorité de l'aviation civile utilisera un processus documenté pour prendre les mesures correctives appropriées, y compris des mesures d'exécution, pour résoudre les problèmes de sécurité constatés.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 19**  
**Gestion de la sécurité**  
**APPENDICES**

Page: 23 de 35  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

8.2 L'autorité de l'aviation civile veillera 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 24 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

## **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 de l'OACI).*

Le présent appendice spécifie le cadre de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS. Le cadre est constitué de quatre (4) composants et douze (12) éléments, qui représentent le minimum pour la réalisation d'un SGS.

1. Politique et objectifs de sécurité
  - 1.1 Engagement et responsabilité de la direction
  - 1.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité
  - 1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité
  - 1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence
  - 1.5 Documentation relative au SGS
2. Gestion du risque de sécurité
  - 2.1 Détermination des dangers
  - 2.2 Évaluation et atténuation du risque de sécurité
3. Assurance de la sécurité
  - 3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité
  - 3.2 La gestion du changement
  - 3.3 Amélioration continue du SGS
4. Promotion de la sécurité
  - 4.1 Formation et sensibilisation
  - 4.2 Communication en matière de sécurité



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 25 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

## 1. Politique et objectifs de sécurité

### 1.1 Engagement et responsabilité de la direction

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

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

- a) 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 SGS au nom de l'organisation et qui devra en répondre ;
- b) définir les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité ;
- c) déterminer les obligations de rendre compte de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés, en ce qui concerne la performance de sécurité du SGS ;
- d) documenter les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité et les diffuser dans l'ensemble de l'organisation ;
- e) définir les niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité d'un risque de sécurité.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 26 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

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

Le prestataire de services doit désigner un gestionnaire de la sécurité acceptable par l'autorité de l'aviation civile qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS efficace.

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

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

### 1.5 Documentation relative au SGS

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

1.5.2 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour une documentation sur le SGS qui énonce :

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

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

## 2. Gestion du risque de sécurité

### 2.1 Détermination des dangers

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

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

### 2.2 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, de maîtriser et d'atténuer les risques de sécurité correspondant aux dangers qui ont été déterminés.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 27 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

### **3. Assurance de la sécurité**

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

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

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

#### 3.2 La gestion du changement

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

#### 3.3 Amélioration continue du SGS

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

### **4. Promotion de la sécurité**

#### 4.1 Formation et sensibilisation

4.1.1 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel sera formé et compétent pour exécuter les tâches liées au SGS.

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

#### 4.2 Communication en matière de sécurité

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 28 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

## **APPENDICE 3. CADRE POUR UN PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ (PNS)**

*(Voir Chapitre 3, § 3.1.1)*

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

### **1. Politique et objectifs de sécurité de l'État**

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

### **2. Gestion des risques de sécurité par l'État**

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

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

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

### **4. Promotion de la sécurité par l'État**

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

### **1. Politique et objectifs de sécurité de l'État**

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

Le Togo a promulgué un cadre législatif national et des règlements spécifiques en matière de sécurité, conformément aux normes internationales et nationales, qui définissent comment il assurera la

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 29 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

gestion de la sécurité sur son territoire. Cela comprend la participation des organisations d'aviation de du Togo 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. Le cadre législatif et les règlements spécifiques en matière de sécurité sont examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence à l'État.

#### 1.2 Responsabilités et obligations de rendre compte de l'État en matière de sécurité

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

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

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

#### 1.4 Politique d'application

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

## 2. Gestion des risques de sécurité par l'État

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 30 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

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

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

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

### 3.1 Supervision de la sécurité

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

*Note.— Des orientations sur la mise en œuvre de cet élément figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).*

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

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

L'autorité de l'aviation civile a établi 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 l'État

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

L'autorité de l'aviation civile assure une formation, renforce la sensibilisation et encourage la communication bilatérale des renseignements en matière de sécurité pour appuyer, au sein des

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 31 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

organisations nationales d'aviation civile, la réalisation d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficience du PNS.

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 32 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

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

(Voir Chapitre 5, § 5.3)

### **1 Introduction**

1.1 La protection des renseignements sur la sécurité contre une utilisation inappropriée est indispensable pour assurer la mise à disposition continue de ces renseignements ; en effet, leur emploi à d'autres fins que la sécurité peut en entraver l'accessibilité future et avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation. C'est ce qu'a reconnu la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, qui a noté que les lois et règlements nationaux actuels de nombreux États ne traitent peut-être pas adéquatement la façon dont les renseignements sur la sécurité sont protégés contre un usage indu.

1.2 Les orientations figurant dans le présent Supplément visent donc à aider les États à promulguer des lois et règlements nationaux pour protéger les renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité (SDCPS), tout en permettant une administration appropriée de la justice. L'objectif est d'empêcher l'usage indu de renseignements recueillis dans l'unique but d'améliorer la sécurité de l'aviation.

1.3 Les États ayant des systèmes juridiques différents, les orientations juridiques doivent leur donner la souplesse de formuler leurs lois et règlements en conformité avec leurs politiques et pratiques nationales.

1.4 Les orientations figurant dans le présent Supplément consistent donc en un ensemble de principes inspirés d'exemples de lois et règlements nationaux fournis par les États. Les concepts décrits dans ces principes pourraient être adaptés ou modifiés pour répondre aux besoins particuliers de l'État qui promulgue des lois et règlements pour protéger des renseignements sur la sécurité.

1.5 Dans le présent supplément :

- a) le terme *renseignements sur la sécurité* désigne des renseignements qui sont contenus dans un SDCPS mis en place dans l'unique but d'améliorer la sécurité de l'aviation et qui remplissent les conditions requises pour être protégés, qui sont spécifiées au § 3.1 ci-dessous;
- b) l'expression *utilisation inappropriée* désigne une utilisation des renseignements sur la sécurité à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été recueillis, à savoir une utilisation dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale contre du personnel d'exploitation ou une divulgation des renseignements au public ;
- c) l'abréviation SDCPS désigne les systèmes de traitement et de compte rendu de données,



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 33 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

les bases de données, les mécanismes d'échange de renseignements et les enregistrements, et elle englobe :

- 1) les éléments ayant trait aux enquêtes sur les accidents et les incidents, visés au Chapitre 5 du RANT 13 ;
- 2) les systèmes obligatoires de compte rendu d'incident, visés au Chapitre 5, section 5.1 ;
- 3) les systèmes volontaires de compte rendu d'incident, visés au Chapitre 5, section 5.1 ;
- 4) les systèmes de compte rendu par autodivulcation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, visés au Chapitre 3 du RANT 6 PART OPS 1, 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 appropriée de la justice dans les États.

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

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

2.5 Assurer la protection des renseignements sur la sécurité qui remplissent les conditions requises pour être protégés figure parmi les responsabilités des États en matière de sécurité.

## **3 Principes régissant la protection**

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

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

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 34 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

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 résulteraient probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciant, de négligence grave ou de faute volontaire ;
- b) une autorité compétente estime que les circonstances laissent raisonnablement présumer que l'événement peut avoir été causé par un acte accompli avec l'intention de causer des dommages ou en sachant que des dommages en résulteraient probablement, ce qui équivaut à un cas de conduite insouciant, de négligence grave ou de faute volontaire ; ou
- c) un examen par une autorité compétente établit que la mise à disposition des renseignements sur la sécurité est nécessaire à l'administration appropriée de la justice et que cette mise à disposition prime sur les incidences défavorables qu'elle pourrait avoir, aux niveaux national et international, sur la disponibilité future de renseignements sur la sécurité.

#### **5 Divulgence 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 ;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 19</b> <b>Gestion de la sécurité</b></p> <p><b>APPENDICES</b></p>	<p>Page: 35 de 35 Révision: 00 Date: 01/07/2015</p>
--	--	---

- 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.