



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tél. : +1 514-954-8080

Réf. : AN 8/3-13/30

le 8 avril 2013

Objet : Adoption de l'Annexe 19

Suite à donner : a) notifier, avant le 15 juillet 2013, toute désapprobation ; b) notifier, avant le 14 octobre 2013, la conformité et les différences éventuelles, et à cette fin ; c) envisager d'utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD)

Madame, Monsieur,

1. J'ai l'honneur de vous informer que, le 25 février 2013, à la quatrième séance de sa 198^e session, le Conseil a adopté les *Normes et pratiques recommandées internationales — Gestion de la sécurité* (Annexe 19 à la Convention relative à l'aviation civile internationale). L'Annexe et la résolution d'adoption sont jointes à la version électronique de la présente lettre, sur le site web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), où vous trouverez toute la documentation pertinente.
2. Le Conseil a fixé au 15 juillet 2013 la date à laquelle l'Annexe 19 prendra effet, à l'exception de toute partie à l'égard de laquelle la majorité des États contractants auraient fait connaître leur désapprobation avant cette date. De plus, le Conseil a décidé que, dans la mesure où elle aura pris effet, l'Annexe 19 sera applicable à partir du 14 novembre 2013.
3. L'Annexe 19 découle de recommandations de la réunion spéciale du Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité (SMP/SM/1).
4. La nouvelle Annexe regroupe les dispositions générales relatives à la gestion de la sécurité provenant de l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*. Ce regroupement élimine la répétition des normes et pratiques recommandées (SARP) dans différentes Annexes. Un tableau présenté en Pièce jointe D indique les sources des dispositions de l'Annexe 19. Des renseignements supplémentaires sur l'Annexe 19, sur les amendements corrélatifs à apporter aux diverses Annexes en question et sur le soutien de la mise en œuvre des SARP en matière de gestion de la sécurité figurent en Pièce jointe E.
5. Je vous saurais gré de bien vouloir m'indiquer, conformément à la résolution d'adoption :
 - a) avant le 15 juillet 2013, en remplissant le formulaire prévu à cet effet (Pièce jointe A), les parties de l'Annexe 19 adoptée à l'égard desquelles votre Administration souhaiterait faire connaître sa désapprobation. Veuillez noter que seule une désapprobation doit être

13-1161 — SL_2013_030_MAIN_FR-EDENPROD-#448935-v1.DOCX

notifiée et que l'absence de réponse de votre part sera considérée comme signifiant que vous ne désapprouvez pas l'Annexe 19 ;

- b) avant le 14 octobre 2013, en remplissant le formulaire prévu à cet effet (Pièce jointe B) :
- 1) les différences qui existeront, à la date du 14 novembre 2013, entre les règlements ou usages de votre Administration et l'ensemble des dispositions de l'Annexe 19, et, par la suite, les nouvelles différences qui pourraient survenir ;
 - 2) la date ou les dates auxquelles votre Administration se sera conformée à l'ensemble des dispositions de l'Annexe 19.

6. En ce qui concerne la demande figurant à l'alinéa a) du paragraphe 5, on notera qu'une notification de désapprobation de tout ou partie de l'Annexe 19, en application de l'article 90 de la Convention, ne constitue pas une notification de différences aux termes de l'article 38 de la Convention. Pour respecter les dispositions de ce dernier article, si des différences existent, il est nécessaire de les indiquer séparément, conformément au paragraphe 5, alinéa b), sous-alinéa 1). Je vous rappelle à cet égard que les normes internationales des Annexes ont force exécutoire, dans la mesure où les États intéressés n'ont pas notifié de différences en vertu de l'article 38 de la Convention.

7. On notera aussi, en ce qui concerne la demande figurant à l'alinéa b) du paragraphe 5, que le 4 mars 2011, à la troisième séance de sa 192^e session, le Conseil est convenu qu'en attendant la mise au point d'une politique concrète et de procédures opérationnelles régissant l'utilisation du système EFOD, ce système soit utilisé comme autre moyen de signaler les différences par rapport à toutes les Annexes, sauf l'Annexe 9 — *Facilitation* et l'Annexe 17 — *Sûreté* — *Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*. Le système EFOD est actuellement disponible sur le site web à accès restreint de l'USOAP (<http://www.icao.int/usoap>), qui est ouvert à tous les États membres (voir la lettre AN 1/1-11/28) ; ces derniers sont invités à envisager de l'utiliser pour notifier leur conformité et leurs différences.

8. Des indications sur la manière de déterminer et de signaler les différences figurent dans la note sur la notification des différences, en Pièce jointe C.

9. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir en outre envoyer copie des notifications dont il est question à l'alinéa b) du paragraphe 5 au bureau régional de l'OACI accrédité auprès de votre Administration.

10. La première édition de l'Annexe 19 vous sera adressée dès que possible après le 15 juillet 2013, date à laquelle l'Annexe prendra effet.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.



Raymond Benjamin
Secrétaire général

Pièces jointes :

- A — Avis de désapprobation de tout ou partie de l'Annexe 19
- B — Notification de conformité ou de différences par rapport à l'Annexe 19
- C — Note sur la notification des différences
- D — Sources de l'Annexe 19, première édition
- E — Précisions sur l'Annexe 19, première édition, et plan de lancement

PIÈCE JOINTE A à la lettre AN 8/3-13/30

AVIS DE DÉSAPPROBATION DE TOUT OU PARTIE DE L'ANNEXE 19

Monsieur le Secrétaire général
Organisation de l'aviation civile internationale
999, rue University
Montréal (Québec)
Canada H3C 5H7

_____ (État) souhaite par la présente faire connaître sa désapprobation à l'égard des parties ci-après de l'Annexe 19 :

Signature _____

Date _____

NOTES

- 1) Si vous désapprouvez tout ou partie de l'Annexe 19, veuillez expédier cet avis de désapprobation de manière qu'il parvienne à Montréal pour le 15 juillet 2013. L'absence de réponse de votre part à cette date sera considérée comme signifiant que vous ne désapprouvez pas l'Annexe. **Si vous approuvez la totalité de l'Annexe 19, il n'est pas nécessaire de renvoyer le présent avis.**
- 2) Le présent avis ne constitue pas une notification de conformité ou de différences par rapport à l'Annexe 19. Des notifications distinctes sont nécessaires. (Voir Pièce jointe B.)
- 3) Au besoin, utilisez des feuilles supplémentaires.

PIÈCE JOINTE B à la lettre AN 8/3-13/30

**NOTIFICATION DE CONFORMITÉ OU DE DIFFÉRENCES
PAR RAPPORT À L'ANNEXE 19**

Monsieur le Secrétaire général
Organisation de l'aviation civile internationale
999, rue University
Montréal (Québec)
Canada H3C 5H7

1. À la date du _____, il n'existera aucune différence entre les règlements ou usages de _____ (**État**) et les dispositions de l'Annexe 19.

2. À la date du _____, il existera les différences ci-après entre les règlements ou usages de _____ (**État**) et les dispositions de l'Annexe 19 :

- | a) Disposition de l'Annexe
(Indiquer la référence complète du paragraphe) | b) Catégorie de la différence
(Indiquer A, B ou C) | c) Différence
(Donner une description claire et concise de la différence) | d) Observations
(Indiquer les motifs de la différence) |
|---|--|---|--|
|---|--|---|--|

(Au besoin, utiliser des feuilles supplémentaires.)

3. Aux dates indiquées ci-après, les règlements ou usages de _____ (**État**) seront conformes aux dispositions de l'Annexe 19, par rapport auxquelles des différences sont notifiées au § 2.

a) Disposition de l'Annexe (Indiquer la référence complète du paragraphe)	b) Date	c) Observations
--	----------------	------------------------

(Au besoin, utiliser des feuilles supplémentaires.)

Signature _____

Date _____

NOTES

- 1) Si vous n'avez aucune différence à notifier, veuillez remplir le § 1 et renvoyer le présent formulaire au siège de l'OACI. Dans le cas contraire, veuillez remplir les § 2 et 3 et renvoyer le formulaire.
- 2) Veuillez expédier le formulaire de manière qu'il parvienne au siège de l'OACI pour le 14 octobre 2013.
- 3) Des indications sur la manière de signaler les différences figurent dans la Note sur la notification des différences, en Pièce jointe C.
- 4) Veuillez envoyer copie de la présente notification au bureau régional de l'OACI accrédité auprès de votre Administration.

PIÈCE JOINTE C à la lettre AN 8/3-13/30

**NOTE SUR LA NOTIFICATION DES DIFFÉRENCES PAR RAPPORT À L'ANNEXE 19
ET SUR LA FORME DE LA NOTIFICATION**

(Texte établi et publié sur les instructions du Conseil)

1. *Introduction*

1.1 En examinant les notifications de différences communiquées par les États en application de l'article 38 de la Convention, l'Assemblée et le Conseil ont constaté à maintes reprises qu'elles ne donnent pas entière satisfaction.

1.2 La présente note vise à faciliter la détermination et la notification des différences en vue d'obtenir des renseignements plus complets ; elle indique l'objet principal de la notification.

1.3 La notification des différences vise principalement à améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne en portant à la connaissance des services intéressés, officiels ou privés, y compris ceux des exploitants et des prestataires de services, dont l'activité a trait à l'aviation civile internationale, tous les règlements et usages nationaux qui s'écartent des normes établies par l'OACI.

1.4 Il est donc demandé aux États contractants de veiller tout particulièrement à notifier avant le 14 octobre 2013 toute différence par rapport aux normes de l'Annexe 19. En outre, le Conseil a prié instamment les États contractants de notifier les différences par rapport aux pratiques recommandées.

1.5 Il est nécessaire, de plus, que les États contractants fassent savoir expressément s'ils ont l'intention de se conformer à l'Annexe et, si telle n'est pas leur intention, qu'ils indiquent les différences qui existeront. Cette notification doit porter non seulement sur le dernier amendement, mais sur l'Annexe tout entière, y compris cet amendement.

1.6 Les États contractants qui ont déjà adressé des notifications de différences par rapport à cette Annexe pourront s'abstenir, s'il y a lieu, de les répéter dans le détail en déclarant que telle ou telle notification antérieure reste valable. Il est demandé aux États de fournir, après chaque amendement, des mises à jour des différences notifiées précédemment, selon qu'il convient, tant que ces différences existeront.

2. *Notification des différences par rapport à l'Annexe 19*

2.1 Jusqu'à présent les différences notifiées par rapport aux Annexes n'ont pas toujours été justifiées, car certains règlements semblent exprimer simplement la même idée d'une autre façon.

2.2 Les principes destinés à guider les États contractants dans la notification des différences par rapport à l'Annexe 19 ne peuvent être exposés qu'en termes très généraux. Si les règlements des États prescrivent des procédures qui ne sont pas identiques à celles de l'Annexe mais qui sont essentiellement similaires, il est inutile de signaler les différences, étant donné que les procédures en vigueur dans ces États sont décrites en détail dans les publications d'information aéronautique. Bien que la notification des différences par rapport aux pratiques recommandées ne soit pas exigée en vertu de l'article 38 de la Convention, les États contractants sont instamment priés de notifier à l'Organisation les différences entre leurs règlements et usages nationaux et toute pratique recommandée correspondante figurant dans une Annexe. Les États devraient classer chaque différence notifiée dans une des catégories suivantes :

- a) **Règlement national plus exigeant (catégorie A).** Cette catégorie s'applique lorsque le règlement national est plus exigeant que la norme ou pratique recommandée correspondante de l'OACI, ou lorsqu'il impose une obligation qui entre dans le cadre de l'Annexe, mais ne fait pas l'objet d'une norme ou d'une pratique recommandée. Il s'agit d'un point particulièrement important lorsque la norme supérieure imposée par un État a une incidence sur l'exploitation d'aéronefs d'autres États contractants sur son territoire et au-dessus de celui-ci ;
- b) **Caractère différent ou conformité réalisée autrement (catégorie B)*.** Cette catégorie s'applique lorsque le règlement national diffère de la norme ou pratique recommandée correspondante de l'OACI par son caractère ou quant au principe, au type ou au système, sans nécessairement imposer d'obligation supplémentaire ;
- c) **Protection moins grande ou disposition partiellement ou non mise en œuvre (catégorie C).** Cette catégorie s'applique lorsque le règlement national offre moins de protection que la norme ou pratique recommandée correspondante de l'OACI, ou lorsqu'il n'y a pas de règlement national correspondant totalement ou partiellement à la norme ou la pratique recommandée en question.

2.3 L'État contractant qui estime qu'une norme de l'OACI concernant les aéronefs, l'exploitation, l'équipement, le personnel ou les installations ou services de navigation aérienne ne s'applique pas à ses activités aéronautiques actuelles n'est pas tenu de notifier de différence par rapport à cette norme. Par exemple, un État contractant qui n'est ni un État de conception ni un État de construction et qui n'a pas établi de règlements nationaux de conception ou de construction n'est pas tenu de notifier des différences par rapport aux dispositions de l'Annexe 8 concernant ces domaines.

3. *Forme de la notification des différences*

3.1 Les différences devraient être notifiées de la façon suivante :

- a) *Référence* : Indiquer le numéro du paragraphe ou de l'alinéa de l'Annexe 19, qui contient la norme ou pratique recommandée sur laquelle porte la différence ;
- b) *Catégorie* : Indiquer la catégorie de la différence (A, B ou C), conformément aux indications du paragraphe 2.2 ci-dessus ;
- c) *Description de la différence* : Décrire clairement et avec concision la différence et sa portée ;
- d) *Observations* : Indiquer le motif de chaque différence et les intentions, y compris, le cas échéant, la date de mise en application prévue.

* L'expression « caractère différent ou conformité réalisée autrement », qui apparaît en b), s'appliquerait à un règlement national qui permet d'atteindre, par d'autres moyens, le même objectif que la norme ou pratique recommandée correspondante de l'OACI et qui, par conséquent, ne peut pas être classé sous les rubriques a) ou c).

3.2 Les différences notifiées seront consignées dans un Supplément à l'Annexe, habituellement dans les termes utilisés par l'État contractant dans sa notification. Pour que le Supplément soit aussi utile que possible, veuillez fournir des indications claires et concises et limiter vos observations aux points essentiels. Les observations formulées au sujet de la mise en œuvre, conformément au paragraphe 4, alinéa b), sous-alinéa 2), de la résolution d'adoption, ne devraient pas être combinées avec celles qui concernent les différences. La fourniture d'extraits du règlement national ne peut pas être considérée comme étant suffisante pour remplir l'obligation de notifier les différences. Les observations générales qui ne se rapportent pas à des différences précises ne seront pas publiées dans le Supplément.

PIÈCE JOINTE D à la lettre AN 8/3-13/30

SOURCES DE L'ANNEXE 19, PREMIÈRE ÉDITION

Note 1.— La présente pièce jointe indique les sources de l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité, première édition. À des fins de clarté, de cohérence et de compréhension, le texte original des SARP de l'Annexe 19 peut avoir été modifié.

*Note 2.— Dans la colonne **Remarques**, le mot « transfert » signifie que la disposition ne figure plus dans l'Annexe d'origine, et le mot « reproduction », que la disposition a été copiée dans l'Annexe 19 et maintenue dans l'Annexe d'origine (et modifiée, s'il y a lieu).*

Note 3.— Comme suite à l'adoption de l'Annexe 19, des amendements corrélatifs des Annexes 1 (n° 171), 6, Partie 1 (n° 37), Partie 2 (n° 32) et Partie 3 (n° 18), 8 (n° 104), 11 (n° 49), 13 (n° 14) et 14, Volume I (n° 11) ont aussi été adoptés.

Disposition de l'Annexe 19	Sources		Remarques
	Annexe(s)	Disposition(s)	
Annexe 19, Chapitre 1 – Définitions			
Chapitre 1 – Définitions :	Annexe 1 Annexe 6, Parties 1, 2 et 3 Annexe 8 Annexe 11 Annexe 13 Annexe 14, Volume I	Chapitre 1	<p>Transfert – sauf lorsque le terme est utilisé également dans l'Annexe d'origine.</p> <p>Les définitions des termes <i>accident</i>, <i>aéronef</i>, <i>avion</i>, <i>blessure grave</i>, <i>codes de pratiques de l'industrie</i>, <i>État de conception</i>, <i>État de construction</i>, <i>État de l'exploitant</i>, <i>hélicoptère</i> et <i>incident</i>, qui figurent actuellement dans d'autres Annexes, ont été reproduites dans l'Annexe 19 ; elles demeurent dans les Annexes où ces termes sont utilisés.</p> <p>La note accompagnant la définition d'<i>incident</i> a été reproduite de l'Annexe 13 et modifiée de manière à faire référence à des études de sécurité plutôt qu'à des études de prévention des accidents.</p> <p>Le sigle SGS a été ajouté à la définition de <i>système de gestion de la sécurité</i>, et le sigle PNS, à la définition de <i>programme national de sécurité</i>.</p> <p>Les nouvelles définitions suivantes, qui se rapportent à des termes propres au concept de gestion de la sécurité, ont été ajoutées : <i>indicateur de performance de sécurité</i>, <i>objectif de performance de sécurité</i>, <i>performance de sécurité</i>, <i>risque de sécurité</i> et <i>sécurité</i>.</p> <p>La définition de <i>personnel d'exploitation</i> provient de l'Annexe 13, Supplément E, § 1.5, alinéa b).</p>

Disposition de l'Annexe 19	Sources		Remarques
	Annexe(s)	Disposition(s)	
Annexe 19, Chapitre 2. Application			
Chapitre 2. Application	Néant.		<p>Ce chapitre encadre l'application des dispositions aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.</p> <p>Deux notes précisent à qui s'adressent les dispositions de l'Annexe 19 et où trouver les dispositions de gestion de la sécurité de caractère sectoriel.</p>
Annexe 19, Chapitre 3. Responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité			
3.1.1	Annexe 6, Partie 1	3.3.1 et 8.7.3.1	Transfert.
	Annexe 6, Partie 3	1.3.1	<p>Les principes de gestion de la sécurité actuels qui s'appliquent en particulier au processus d'évaluation médicale des titulaires de licence restent dans l'Annexe 1 (section 1.2.4).</p> <p>Les quatre composants du cadre de PNS ont été portés au rang de norme afin d'avoir un statut correspondant à celui du cadre de SGS.</p> <p>Deux notes font référence au cadre de PNS et à sa compatibilité avec l'envergure des activités aéronautiques.</p>
	Annexe 8	5.1	
	Annexe 11	2.27.1	
	Annexe 13	3.2 et Note	
Annexe 14, Volume I	1.5.1		
3.1.2	Annexe 6, Partie 1	3.3.2 et 8.7.3.2	Transfert.
	Annexe 6, Partie 3	1.3.2	Transfert.
	Annexe 8	5.2	Transfert.
	Annexe 11	2.27.2	Transfert.
	Annexe 14, Volume I	1.5.2	Transfert.
3.1.3	Annexe 1, Appendice 2	4.1	Transfert.
	Annexe 6, Partie 1	3.3.3 et 8.7.3.3	Transfert, y compris la note après le § 3.1.3, alinéa b).
	Annexe 6, Partie 3	1.3.3	Transfert.
	Annexe 8	5.3	Transfert.
	Annexe 11	2.27.3	Transfert, y compris la note après § 3.1.3, alinéa e).
3.1.4	Annexe 14, Volume I	1.5.3	Transfert.
		Annexe 6, Partie 2, Section 3	3.3.2.1
3.2	Nouvelle disposition	S/O	S/O
Annexe 19, Chapitre 4. Système de gestion de la sécurité (SGS)			
4.1.1	Annexe 1	1.2.8.2, Appendices 2 et 4	Transfert.

Disposition de l'Annexe 19	Sources		Remarques
	Annexe(s)	Disposition(s)	
	Annexe 6, Partie 1	3.3.4, 8.7.3.4 et Appendice 7	Transfert.
	Annexe 6, Partie 3, Section II	1.3.3 et Appendice 4	Transfert.
	Annexe 8	5.3	Transfert.
	Annexe 11	2.27.4 et Appendice 6	Transfert.
	Annexe 14, Volume I	1.5.4 et Appendice 7	Transfert.
4.1.2	Annexe 1, Appendice 2	4.1	Transfert.
4.1.3	Annexe 6, Partie 1, Section 3.3	3.3.3	Transfert. Les dispositions de gestion de la sécurité actuelles de caractère sectoriel qui concernent les exploitants restent dans l'Annexe 6 (programme d'analyse des données de vol et système de documents sur la sécurité des vols).
	Annexe 6, Partie 3, Section II	1.3.3	Transfert. Les dispositions de gestion de la sécurité actuelles de caractère sectoriel qui concernent les exploitants restent dans l'Annexe 6 (programme d'analyse des données de vol et système de documents sur la sécurité des vols).
4.1.4	Annexe 6, Partie 1	8.7.3.3	Transfert.
	Annexe 6, Partie 3	6.1.2	Transfert.
4.1.5 et 4.1.6	Annexe 8	5.3	Transfert.
4.1.7	Annexe 11	2.27.3	Transfert.
4.1.8	Annexe 14	1.5.3	Transfert.
4.2.1	Annexe 6, Partie 2, Section 3	3.3.2.1	Transfert.
4.2.2	Annexe 6, Partie 2, Section 3	3.3.2.2	Transfert.
Annexe 19, Chapitre 5. Collecte, analyse et échange de données sur la sécurité			
5.1.1	Annexe 13	8.1	Transfert.
5.1.2	Annexe 13	8.2	Transfert, avec la note connexe (Note 2 figurant après le § 5.1.3 de l'Annexe 19).
5.1.3			Nouvelle disposition (Recommandation).
5.2.1	Annexe 13	8.4	Reproduction et modification du texte. Il convient de noter qu'une nouvelle recommandation a été ajoutée à l'Annexe 13 (§ 8.2) à des fins de cohérence avec l'Annexe 19 (accès aux bases de données sur les accidents et incidents). Une note, figurant à la fois dans l'Annexe 13 et

Disposition de l'Annexe 19	Sources		Remarques
	Annexe(s)	Disposition(s)	
			dans l'Annexe 19, précise la signification de l'expression « base de données ».
5.2.2	Annexe 13	8.6	Transfert, avec la note connexe.
5.2.3	Annexe 13	8.5	Transfert, avec les notes connexes, sauf la Note 3, qui demeure dans l'Annexe 13.
5.3.1	Annexe 13	8.3	Transfert, avec les notes connexes.
5.3.2	Annexe 13	5.12 et Supplément E, c)	Texte modifié et porté au rang de recommandation.
5.4.1	Annexe 13	8.7	Transfert.
5.4.2	Annexe 13	8.9	Transfert, avec la note connexe.
Annexe 19, Appendice 1			
Appendice 1	Annexe 6, Partie 1	Appendice 5	Transfert. Les dispositions actuelles de caractère sectoriel qui concernent les exploitants demeurent dans l'Annexe 6.
	Annexe 6, Partie 3	Appendice 1	Transfert. Les dispositions actuelles de caractère sectoriel qui concernent les exploitants demeurent dans l'Annexe 6.
Annexe 19, Appendice 2			
Appendice 2	Annexe 1	Appendice 2, 4.2, et Appendice 4	Transfert.
	Annexe 6, Partie 1	3.3.4, 8.7.3.4 et Appendice 7	Transfert.
	Annexe 6, Partie 3	1.3.4 et Appendice 4	Transfert.
	Annexe 11	2.27.4 et Appendice 6	Transfert.
	Annexe 14, Volume I	1.5.4 et Appendice 7	Transfert.
Annexe 19, Supplément A			
Supplément A	Annexe 1	Supplément C	Transfert.
	Annexe 6, Partie 1	Supplément I	Transfert.
	Annexe 6, Partie 3	Supplément I	Transfert.
	Annexe 8	Supplément à la Partie 2	Transfert.
	Annexe 11	Supplément D	Transfert.
	Annexe 13	Supplément F	Transfert.
	Annexe 14, Volume I	Supplément C	Transfert.

Disposition de l'Annexe 19	Sources		Remarques
	Annexe(s)	Disposition(s)	
Annexe 19, Supplément B			
Supplément B	Annexe 13	Supplément E	Reproduction – Les orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité qui répondent aux besoins particuliers de l'Annexe 13 demeurent dans cette Annexe.

PRÉCISIONS SUR L'ANNEXE 19, PREMIÈRE ÉDITION, ET PLAN DE LANCEMENT

La présente pièce jointe contient des renseignements sur la création de l'Annexe 19 et sa mise en œuvre. Les États sont invités à la diffuser largement aux membres appropriés de leur personnel et auprès de l'industrie afin d'appuyer efficacement le lancement de cette nouvelle Annexe de l'OACI et d'atteindre le plus grand nombre possible de parties prenantes.

Le site web de l'OACI sur la gestion de la sécurité, <http://www.icao.int/SafetyManagement>, a été actualisé afin de fournir des renseignements utiles sur la mise en œuvre de l'Annexe 19, et il sera mis à jour régulièrement en fonction des faits nouveaux. Les questions concernant l'Annexe 19 ou les dispositions relatives à la gestion de la sécurité peuvent être envoyées à l'adresse ISM@icao.int.

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité ont été progressivement introduites dans les Annexes suivantes de l'OACI à partir de 2001 :

- a) Annexe 1 — *Licences du personnel* ;
- b) Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*, Partie 2 — *Aviation générale internationale — Avions* et Partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères* ;
- c) Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs* ;
- d) Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* ;
- e) Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* ;
- f) Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*

1.2 Comme suite à la Recommandation 2/5 de la Conférence de haut niveau sur la sécurité de 2010 (HLSC/2010), le Conseil de l'OACI a approuvé une approche à deux étapes pour la création de la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité :

- a) première étape : regroupement dans une même Annexe des normes et pratiques recommandées générales (SARP) existantes figurant dans six différentes Annexes ;
- b) seconde étape : élaboration de nouvelles dispositions sur la gestion de la sécurité.

1.3 Le 25 février 2013, le Conseil de l'OACI a adopté à l'unanimité la première édition de l'Annexe 19 et est convenu qu'elle deviendra applicable le 14 novembre 2013.

2. RÉSUMÉ DU CONTENU DE L'ANNEXE 19

2.1 La première édition de l'Annexe 19 est un recueil des dispositions générales actuelles concernant la gestion de la sécurité. Ses sources sont indiquées en Pièce jointe D.

2.2 De légères modifications ont été apportées selon les besoins pour améliorer la clarté et la cohérence des textes. De plus, les changements suivants ont été apportés à des fins d'harmonisation :

- a) les quatre composants du cadre de PNS ont été portés au rang de norme (Chapitre 3) ;

- b) les dispositions relatives à la supervision de la sécurité par les États (Appendice 1) proviennent de l'Annexe 6, Partie 1, Appendice 5, et Partie 3, Appendice 1, et leur application a été élargie à l'ensemble des prestataires de services indiqués dans les Chapitres 3 et 4 ;
- c) les dispositions concernant l'analyse et l'échange des recueils de données sur la sécurité (Chapitre 5) ont été transférées de l'Annexe 13. Les orientations juridiques relatives à la protection des renseignements sur la sécurité (Supplément E de l'Annexe 13) ont été reproduites dans le Supplément B de l'Annexe 19 ;
- d) le cadre de SGS (Appendice 2) s'applique désormais à la conception de type et à la construction d'aéronefs.

2.3 Les SARP sur la gestion de la sécurité qui s'appliquent à des secteurs précis ont été maintenues dans les Annexes concernant ces secteurs.

2.4 Le Conseil de l'OACI a aussi adopté des amendements corrélatifs des Annexes énumérées au § 1.1 ci-dessus, amendements qui rendent compte du transfert à l'Annexe 19 des dispositions générales relatives à la gestion de la sécurité et qui contiennent des renvois appropriés à l'Annexe 19.

2.5 Indépendamment de la date d'application du 14 novembre 2013 fixée pour l'Annexe 19, première édition, et les amendements corrélatifs des diverses Annexes concernées, les SARP sur la gestion de la sécurité qui ont été adoptées précédemment conservent leur date d'application originale.

3. AVANTAGES DE L'ANNEXE 19

3.1 Souligne l'importance de la gestion de la sécurité au niveau de l'État et renforce la sécurité en regroupant dans une même Annexe les dispositions de gestion de la sécurité qui s'appliquent à plusieurs domaines de l'aviation.

3.2 Facilite l'évolution des dispositions de gestion de la sécurité.

3.3 Favorise la mise en œuvre harmonisée des dispositions relatives au SGS et au PNS.

3.4 Crée un processus pour la collecte et l'analyse de la rétro-information sur la mise en œuvre des SGS et PNS.

4. MISE EN ŒUVRE DE L'ANNEXE 19 PAR LES ÉTATS MEMBRES DE L'OACI

4.1 Un projet de troisième édition du *Manuel de gestion de la sécurité* (Doc 9859) est affiché sur le site web de la gestion de la sécurité depuis mai 2012. Le MGS a été restructuré en fonction des cadres de PNS et de SGS et contient des orientations détaillées et des outils élaborés en vue de la mise en œuvre des PNS et des SGS. L'OACI a donné une priorité élevée à la finalisation et à la traduction de ce document. On trouve de plus amples renseignements sur le site web de la gestion de la sécurité.

4.2 Le matériel pédagogique de l'OACI sur la gestion de la sécurité est en cours de mise à jour pour qu'il tienne compte de la troisième édition du MGS, de la première édition de l'Annexe 19 et des derniers faits nouveaux concernant la gestion de la sécurité.

4.3 Les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ont été invités à trouver des activités pour appuyer le plan de lancement de l'OACI et la mise en œuvre effective et continue des dispositions relatives aux SGS et aux PNS.

4.4 Le respect de toutes les SARP applicables demeure le fondement sur lequel les programmes nationaux de sécurité sont établis. Les concepts de gestion des performances ou des risques en question dans l'Annexe 19 ne dispensent pas les États de se conformer aux dispositions actuelles des autres Annexes, qui demeurent fondamentales pour la sécurité de l'aviation.

5. NOTIFICATION ÉLECTRONIQUE DES DIFFÉRENCES (EFOD) – COMPLÉMENT À LA PIÈCE JOINTE C À LA PRÉSENTE LETTRE

5.1 Le système EFOD sera mis à jour de manière à inclure les dispositions de l'Annexe 19 et à tenir compte des amendements corrélatifs des autres Annexes à partir du 15 juillet 2013 afin de permettre aux États de commencer à déterminer leurs différences et à les signaler à l'OACI.

5.2 Il sera attendu des États qu'ils examinent toutes les différences déjà indiquées par rapport aux SARP générales sur la gestion de la sécurité qui figurent dans les Annexes 1, 6, 8, 11, 13 et 14 (Volume I) afin de déterminer si elles devraient être signalées par rapport aux dispositions transférées à l'Annexe 19.

5.3 Afin de faciliter cette tâche, la Pièce jointe D offre une mise en correspondance des dispositions sur la gestion de la sécurité qui figurent dans les Annexes actuelles avec celles de l'Annexe 19. De plus, pour chaque État, un rapport spécial des différences notifiées par rapport aux dispositions sur la gestion de la sécurité, basé sur la Pièce jointe D, sera produit et mis à disposition sur le site web du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), à l'adresse <https://soa.icao.int/usoap/>.

5.4 Lorsqu'ils indiquent des différences, les États devraient veiller à ce que tous les secteurs de l'aviation (organismes de formation en aviation, exploitants de transport aérien, organismes de maintenance agréés, prestataires de services de la circulation aérienne, aérodromes certifiés et exploitants de l'aviation générale internationale) soient pris en compte selon qu'il convient. Cela est particulièrement important pour les Chapitres 3 et 4 de l'Annexe 19.

6. PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (USOAP)

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

6.2 Le Questionnaire sur les activités aéronautiques de l'État (SAAQ) et les Questionnaires de protocole (PQ) de l'USOAP seront actualisés de manière à tenir compte de façon complète des dispositions relatives à la gestion de la sécurité.

6.3 Les échéanciers indiquant les dates de disponibilité et d'application des SAAQ et PQ actualisés seront affichés sur le site web de l'USOAP (<https://soa.icao.int/usoap/>) d'ici la fin de mai 2013. Ils seront compatibles avec la stratégie de sécurité de l'OACI ; la date d'application prévue est postérieure à mai 2014.

7. MISE AU POINT DES SARP SUR LA GESTION DE LA SÉCURITÉ

7.1 Les observations concernant la seconde étape de développement qui ont été reçues pendant la période de consultation sur la première édition de l'Annexe 19 sont en cours d'examen par le Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité.

7.2 L'Annexe 19 suivra en principe un cycle d'amendement de trois ans. Une évaluation des incidences sera nécessaire pour toute modification proposée des dispositions de l'Annexe 19 afin d'assurer la stabilité et la continuité dans la mise en œuvre des PNS et des SGS pour l'ensemble des États.

7.3 Dans l'avenir, les SARP générales relatives à la gestion de la sécurité figureront dans l'Annexe 19, mais il est prévu que de nouvelles dispositions de gestion de la sécurité de caractère sectoriel soient incluses dans les Annexes appropriées.

— FIN —

**NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

GESTION DE LA SÉCURITÉ

ANNEXE 19

**À LA CONVENTION RELATIVE
À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

L'Annexe 19 figurant dans le présent document a été adoptée par le Conseil de l'OACI le **25 février 2013**. Les parties de cette annexe qui n'auront pas été désapprouvées d'ici le **15 juillet 2013** par la majorité des États contractants prendront effet à cette date et deviendront applicables le **14 novembre 2013** conformément à la résolution d'adoption (voir la lettre AN 8/3-13/30).

FÉVRIER 2013

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

ANNEXE 19 — *GESTION DE LA SÉCURITÉ*

RÉSOLUTION D'ADOPTION

Le Conseil,

Conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et en particulier des articles 37, 54 et 90 de ladite Convention :

1. *Adopte par les présentes*, le 25 février 2013, les normes et pratiques recommandées internationales figurant dans le document intitulé : *Normes et pratiques recommandées internationales — Gestion de la sécurité* (Annexe 19 à la Convention) ;
2. *Fixe* au 15 juillet 2013 la date à laquelle l'Annexe 19 prendra effet, à l'exception des parties à l'égard desquelles la majorité des États contractants auraient fait connaître leur désapprobation au Conseil avant cette date ;
3. *Décide* que l'Annexe 19, dans la mesure où elle aura pris effet, deviendra applicable le 14 novembre 2013 ;
4. *Charge le Secrétaire général* :
 - a) de notifier immédiatement les décisions ci-dessus à chaque État contractant et de porter à sa connaissance, immédiatement après le 15 juillet 2013, les parties de l'Annexe 19 qui auront pris effet ;
 - b) de demander à chaque État contractant :
 - 1) de notifier à l'Organisation (conformément à l'obligation que lui impose l'article 38 de la Convention) les différences qui existeront, au 14 novembre 2013, entre ses propres règlements ou usages et les dispositions des normes de l'Annexe, cette notification devant être faite avant le 14 octobre 2013, et de donner par la suite à l'Organisation notification de toutes nouvelles différences ;
 - 2) de notifier à l'Organisation, avant le 14 octobre 2013, les dates auxquelles il se sera conformé aux normes de l'Annexe ;
 - c) d'inviter chaque État contractant à notifier en outre, selon la procédure prescrite à l'alinéa b) ci-dessus à propos des différences par rapport aux normes, toutes différences entre ses propres usages et ceux qu'établissent les pratiques recommandées, dans les cas où la notification de ces différences est importante pour la sécurité de la navigation aérienne.

**NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES
INTERNATIONALES**

GESTION DE LA SÉCURITÉ

**ANNEXE 19
À LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE L'ANNEXE

Le texte de la nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité est présenté au propre.

**Normes et pratiques
recommandées internationales**



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

Gestion de la sécurité

**Les renseignements relatifs à l'application
des normes et pratiques recommandées
figurent au Chapitre 2.**

**Première édition
Juillet 2013**

Organisation de l'aviation civile internationale

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Abréviations et symboles	(X)
Publications.....	(X)
AVANT-PROPOS.....	(X)
CHAPITRE 1. Définitions.....	X
CHAPITRE 2. Application	X
CHAPITRE 3. Responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité	X
3.1 Programme national de sécurité.....	X
3.2 Supervision de la sécurité par l'État	X
CHAPITRE 4. Système de gestion de la sécurité	X
4.1 Généralités	X
4.2 Aviation générale internationale — avions	X
CHAPITRE 5. Collecte, analyse et échange de données sur la sécurité.....	X
5.1 Collecte des données sur la sécurité	X
5.2 Analyse des données sur la sécurité.....	X
5.3 Protection des données sur la sécurité	X
5.4 Échange des renseignements sur la sécurité	X
APPENDICE 1. Système national de supervision de la sécurité	APP 1-1
1. Législation aéronautique de base.....	X
2. Règlements d'exploitation spécifiques	X
3. Système et fonctions de l'État	X
4. Personnel technique qualifié.....	X
5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité.....	X
6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation.....	X
7. Obligations de surveillance.....	X
8. Résolution des problèmes de sécurité.....	X
APPENDICE 2. Cadre pour un système de gestion de la sécurité (SGS)	APP 2-1
1. Politique et objectifs de sécurité	X
2. Gestion du risque de sécurité.....	X
3. Assurance de la sécurité	X
4. Promotion de la sécurité	X

SUPPLÉMENT A. Cadre pour un programme national de sécurité (PNS)..... SUP A-1

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

SUPPLÉMENT B. Orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité..... SUP B-1

- | | | |
|----|--|---|
| 1. | Introduction | X |
| 2. | Principes généraux..... | X |
| 3. | Principes régissant la protection | X |
| 4. | Principes régissant les dérogations | X |
| 5. | Divulgaration au public | X |
| 6. | Responsabilité du gardien des renseignements sur la sécurité | X |
| 7. | Protection des renseignements enregistrés | X |

ABRÉVIATIONS ET SYMBOLES

(utilisés dans la présente Annexe)

Abréviations

ADREP	compte rendu d'accident/incident
AIS	services d'information aéronautique
ATS	services de la circulation aérienne
CNS	communications, navigation et surveillance
CVR	enregistreur de conversations de poste de pilotage
MET	services météorologiques
MGS	Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859)
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

PUBLICATIONS

(auxquelles il est fait référence dans la présente Annexe)

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

Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Annexe 1 — *Licences du personnel*

Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*

Partie 1 — *Aviation de transport commercial international — Avions*

Partie 2 — *Aviation générale internationale — Avions*

Partie 3 — *Vols internationaux d'hélicoptères*

Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*

Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*

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

Annexe 14 — *Aérodromes*

Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*

Manuels*

Manuel de navigabilité (Doc 9760)

Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984)

Manuel de procédures pour l'instauration et la gestion d'un système national de délivrance des licences du personnel (Doc 9379)

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

Manuel sur la certification des aérodromes (Doc 9774)

Manuel sur l'agrément des organismes de formation (Doc 9841)

Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM, Doc 4444)

*Procédures pour les services de navigation aérienne — Abréviations et codes de l'OACI (PANS-ABC, Doc 8400)**

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

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

* Les manuels indiqués ci-dessus seront mis à jour selon les besoins afin d'harmoniser la terminologie utilisée dans la présente Annexe.

ANNEXE 19 — GESTION DE LA SÉCURITÉ

AVANT-PROPOS

Historique

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

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

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

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

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

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

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

Dispositions incombant aux États contractants

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

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

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

Caractère des éléments de l'Annexe

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

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

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

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

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

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

- c) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.
- d) Les *tableaux* et *figures* qui complètent ou illustrent une norme ou une pratique recommandée et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme ou de la pratique recommandée correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

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

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

- a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption ;
- b) *Introduction* et *notes explicatives* figurant au début des parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications ;
- c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées ; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question ;
- d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

Choix de la langue

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

Règles de présentation

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

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

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

Tableau A. Amendements de l'Annexe 19

<i>Amendement</i>	<i>Origine</i>	<i>Objet</i>	<i>Dates :</i> — <i>adoption/approbation</i> — <i>entrée en vigueur</i> — <i>application</i>
1 ^{re} édition	Secrétariat ; première réunion spéciale du Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité (SMP/SM/1)		25 février 2013 15 juillet 2013 14 novembre 2013

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

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

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef 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 anticouple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

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

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

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

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

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

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

Avion. Aérodynes entraînés 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

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

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

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.

CHAPITRE 2. APPLICATION

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

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

Note 2.— Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent aux prestataires de services de navigation aérienne et exploitants concernés figurent dans le Chapitre 4 et se rapportent à des systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Des dispositions complémentaires relatives à la gestion de la sécurité qui s'adressent à certains prestataires de services de navigation aérienne et exploitants figurent dans d'autres Annexes ; elles font l'objet de renvois dans le présent document.

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

Note 1.— Le présent chapitre énonce les responsabilités dont un État doit s'acquitter en matière de gestion de la sécurité, au travers de l'application de SARP, de l'exécution de ses propres fonctions de gestion de la sécurité et de la surveillance des SGS mis en œuvre conformément aux dispositions de la présente Annexe.

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

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

3.1 Programme national de sécurité (PNS)

3.1.1 Chaque État mettra en place un PNS pour gérer la sécurité sur son territoire, en vue de réaliser un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile. Le PNS comprendra les éléments suivants :

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

Note 1.— Le PNS établi par l'État est compatible avec l'envergure et la complexité de ses activités aéronautiques.

Note 2.— Un cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un programme national de sécurité figure au Supplément A, et le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur le programme national de sécurité.

3.1.2 Le niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre sera déterminé par l'État.

Note.— Des orientations sur la définition d'un niveau acceptable de performance de sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).

3.1.3 Dans le cadre de son PNS, chaque État exigera que les prestataires de services suivants qui relèvent de son autorité mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) :

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

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

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

- c) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément à l'Annexe 6, Partie 1, et Partie 3, section II, respectivement ;
- d) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, conformément à l'Annexe 8 ;
- e) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS), conformément à l'Annexe 11 ;

Note.— 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 SGS 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 SGS du prestataire.

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

3.1.4 Dans le cadre de son PNS, chaque État exigera que les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément à l'Annexe 6, Partie 2, section III, mettent en œuvre un SGS.

Note.— Les exploitants de l'aviation générale internationale ne sont pas considérés comme des prestataires de services dans le contexte de la présente Annexe.

3.2 Supervision de la sécurité par l'État

Chaque État mettra en place et en œuvre un système de supervision de la sécurité conforme aux dispositions de l'Appendice 1.

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

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

Note 2.— Le terme « prestataire de services » désigne les organismes énumérés au Chapitre 3, § 3.1.3.

4.1 Généralités

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

- a) sera établi conformément au cadre présenté en Appendice 2 ;
- b) sera 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 à l'Annexe 1, qui est exposé à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de ses services sera acceptable pour l'État ou les États responsables de l'agrément de l'organisme en question.

4.1.3 Le SGS d'un exploitant certifié d'avions ou d'hélicoptères qui est autorisé à effectuer du transport commercial international, conformément à l'Annexe 6, Partie 1, ou Partie 3, section II, respectivement, sera acceptable pour l'État de l'exploitant.

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

4.1.4 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 à l'Annexe 6, Partie 1 ou Partie 3, section II, respectivement, sera acceptable pour l'État ou les États responsables de l'agrément de l'organisme en question.

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

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

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

Note.— 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 SGS 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 SGS du prestataire.

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

4.2 Aviation générale internationale — avions

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

4.2.1 Le SGS d'un exploitant de l'aviation générale internationale qui effectue des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément à l'Annexe 6, Partie 2, Section 3, sera compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question.

4.2.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le SGS comprenne, 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

Note.— *L'objectif des spécifications ci-après est d'appuyer la gestion de la sécurité par la collecte et l'analyse des données relatives à la sécurité et par un échange rapide et protégé des renseignements sur la sécurité, dans le cadre du PNS.*

5.1 Collecte des données sur la sécurité

Systèmes de compte rendu d'incident

5.1.1 Chaque État mettra 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.

5.1.2 Chaque État mettra 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.

5.1.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, sous réserve de la norme figurant au § 5.3.1, les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS aient 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.*

Note 1.— *Les autorités nationales responsables de la mise en œuvre du PNS comprennent les services d'enquête sur les accidents.*

Note 2.— *Chaque État est encouragé à mettre en place d'autres systèmes de collecte et de traitement de données relatives à la sécurité pour recueillir les renseignements sur la sécurité qui pourraient ne pas être obtenus au moyen des systèmes de compte rendu d'incident visés aux § 5.1.1 et 5.1.2 ci-dessus.*

5.2 Analyse des données sur la sécurité

5.2.1 Chaque État mettra en place et tiendra 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.

Note.— *Le terme « base de données sur la sécurité » peut désigner une base de données unique ou des bases de données multiples et englober la base de données sur les accidents et les incidents. Les dispositions relatives à une telle base de données figurent dans l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Des orientations supplémentaires relatives aux bases de données sur la sécurité figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).*

5.2.2 Recommandation.— *Il est recommandé qu'après avoir déterminé les mesures préventives à prendre pour remédier à des carences réelles ou potentielles en matière de sécurité, chaque État mette en œuvre ces mesures et établisse un processus pour suivre cette mise en œuvre ainsi que l'efficacité des mesures.*

Note.— *Des renseignements supplémentaires sur lesquels fonder les mesures préventives peuvent figurer dans les rapports finals sur les accidents et incidents qui ont fait l'objet d'une enquête.*

5.2.3 Recommandation.— *Il est recommandé que les systèmes de bases de données utilisent des formats normalisés de façon à faciliter l'échange des données.*

Note.— *Chaque État est encouragé à utiliser un système compatible avec l'ADREP.*

5.3 Protection des données sur la sécurité

Note.— *Des orientations juridiques relatives à la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données figurent dans le Supplément B.*

5.3.1 Les systèmes volontaires de compte rendu d'incident seront non punitifs et assureront la protection des sources d'information.

Note 1.— *Un contexte non punitif est fondamental pour la communication volontaire des comptes rendus.*

Note 2.— *Chaque État est encouragé à faciliter et à promouvoir la communication volontaire de comptes rendus sur les événements susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation, en adaptant leurs lois, règlements et politiques aux besoins.*

Note 3.— *Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur les systèmes de compte rendu d'incident, tant obligatoires que volontaires.*

5.3.2 Recommandation.— *Il est recommandé que les États ne mettent pas à disposition et n'utilisent pas les données sur la sécurité visées aux § 5.1 et 5.2 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.*

5.4 Échange des renseignements sur la sécurité

5.4.1 **Recommandation.**— *Si, en analysant les renseignements que contient sa base de données, un État trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, il est recommandé qu'il leur communique dès que possible ces renseignements de sécurité.*

5.4.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que chaque État 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.*

Note.— Il faut des définitions, des taxinomies et des formats normalisés pour faciliter l'échange des données. Des éléments indicatifs sur les spécifications applicables à de tels réseaux de partage de renseignements sont disponibles auprès de l'OACI.

APPENDICE 1. SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

(Voir Chapitre 3, § 3.2)

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

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

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

Note 4.— Dans le contexte du présent appendice, le terme « prestataire de services » désigne les organismes énumérés au Chapitre 3, § 3.1.3.

1. Législation aéronautique de base

1.1 L'État 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

L'État 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.

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

3. Système et fonctions de l'État

3.1 L'État 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 de l'État 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 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État prenne 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'État 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 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'État utilise 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.*

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

4. Personnel technique qualifié

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

8.2 L'État 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.

APPENDICE 2. CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

(Voir Chapitre 4, § 4.1.1)

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

Note 2.— Dans le contexte du présent appendice, le terme « prestataire de services » désigne les organisations énumérées au Chapitre 3, § 3.1.3.

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

1. Politique et objectifs de sécurité
 - 1.1 Engagement 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 Surveillance et mesure de la performance de sécurité
 - 3.2 La gestion du changement
 - 3.3 Amélioration continue du SGS

4. Promotion de la sécurité
 - 4.1 Formation et sensibilisation
 - 4.2 Communication en matière de sécurité

1. Politique et objectifs de sécurité

1.1 Engagement et responsabilité de la direction

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

- a) traduira l'engagement de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité ;

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

1.2 Obligations de rendre compte en matière de sécurité

Le prestataire de services :

- a) désignera 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) définira les lignes de responsabilité en matière de sécurité dans l'ensemble de l'organisation, notamment la responsabilité directe des cadres supérieurs en matière de sécurité ;
- c) déterminera les 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) documentera les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité et les diffusera dans l'ensemble de l'organisation ;
- e) définira les niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité d'un risque de sécurité.

1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité

Le prestataire de services désignera un gestionnaire de la sécurité qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SGS efficace.

1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence

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

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

2.2 Évaluation et atténuation du risque de sécurité

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

3. Assurance de la sécurité

3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité

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

3.1.2 La performance de sécurité du prestataire de services sera 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 élaborera et tiendra 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 suivra et évaluera 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 élaborera et tiendra à jour un programme de formation en matière de sécurité qui garantit que le personnel sera formé et compétent pour exécuter les tâches liées au SGS.

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

4.2 Communication en matière de sécurité

Le prestataire de services élaborera et tiendra à jour un moyen formel de communication en matière de sécurité qui permettra :

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

SUPPLÉMENT A. CADRE POUR UN PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ (PNS)

(Voir Chapitre 3, § 3.1.1)

Le présent supplément décrit un cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un programme national de sécurité (PNS) par un État. Un PNS est un système utilisé par un État pour gérer la sécurité. Le cadre comporte les quatre composants indiqués au Chapitre 3, § 3.1.1, de la présente Annexe et les onze éléments connexes énumérés ci-dessous. La mise en œuvre d'un PNS doit être compatible avec l'envergure et la complexité du système aéronautique de l'État et nécessite une coordination entre les autorités chargées des différents éléments des fonctions d'aviation civile de 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 supplément décrit aussi sommairement chacun des éléments du cadre.

Note.— Dans le contexte du présent supplément, le terme « prestataire de services » désigne les organisations énumérées au Chapitre 3, § 3.1.3.

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

L'État 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 gestion de la sécurité sur son territoire. Cela comprend la participation des organisations d'aviation de l'État à des

activités précises liées à la gestion de la sécurité dans l'État et l'établissement des rôles, responsabilités et interrelations de ces organisations. 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

L'État 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 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

L'État 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 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

L'État 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'État 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.

2.2 Entente sur la performance de sécurité des prestataires de services

L'État est convenu, 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'État a mis en place des mécanismes pour assurer une surveillance efficace des huit éléments cruciaux de la fonction de supervision de la sécurité. Il 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

L'État 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'État 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'État assure une formation, renforce la sensibilisation et encourage 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

L'État 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.

**SUPPLÉMENT B. 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 entraver l'accessibilité future et avoir des effets préjudiciables sur la sécurité de l'aviation. C'est ce qu'a reconnu la 35^e 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, 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 de l'Annexe 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 autodivulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, visés au Chapitre 3 de l'Annexe 6, Partie 1, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.

Note.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des renseignements sur les systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité.

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.

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. 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 ;
- 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-divulcation au public.

— FIN —