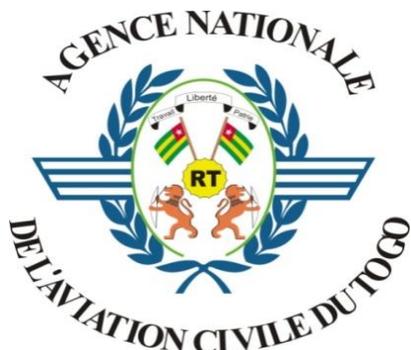


République du Togo

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de l'Aviation Civile



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

RANT 19

GESTION DE LA SECURITE

1^{ère} édition / Révision 01 / Septembre 2017

APPROUVÉ PAR

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

et

Décision N° 74/17/ANAC/DG du 31/10/2017 portant adoption de la révision 1 du règlement aéronautique national togolais relatif à la gestion de la sécurité (RANT 19)



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 19

Gestion de la sécurité

Page: **ADM** 2 de 38

Révision: 01

Date: 15/09/2017

ADMINISTRATION DU DOCUMENT



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG RANT 19	1	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
PG ADM	2	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
LPE	3	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
ER	4	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
LA	5	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
LR	7	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
TDM	8 – 9	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
PG EXIGENCES	10	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
CHAP 1	11-15	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
CHAP 2	16	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
CHAP 3	17-20	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
CHAP 4	21-22	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
CHAP 5	23-25	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
PG APPENDICES	26	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
APPENDICE 1	27-29	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
APPENDICE 2	30-34	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017
APPENDICE 3	35-38	01	Juillet 2015	01	Septembre 2017



ENREGISTREMENT DES REVISIONS

Nr de Rév	Date d'application	Date d'insertion	Emargement	Remarques
01	7 novembre 2019	15 septembre 2017		<p>Cette révision 1 découle de l'Amendement 01 de l'Annexe 19 de l'OACI, qui porte sur :</p> <ul style="list-style-type: none">- une actualisation des dispositions relatives au programme national de sécurité (PNS) intégrées aux éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité (SNSS) ;- un renforcement des dispositions relatives au système de gestion de la sécurité (SGS) ;- l'élargissement de l'application du système de gestion de la sécurité (SGS) aux organismes responsables de la conception de type et/ou de la construction de moteurs et d'hélices ;- une actualisation des dispositions relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes. <p>Des corrections mineures ont également été intégrées dans cette révision du RANT19</p>



LISTE DES AMENDEMENTS

Page	Nr Amendement	Date	Motif d'Amendement
11-15 (Chapitre 1)	01	15/09/2017	<ul style="list-style-type: none">- Mise à jour des définitions par rapport à l'amendement 1 de l'annexe 19 (cible de performance de sécurité, danger, données de sécurité, informations de sécurité, système de gestion de la sécurité, supervision de la sécurité, surveillance)- Mise à jour des abréviations et acronymes
17-20 (Chapitre 3)	01	15/09/2017	Actualisation des exigences relatives au programme national de sécurité (PNS) intégrées aux éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité (SNSS).
21-22 (Chapitre 4)	01	15/09/2017	<ul style="list-style-type: none">- Renforcement des exigences relatives au système de gestion de la sécurité (SGS) ;- Elargissement de l'application du SGS aux organismes responsables de la conception de type et/ou de la construction de moteurs et d'hélices ;
23-25 (Chapitre 5)	01	15/09/2017	Actualisation des exigences relatives à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes
27-29 Appendice 1	01	15/09/2017	Introduction de manière claire des éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité (SNSS) tels que spécifiés au chapitre 3 du RANT 19 amendé
30-34 Appendice 2	01	15/09/2017	Mise à jour des exigences du cadre pour le système de gestion de la sécurité (SGS) tel que spécifiées au chapitre 4 du RANT 19 amendé



35-38 Appendice 3	01	15/09/2017	Actualisation des principes relatifs à la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes tel que spécifiées au chapitre 5 du RANT 19 amendé



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° et date d'entrée en vigueur	Date d'application
Annexe 19	OACI	Gestion de la sécurité	02 ^{ème} Edition Amdt 01 en vigueur le 11 juillet 2016	07 novembre 2019



TABLE DES MATIERES

LISTE DES RÉFÉRENCES	7
CHAPITRE 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	11
1.1 DÉFINITIONS.....	11
1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES.....	15
CHAPITRE 2. APPLICATION	16
CHAPITRE 3. RESPONSABILITÉS DU TOGO EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ.....	17
3.1 PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS).....	17
3.2 POLITIQUE, OBJECTIFS ET RESSOURCES DE L'ETAT EN MATIERE DE SECURITE.....	17
3.2.1 Législation aéronautique de base.....	17
3.2.2 Règlements d'exploitation spécifiques.....	17
3.2.3 Système et fonctions de l'État	17
3.2.4 Personnel technique qualifié	17
3.2.5 Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité ...	18
3.3 Gestion des risques de sécurité par l'État	18
3.3.1 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation	18
3.3.2 Obligations relatives au système de gestion de la sécurité.....	18
3.3.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents.....	19
3.3.4 Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité	19
3.3.5 Gestion des risques de sécurité	19
3.4 Assurance de la sécurité par l'État.....	20
3.4.1 Obligations de surveillance	20
3.4.2 Performance de sécurité de l'État	20
3.5 Promotion de la sécurité par l'État.....	20
3.5.1 Activités internes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité.....	20
3.5.2 Activités externes, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité	20
CHAPITRE 4. SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)	21
4.1 GENERALITES	21
4.2 AVIATION GENERALE INTERNATIONALE — AVIONS.....	22

CHAPITRE 5. COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE ET ÉCHANGE DES DONNÉES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ	23
5.1 SYSTEMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES DE SÉCURITÉ.....	23
5.2 ANALYSE DES DONNEES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ	24
5.3 PROTECTION DES DONNEES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ	24
5.4 PARTAGE ET ECHANGE D'INFORMATIONS DE SÉCURITÉ.....	25
APPENDICE 1. ELEMENTS CRUCIAUX (EC) D'UN SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (SNSS).....	27
1. Législation aéronautique de base (EC-1)	27
2. Règlements d'exploitation spécifiques (EC_2)	27
3. Système et fonctions de l'État (EC-3).....	27
4. Personnel technique qualifié (EC-4)	28
5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité (EC-6).....	28
6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation (EC-5).....	28
7. Obligations de surveillance (EC-6)	28
8. Résolution des problèmes de sécurité (EC-8).....	29
APPENDICE 2. CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)	30
1. Politique et objectifs de sécurité	31
2. Gestion des risques de sécurité	33
3. Assurance de la sécurité	33
4. Promotion de la sécurité	34
APPENDICE 3 PRINCIPES RELATIFS À LA PROTECTION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ, DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ ET DES SOURCES CONNEXES	35
1. Principes généraux.....	35
2. Principes régissant la protection	36
3. Principes régissant les dérogations.....	36
4. Divulcation au public	37
5. Responsabilité du gardien des données de sécurité et des informations de sécurité	37
6. Protection des données enregistrées	38



EXIGENCES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

1.1 DEFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans le présent règlement relatives à la gestion de la sécurité, ont les significations suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

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

Note.— Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que



l'épave ait été repérée. Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément G du RANT 13

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

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

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

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

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.

Cible de performance de sécurité. Cible planifiée ou visée par l'État ou par un prestataire de services pour un indicateur de performance, qui doit être atteint sur une période donnée et qui cadre avec les objectifs de sécurité.

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

Danger. Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

Données de sécurité. Ensemble défini de faits ou ensemble de valeurs de sécurité collectées de diverses sources liées à l'aviation qui est utilisé pour maintenir ou améliorer la sécurité.

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

- a) enquêtes sur des accidents ou des incidents ;
- b) comptes rendus de sécurité ;



c) *comptes rendus de maintien de la navigabilité* ;

d) *suivi des performances opérationnelles* ;

e) *inspections, audits, enquêtes* ;

f) *études et analyses de sécurité*.

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

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

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

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

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

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

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

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

Informations de sécurité. Données de sécurité traitées, organisées ou analysées dans un contexte donné de manière à être utiles pour la gestion de la sécurité.

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

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

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 organisationnelles, l'obligation de rendre compte, des responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

Supervision de la sécurité. Fonction exécutée par un État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité.

Surveillance. Activités par lesquelles un État vérifie de façon proactive, au moyen d'inspections et d'audits, que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment en permanence aux exigences établies et fonctionnent au niveau de compétence et de sécurité requis par l'État.



1.2 ABREVIATIONS ET ACRONYMES

ADREP : Compte rendu d'accident/incident (Accident/Incident Data **Reporting**)

ANAC : Agence nationale de l'aviation civile du Togo

ATS : Services de la circulation aérienne

CVR : Enregistreur de conversations de poste de pilotage

EC : Élément crucial (du système national de supervision de la sécurité)

MAP : Service de cartographie aéronautique

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

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

PNS : Programme national de sécurité

SARP : Normes et pratiques recommandées

SDCPS : Système de collecte et de traitement des données de sécurité

SGS : Système de gestion de la sécurité

SMP : Groupe d'experts de la gestion de la sécurité

SNSS : Système national de supervision de la sécurité



CHAPITRE 2. APPLICATION

Champ d'application général

- a) Les exigences du présent règlement RANT 19 s'appliquent aux fonctions de gestion de la sécurité qui concernent ou appuient directement la sécurité de l'exploitation des aéronefs.
- b) Les dispositions relatives à la gestion de la sécurité ainsi qu'à l'établissement et mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité s'adressent aux services ou organismes concernés suivants :
- 1) organismes de formation agréés, conformément au RANT 01 PART ATO, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;
 - 2) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international, conformément au RANT 06 PART OPS 1, ou PART OPS 3 ;
 - 3) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément au RANT 06 PART OPS 1, ou PART OPS 3 ;
 - 4) les organismes responsables de la conception d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices conformément au RANT 08 part 21;
 - 5) les organismes responsables de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, conformément au RANT 08 PART 21 ;
 - 6) les prestataires de services ATS, conformément au RANT 11 PART 2, notamment les prestataires des services AIS, CNS, MET ou SAR;
 - 7) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément au RANT 14 PART 03 ;
 - 8) Les opérateurs d'assistance en escale conformément au RANT 14 PART HAND;
 - 9) les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RANT 06 PART OPS 2, –section III,
- c) Les prestataires de services de navigation aérienne, exploitants et autres qui ont obligation d'établir et de mettre en œuvre leur système de la gestion de la sécurité doivent se conformer aux dispositions prévues dans le présent RANT 19.

Dispositions transitoires

Les nouvelles dispositions par rapport à la **révision 0 du RANT 19**, sont applicables à compter du **7 novembre 2019**.

CHAPITRE 3. RESPONSABILITÉS DU TOGO EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

3.1 PROGRAMME NATIONAL DE SECURITE (PNS)

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

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

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

3.2.1 Législation aéronautique de base

L'Autorité de l'aviation civile pour le compte du Togo, doit établir la législation aéronautique de base en conformité avec la section 1 de l'Appendice 1.

3.2.2 Règlements d'exploitation spécifiques

3.2.2.1 L'Autorité de l'aviation civile pour le compte du Togo, doit établir des règlements d'exploitation spécifiques en conformité avec la section 2 de l'Appendice 1.

3.2.2.2 L'Autorité de l'aviation civile doit examiner périodiquement les règlements d'exploitation spécifiques, les orientations et les politiques de mise en œuvre pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et appropriés.

3.2.3 Système et fonctions de l'État

3.2.3.1 L'Autorité de l'aviation civile pour le compte du Togo doit établir un système national et des fonctions en conformité avec la section 3 de l'Appendice 1.

3.2.4 Personnel technique qualifié

L'Autorité de l'aviation civile doit fixer les qualifications que doit posséder le personnel technique en conformité avec la section 4 de l'Appendice 1.

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

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

L'Autorité de l'aviation civile pour le compte du Togo doit établir des indications techniques et des outils et fourniront des renseignements critiques pour la sécurité en conformité avec la section 5 de l'Appendice 1.

3.3 Gestion des risques de sécurité par l'État

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

L'Autorité de l'aviation civile doit satisfaire à ses obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation en conformité avec la section 6 de l'Appendice 1.

3.3.2 Obligations relatives au système de gestion de la sécurité

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

- a) les organismes de formation agréés, conformément au RANT 01 PART ATO, qui sont exposés à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de leurs services ;
- b) les exploitants d'avions ou d'hélicoptères autorisés à effectuer du transport commercial international, conformément au RANT 06 PART OPS 1, ou PART OPS 3, respectivement ;
- c) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément au RANT 06 PART OPS 1, ou PART OPS 3;
- d) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices, conformément au RANT 08 PART 21;
- e) les prestataires de services de la circulation aérienne (ATS), conformément au RANT 11 PART 1, notamment les prestataires des services AIS, CNS, MET ou SAR. Lorsque les services AIS, CNS, MET, ou SAR, sont entièrement ou partiellement assurés par une entité autre qu'un prestataire de services ATS, les services qui relèvent de l'autorité du prestataire de services ATS, ou les aspects des services qui influent directement sur l'exploitation, sont inclus dans le champ d'application du SGS du prestataire.
- f) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément au RANT 14 PART 3 ;

g) les opérateurs d'assistance en escale conformément au RANT 14 PART HAND.

3.3.2.2 Réserve

3.3.2.3 L'Autorité de l'aviation civile en tant qu'état d'immatriculation doit établir des critères pour la mise en œuvre d'un SGS par les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RANT 06 PART OPS 2, - Section III,

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

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

3.3.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents

L'entité chargée des enquêtes sur les accidents et les incidents doit mettre en place un processus d'enquête sur les accidents et les incidents en conformité avec les dispositions du RANT 13 afin d'appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur du Togo.

3.3.4 Détermination des dangers et évaluation des risques de sécurité

3.3.4.1 L'Autorité de l'aviation civile pour le compte du Togo, doit établir et tenir à jour un processus pour déterminer les dangers à partir des données de sécurité collectées.

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

3.3.4.2. L'Autorité de l'aviation civile pour le compte du Togo, doit élaborer et tenir à jour un processus permettant d'évaluer les risques de sécurité liés aux dangers identifiés.

3.3.5 Gestion des risques de sécurité

3.3.5.1 L'Autorité de l'aviation civile doit mettre en place des mécanismes pour la résolution des questions de sécurité en conformité avec la section 8 de l'Appendice 1.

3.3.5.2 Réserve

1. *Les mesures que l'on peut prendre pour gérer les risques de sécurité peuvent comprendre l'acceptation, l'atténuation, l'évitement ou le transfert.*
2. *Les risques de sécurité et les problèmes de sécurité ont souvent des facteurs sous-jacents qui doivent être soigneusement analysés.*

3.4 Assurance de la sécurité par l'État

3.4.1 Obligations de surveillance

3.4.1.1 L'Autorité de l'aviation civile doit satisfaire à ses obligations de surveillance en conformité avec la section 7 de l'Appendice 1.

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

3.4.1.2 Réserve

3.4.1.3 Réserve

3.4.2 Performance de sécurité de l'État

3.4.2.1 L'Autorité de l'aviation civile fixe le niveau acceptable de performance de sécurité que le Togo doit atteindre au moyen du PNS.

3.5 Promotion de la sécurité par l'État

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

L'autorité de l'aviation civile renforce la sensibilisation à la sécurité ainsi que le partage et l'échange des informations de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation civile du Togo, la réalisation d'une culture positive de la sécurité qui favorise l'efficacité du PNS.

3.5.2 Activités externes, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

L'autorité de l'aviation civile renforce la sensibilisation à la sécurité et encourage le partage et l'échange des informations de sécurité avec la communauté aéronautique pour favoriser le maintien et l'amélioration de la sécurité et appuyer la réalisation d'une culture positive de la sécurité.

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

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

4.1 GENERALITES

4.1.1 Le SGS d'un prestataire de services :

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

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

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

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

4.1.5 Le SGS d'un organisme de maintenance agréé qui assure des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément aux RANT 06 PART OPS 1 ou PART OPS 3 respectivement, doit être acceptable pour l'autorité de l'Aviation civile ou pour les États responsables de l'agrément de l'organisme en question.

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

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

4.1.8 Le SGS d'un prestataire de services ATS, conformément au RANT 11 PART 2, notamment les prestataires des services AIS, CNS, MET ou SAR doit être acceptable pour l'Autorité de l'Aviation Civile. .

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

4.1.9 Le SGS d'un exploitant d'aérodrome certifié, conformément au RANT 14 PART 3, doit être

acceptable pour l'Autorité de l'Aviation Civile.

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

4.2 AVIATION GENERALE INTERNATIONALE — AVIONS

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

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

5.1 SYSTEMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES DE SECURITE

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

Note 1 — L'abréviation SDCPS désigne les systèmes de traitement et de compte rendu de données, les bases de données de sécurité, les mécanismes d'échange de l'information et l'information enregistrée, notamment:

- a) les données et l'information issues d'enquêtes sur des accidents ou des incidents comme l'exige le RANT 13 ;*
- b) les données et les informations liées à des enquêtes en matière de sécurité effectuées par les autorités nationales ou par les prestataires de services aéronautiques ;*
- c) les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité visés au § 5.1.2 ;*
- d) les systèmes de compte rendu volontaire en matière de sécurité visés au § 5.1.3 ; et*
- e) les systèmes de compte rendu par autodivulcation, y compris les systèmes de saisie automatique des données, visés au RANT 06 Part OPS-1, ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.*

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

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

5.1.2 Un système de compte rendu obligatoire en matière de sécurité qui inclut le compte rendu des incidents doit être mis en place.

5.1.3 Un système de compte rendu volontaire en matière de sécurité doit être mis en place pour collecter les données de sécurité et les informations de sécurité qui ne sont pas recueillies par les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité.

5.1.4 L'Autorité de l'aviation civile ainsi que les services d'enquête sur les accidents responsables de la mise

en œuvre du PNS devront avoir accès aux SDCPS visés au § 5.1.1 aux fins de leurs responsabilités en matière de sécurité, en conformité avec les principes énoncés à l'appendice 3.

5.2 ANALYSE DES DONNEES DESECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE

5.2.1 Un processus d'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité provenant des SDCPS et des bases de données de sécurité connexes, doit être mis en place et tenu à jour.

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

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

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

5.3 PROTECTION DES DONNEES DE SECURITE ET DES INFORMATIONS DE SECURITE

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

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

5.3.2 La protection visée au § 5.3.1 est étendue aux données de sécurité saisies dans les systèmes de compte rendu obligatoire en matière de sécurité, aux informations de sécurité provenant de ces systèmes et aux sources connexes.

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

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

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

Note.— Le § 1.2 de l'Appendice 3 contient une disposition spécifique visant à assurer qu'il n'y a pas de chevauchement avec la protection des éléments d'enquête prévue dans le RANT 13.

5.3.5 Des mesures nécessaires, notamment la promotion d'une culture positive de la sécurité doivent être prises, pour encourager la communication des comptes rendus de sécurité au moyen des systèmes visés aux § 5.1.2 et 5.1.3.

5.3.6 Pour faciliter et encourager la communication des comptes rendus en matière de sécurité, le Togo a adopté dans ses règlements, la protection des personnes qui notifie les incidents.

5.3.7 (Réservé).

5.4 PARTAGE ET ECHANGE D'INFORMATIONS DE SECURITE

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

5.4.1 Si, en analysant les informations que contient son SDCPS, le Togo trouve des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États, le Togo communiquera ces éléments dès que possible à ces Etats. Avant de communiquer ces informations, le Togo et les États visés conviendront du niveau de protection et des conditions à appliquer au partage des informations de sécurité. Le niveau de protection et les conditions seront conformes à l'Appendice 3.

5.4.2 Le Togo encourage l'établissement de réseaux pour le partage ou l'échange des informations de sécurité entre les usagers du système aéronautique et facilite l'échange des informations de sécurité, sauf indication contraire dans le droit togolais.

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



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 19
Gestion de la sécurité

APPENDICES

Page: 26 de 38

Révision: 01

Date: 15/09/2017

APPENDICES

APPENDICE 1. ELEMENTS CRUCIAUX (EC) D'UN SYSTEME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SECURITE (SNSS)

(Voir Chapitre 3)

1. Législation aéronautique de base (EC-1)

1.1 Le Togo promulguera une loi complète et efficace sur l'aviation, proportionnelle à la taille et à la complexité de leurs activités aéronautiques et compatible avec les prescriptions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour permettre la supervision et la gestion de la sécurité de l'aviation civile et l'application des règlements par l'intermédiaire des autorités ou agences appropriées établies à cette fin.

1.2 La loi sur l'aviation prévoira l'accès du personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité aux aéronefs, activités, installations, personnel et dossiers connexes, selon qu'il convient, des personnes et organisations qui assurent une activité aéronautique.

2. Règlements d'exploitation spécifiques (EC_2)

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

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

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

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

3.3 L'autorité de l'aviation civile prendra les mesures nécessaires, notamment sur les plans de la rémunération et des conditions de service, pour faire en sorte de recruter du personnel qualifié pour exécuter les fonctions de supervision de la sécurité et le conserver.

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

3.5 L'autorité de l'aviation civile devrait utiliser une méthode pour déterminer ses besoins en personnel assurant des fonctions de supervision de la sécurité, en tenant compte de l'ampleur et de la complexité de ses activités d'aviation civile.

4. Personnel technique qualifié (EC-4)

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

4.2 L'autorité de l'aviation civile mettra en place un système pour la tenue des dossiers de formation du personnel technique

5. Indications techniques, outillage et fourniture de renseignements critiques pour la sécurité (EC-6)

5.1 L'autorité de l'aviation civile fournira des installations appropriées, des orientations et procédures techniques complètes et à jour, des renseignements critiques pour la sécurité, des outils et de l'équipement, et des moyens de transport, selon qu'il convient, au personnel technique pour lui permettre de s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité avec efficacité, conformément aux procédures établies et d'une manière normalisée.

5.2 L'autorité de l'aviation civile fournira aussi à l'industrie du transport aérien des orientations techniques sur l'application des règlements pertinents.

6. Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation (EC-5)

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

7. Obligations de surveillance (EC-6)

L'autorité de l'aviation civile mettra en place des processus de surveillance documentés, en définissant et planifiant de manière continue des inspections, des audits et des activités de suivi, afin de s'assurer de façon proactive que les titulaires de licences, certificats, permis, autorisations et/ou approbations d'aviation remplissent en permanence les conditions établies. Les obligations en question englobent aussi la surveillance du personnel chargé par l'autorité d'assurer des fonctions de supervision de la sécurité en son nom.

8. Résolution des problèmes de sécurité (EC-8)

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

8.2 L'autorité de l'aviation civile veillera à ce que les problèmes de sécurité constatés soient résolus rapidement en utilisant un système de suivi et d'enregistrement des progrès réalisés, y compris des mesures prises par les personnes et les organismes qui assurent une activité aéronautique pour résoudre les problèmes en question.



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

(Voir Chapitre 4, § 4.1.1)

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

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

Note 3— Dans le contexte du présent appendice et en ce qui concerne les prestataires de services, «obligation de rendre compte» désigne une «obligation» qui ne peut pas être déléguée, et «responsabilités» désigne des fonctions et des activités qui peuvent être déléguées

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 19 Gestion de la sécurité</p> <p>APPENDICES</p>	<p>Page: 31 de 38 Révision: 01 Date: 15/09/2017</p>
--	--	---

1. Politique et objectifs de sécurité

1.1 Engagement de la direction

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

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

1.1.2 Le prestataire de services définira des objectifs de sécurité en tenant dûment compte de sa politique de sécurité. Les objectifs de sécurité :

- a) serviront de base au suivi et à la mesure de la performance de sécurité visées au § 3.1.2 ;
- b) traduiront l'engagement du prestataire de services à maintenir ou à améliorer sans relâche l'efficacité globale du SGS ;
- c) seront diffusés dans l'ensemble de l'organisation ;
- d) seront périodiquement passés en revue pour veiller à ce qu'ils restent pertinents et conviennent en permanence au prestataire.

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

1.2 Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité

Le prestataire de services doit :

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 19 Gestion de la sécurité</p> <p>APPENDICES</p>	<p>Page: 32 de 38 Révision: 01 Date: 15/09/2017</p>
--	--	---

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

1.3 Nomination du personnel clé chargé de la sécurité

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

Note.— Selon la taille des activités du prestataire de services et la complexité de ses produits ou services aéronautiques, les responsabilités de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SGS peut être confiée à une ou plusieurs personnes qui remplissent la fonction de gestionnaire de la sécurité, qui peut être leur seule fonction ou une fonction combinée avec d'autres, si cela ne crée pas de conflits d'intérêt

1.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence

Le prestataire de services tenu d'établir et de tenir à jour un plan d'intervention d'urgence en cas d'accident ou d'incident d'exploitation d'aéronefs ou d'autre urgence aéronautique, doit veiller à ce que ce plan soit dûment coordonné avec les plans d'intervention d'urgence des organisations avec lesquelles il doit traiter lorsqu'il fournit ses produits ou ses services.

1.5 Documentation relative au SGS

1.5.1 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un manuel du SGS qui énonce :

- 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) son obligation de rendre compte, ses responsabilités et ses pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SGS ;

1.5.2 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour des dossiers d'exploitant du SGS dans le cadre de sa documentation relative au SGS.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 19 Gestion de la sécurité</p> <p>APPENDICES</p>	<p>Page: 33 de 38 Révision: 01 Date: 15/09/2017</p>
--	--	---

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

2. Gestion des risques de sécurité

2.1 Détermination des dangers

- 2.1.1 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un processus pour déterminer les dangers liés à ses produits ou services aéronautiques.
- 2.1.2 La détermination des dangers doit être fondée sur une combinaison de méthodes réactives, et proactives.

2.2 Évaluation et atténuation des risques de sécurité

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

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

3. Assurance de la sécurité

3.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité

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

Note.— Un processus d'audit interne est un moyen de suivre l'état de conformité par rapport aux règlements de sécurité, qui sont le fondement sur lequel le SGS est construit, et d'évaluer l'efficacité des mesures de maîtrise des risques de sécurité et du SGS. Des orientations sur la portée du processus d'audit interne figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859).

3.1.2 La performance de sécurité du prestataire de services doit être vérifiée en fonction des indicateurs et cibles de performance de sécurité établis pour le SGS . à l'appui des objectifs de sécurité de l'organisation.

3.2 La gestion du changement

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 19 Gestion de la sécurité</p> <p>APPENDICES</p>	<p>Page: 34 de 38 Révision: 01 Date: 15/09/2017</p>
--	--	---

3.3 Amélioration continue du SGS

Le prestataire de services doit suivre et évaluer les processus de son SGS afin de maintenir ou de constamment améliorer l'efficacité globale du SGS.

4. Promotion de la sécurité

4.1 Formation et sensibilisation

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

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

4.2 Communication en matière de sécurité

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

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



APPENDICE 3 PRINCIPES RELATIFS À LA PROTECTION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ, DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ ET DES SOURCES CONNEXES

(Voir Chapitre 5, § 5.3)

Note 1.— La protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes est indispensable pour en assurer la mise à disposition continue; en effet, leur emploi à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité peut en entraver l'accessibilité future et avoir des effets préjudiciables importants sur la sécurité

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

1. Principes généraux

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

- a) qu'un équilibre soit réalisé entre la nécessité de protéger les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes afin de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation et la nécessité d'assurer l'administration appropriée de la justice ;
- b) que les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes soient protégées conformément au présent appendice ;
- c) que les conditions dans lesquelles les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes doivent être protégées soient spécifiées ;
- d) que les données de sécurité et les informations de sécurité demeurent disponibles dans le but de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation.

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

1.2 Lorsqu'une enquête est instituée conformément au RANT 13, les éléments d'enquête sur les accidents et les incidents indiqués au § 5.12 du RANT 13 feront l'objet des protections prévues au RANT 13 et non des protections prévues dans le présent RANT 19.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 19 Gestion de la sécurité</p> <p>APPENDICES</p>	<p>Page: 36 de 38 Révision: 01 Date: 15/09/2017</p>
--	--	---

2. Principes régissant la protection

2.1 Le Togo s'assure que les données de sécurité ou les informations de sécurité ne sont pas utilisées:

- a) en vue d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale contre des employés, du personnel d'exploitation ou des organisations ;
- b) en vue d'une divulgation au public ;
- c) dans un but autre que le maintien ou l'amélioration de la sécurité ; à moins qu'un principe régissant les dérogations ne s'applique.

2.2 Le Togo assure la protection des données de sécurité, des informations de sécurité et des sources connexes en veillant :

- a) à ce que la protection soit spécifiée compte tenu de la nature des données de sécurité et des informations de sécurité ;
- b) à ce qu'une procédure formelle soit établie pour protéger les données de sécurité, les informations de sécurité et les sources connexes ;
- c) à ce que les données de sécurité et les informations de sécurité ne soient pas utilisées à d'autres fins que celles pour lesquelles elles ont été recueillies, à moins qu'un principe régissant les dérogations ne s'applique ;
- d) dans la mesure où un principe régissant les dérogations s'applique, à ce que l'utilisation des données de sécurité et des informations de sécurité dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale soit régie uniquement par des mesures de protection autoritaires.

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

Note 2.— Les mesures de protection autoritaires comprennent des limitations ou restrictions juridiques telles que des mesures conservatoires, des procédures à huis clos, des examens en chambre et la dépersonnalisation des données en vue de l'utilisation ou de la divulgation d'informations de sécurité dans le cadre de procédures judiciaires ou administratives.

3. Principes régissant les dérogations

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

- a) estime que les faits et circonstances laissent raisonnablement présumer que l'événement pourrait avoir été causé par un acte ou une omission considérés, d'après les lois togolais, comme un cas de négligence grave, une faute volontaire ou un acte criminel ;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 19 Gestion de la sécurité</p> <p>APPENDICES</p>	<p>Page: 37 de 38 Révision: 01 Date: 15/09/2017</p>
--	--	---

b) après examen des données de sécurité ou des informations de sécurité, établit que leur mise à disposition est nécessaire à l'administration appropriée de la justice et que les avantages de cette mise à disposition l'emportent sur les incidences défavorables qu'elle pourrait avoir, aux niveaux national et international, sur la collecte et la disponibilité futures des données de sécurité et des informations de sécurité ; ou

c) après examen des données de sécurité ou des informations de sécurité, établit que leur mise à disposition est nécessaire pour maintenir ou améliorer la sécurité et que les avantages de cette mise à disposition l'emportent sur les incidences défavorables qu'elle pourrait avoir, aux niveaux national et international, sur la collecte et la disponibilité futures des données de sécurité et des informations de sécurité.

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

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

4. Divulcation au public

4.1 Le Togo, ayant des lois sur le droit à l'information peut créer, dans le cadre des demandes de divulgation au public, des dérogations à la divulgation au public afin d'assurer la confidentialité permanente des données de sécurité et des informations de sécurité fournies volontairement.

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

4.2 Lorsque la divulgation est effectuée conformément à la section 3, le Togo veille :

a) à ce que la divulgation au public de renseignements personnels faisant partie des données de sécurité ou des informations de sécurité n'enfreigne pas de loi sur le respect de la vie privée ; ou

b) à ce que les données de sécurité ou les informations de sécurité divulguées soient dépersonnalisées, ou à ce que leur divulgation soit faite de façon sommaire ou récapitulative.

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

Le Togo veille à ce que chaque SDCPS ait un gardien désigné pour appliquer les mesures de protection aux données de sécurité et aux informations de sécurité conformément aux dispositions applicables du présent appendice.

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 19 Gestion de la sécurité</p> <p>APPENDICES</p>	<p>Page: 38 de 38 Révision: 01 Date: 15/09/2017</p>
--	--	---

6. Protection des données enregistrées

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

Note 2.— Des dispositions relatives à la protection des enregistrements d'enregistreurs de bord et d'organismes de contrôle de la circulation aérienne à assurer durant les enquêtes instituées en vertu du RANT 13 figurent dans ce règlement RANT 19.. Des dispositions relatives à la protection des enregistrements des enregistreurs de bord à assurer en temps normal figurent dans le RANT 06.

6.1 Le Togo, au moyen de lois et de règlements nationaux, établit des mesures de protection particulières en ce qui concerne la confidentialité des enregistrements de l'ambiance sonore d'un poste de travail et l'accès public à de tels enregistrements.

6.2 Le Togo, au moyen de lois et de règlements nationaux, traiteront les enregistrements de l'ambiance sonore d'un poste de travail effectués en application des lois nationales comme des données protégées privilégiées, sous réserve des principes régissant la protection et les dérogations énoncés dans le présent appendice.