

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

Travail - Justice - Solidarité

MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITE GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES DE LA GUINÉE

R.A.G. 19

GESTION DE LA SÉCURITÉ

Édition 02 – Mai 2017



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Titre	Page	N° Édition	Date Édition	N° Amendement	Date Amendement
PG	-	02	Mai 2017	00	Mai 2017
LPE	2	02	Mai 2017	00	Mai 2017
EE/AMD	3	02	Mai 2017	00	Mai 2017
LR	4	02	Mai 2017	00	Mai 2017
TM	5	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 19.1	1 – 5	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 19.2	1 – 1	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 19.3	1 – 7	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 19.4	1 – 2	02	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 19.5	1 – 4	02	Mai 2017	00	Mai 2017
PG - APPENDICES	1 – 1	02	Mai 2017	00	Mai 2017
APPENDICE - 1	1 – 1	02	Mai 2017	00	Mai 2017
APPENDICE - 2	1 – 5	02	Mai 2017	00	Mai 2017
APPENDICE - 3	1 – 1	02	Mai 2017	00	Mai 2017



ENREGISTREMENT DES ÉDITIONS / AMENDEMENTS

ÉDITIONS

Numéro	Date	Motifs
01	Octobre 2015	Edition Initiale
02	Mai 2017	Refonte du Règlement

AMENDEMENTS

Numéro	Date	Page	Motifs



LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Édition	Date
Loi	République de Guinée	Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013 portant code de l'aviation civile de la République de Guinée		J.O du 28 Novembre 2013
Annexe 19	OACI	Gestion de la Sécurité	1 ^{ère} Édition	Juillet 2013
			Amdt 01	Nov 2018



TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 19.1.	Définitions, abréviations et acronymes	1 – 5
CHAPITRE 19.2.	Application	1 – 1
CHAPITRE 19.3.	Responsabilités de La République de Guinée en matière de gestion de	1 - 7
19.3.1	Programme national de sécurité	1/7
19.3.2	Politique, objectifs et ressources de l'État en matière de sécurité	1/7
19.3.3	Gestion des risques de sécurité par l'État	3/7
19.3.4	Assurance de la sécurité par l'État	6/7
19.3.5	Promotion de la sécurité par l'État	7/7
CHAPITRE 19.4.	Système de gestion de la sécurité (SGS)	1 – 2
19.4.1	Généralités	1/2
19.4.2	Aviation générale internationale — avions	2/2
CHAPITRE 19.5.	Collecte, protection, partage et échange de données de sécurité et des informations de sécurité	1 – 4
19.5.1	Systèmes de collecte et de traitement des données de sur la sécurité	1/4
19.5.2	Analyse des données de sécurité et des informations de sécurité	2/4
19.5.3	Protection des données de sécurité et des informations de sécurité sur la sécurité.	2/4
19.5.4	Partage et échange des informations de sécurité.	4/4
APPENDICE 1	Réservé	1 – 1
APPENDICE 2	Cadre pour un Système de Gestion de la Sécurité (SGS)	1 – 5
1.	Politique et objectifs de sécurité	2/5
2.	Gestion des risques de sécurité	4/5
3.	Assurance de la sécurité	4/5
4.	Promotion de la sécurité	5/5
APPENDICE 3	Réservé	1 – 1



CHAPITRE 19.1

DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

19.1.1 DÉFINITIONS

(a) Les expressions ci-dessous, employées dans le présent règlement, ont les significations suivantes :

(1) **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 :

(i) 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

(ii) 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'ailerons, 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



(iii) 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 paragraphe 13.5.1 du RAG 13.

Note 4.— Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le Supplément F du RAG 13.

- (2) **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.
- (3) **Autorité de l'aviation civile** : Autorité de l'aviation civile de la République de Guinée.
- (4) **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.
- (5) **Blessure grave** : Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :
- (i). 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
 - (ii). se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
 - (iii). 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
 - (iv). se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
 - (v). 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
 - (vi). résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.
- (6) **Cible de performance de sécurité**. Cible fixée ou visée pour une période donnée, qui correspond à un indicateur de performance de sécurité et cadre avec les objectifs de sécurité de l'organisation.
- (7) **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 du présent règlement et mettent à disposition, pour les codes de pratiques de l'industrie, leurs sources et la manière de les obtenir.

- (8) **Danger.** Situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.
- (9) **Données de sécurité.** Ensemble défini de faits ou de valeurs de sécurité collectés de diverses sources liées à l'aviation, qui, une fois analysés, 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 :

- (i). *enquêtes sur des accidents ou des incidents ;*
- (ii). *comptes rendus de sécurité ;*
- (iii). *comptes rendus de maintien de la navigabilité ;*
- (iv). *suivi des performances opérationnelles ;*
- (v). *inspections, audits, enquêtes ; ou*
- (vi). *études et analyses de sécurité.*

- (10) **État de conception :** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.
- (11) **État de construction :** État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.
- (12) **État de l'exploitant :** État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (13) **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 à la navigation aérienne (MET) ;
- (g) Service de recherche et de sauvetage (SAR).
- (14) **Hélicoptère** : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.
- Note.— Certains États utilisent le terme « giravion » à la place d'« hélicoptère ».*
- (15) **Incident** : Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.
- (16) **Indicateur de performance de sécurité** : Paramètre basé sur des données utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité.
- (17) **Informations de sécurité**. Données de sécurité traitées, organisées ou présentées dans un contexte donné de manière à pouvoir être partagées, échangées ou conservées à des fins de gestion de la sécurité.
- (18) **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.
- (19) **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.*
- (20) **Programme national de sécurité (PNS)** : Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.
- (21) **Risque de sécurité** : Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.
- (22) **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.
- (23) **Supervision de la sécurité**. Fonction exécutée par un État pour assurer que les titulaires de licences, de certificats, d'autorisations ou d'approbations aéronautiques se conforment aux normes et règlements en matière de sécurité et aux procédures connexes, et qui comprend l'évaluation du SGS de prestataires de services, le cas échéant.



(24) **Surveillance.** Activités menées par l'État pour vérifier 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.

(25) **Système de gestion de la sécurité (SGS) :** Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligation de rendre compte, responsabilités, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

19.1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

(a) Les abréviations et acronymes ci-dessous, utilisés dans le présent règlement, ont les significations suivantes :

- (1) **ADREP :** (*Accident/incident Data Report*) Compte rendu d'accident / incident
- (2) **AGAC :** Autorité Guinéenne de l'aviation civile
- (3) **AIS :** (*Aeronautical Information Services*) Services d'information aéronautique
- (4) **ATS :** (*Air traffic services*) Services de la circulation aérienne
- (5) **CNS :** Communications, navigation et surveillance
- (6) **CVR :** (*Cockpit Voice Recorder*) Enregistreur de conversations de poste de pilotage
- (7) **EC :** Élément Crucial (du système national de supervision de la sécurité)
- (8) **MAP :** Service de cartographie aéronautique
- (9) **MET :** Services météorologiques
- (10) **MGS :** Manuel de Gestion de la Sécurité (Doc 9859)
- (11) **OACI :** Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- (12) **PANS OPS :** (*Procedures for Air Navigation Services*) Procédures pour les services de la navigation aérienne - Opérations
- (13) **PNS :** Programme National de Sécurité
- (14) **SAR :** (*Search And Rescue*) Recherche et sauvetage
- (15) **SARP :** (*Standards And Recommended Practices*) Normes et pratiques recommandées
- (16) **SDCPS :** (*Safety Data Collection and Processing Systems*) Système de collecte et de traitement de données sur la sécurité
- (17) **SGS :** Système de Gestion de la Sécurité
- (18) **SMP :** Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité



CHAPITRE 19.2 - APPLICATION

Les exigences du présent règlement 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 figurent dans le Chapitre 19.3 et se rapportent au 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 19.4 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 figurant dans d'autres règlements font l'objet de renvois dans le présent règlement.

Note 3.— Aucune disposition du RAG 19 n'a pour objet de transférer les responsabilités du prestataire de services aéronautiques ou de l'exploitant à l'État. Ceci inclut les fonctions qui sont liées à la sécurité de l'exploitation d'aéronefs ou qui l'appuient directement.

Note 4.— Dans le contexte du RAG 19, « responsabilité » (singulier) désigne la « responsabilité de l'État » vis-à-vis des obligations internationales que lui impose la Convention relative à l'aviation civile internationale, tandis que « responsabilités » (pluriel) désigne des fonctions et des activités qui peuvent être déléguées.



CHAPITRE 19.3

RESPONSABILITÉS DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Note 1. — Le présent chapitre indique les modalités organisationnelles, processus, activités et outils nécessaires au soutien de la responsabilité de l'État en matière de gestion de la sécurité qui résultent de l'intégration des spécifications du programme national de sécurité (PNS) et des huit éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sécurité (SNSS).

Note 2. — Les dispositions relatives au Système de Gestion de la Sécurité qui concernent des types spécifiques d'activités aéronautiques figurent dans les règlements 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 le RAG 01 - PARTIE PEL. On trouve des orientations à ce sujet dans le Manuel de médecine aéronautique civile (Doc 8984).

19.3.1 PROGRAMME NATIONAL DE SÉCURITÉ (PNS)

19.3.1.1 Pour s'acquitter de sa responsabilité en matière de gestion de la sécurité comme énoncée dans le présent Chapitre, la République de Guinée établira et mettra en œuvre un Programme National de Sécurité proportionnel à la taille et à la complexité de son système d'aviation civile. Le PNS de la République de Guinée aura pour objectif de réaliser et de maintenir un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile.

Note 1.— La République de Guinée conserve la responsabilité pour les fonctions et activités déléguées à un autre État ou à une organisation régionale de supervision de la sécurité.

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

19.3.2 POLITIQUE, ET OBJECTIFS ET RESSOURCES DE LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Note : La politique, et les objectifs et ressources de la République de Guinée en matière de sécurité sont établis dans les textes de lois et règlements de la République de Guinée. Le système d'aviation civile de la République de Guinée intègre les huit (8) éléments cruciaux d'un système d'aviation civile tels que définis



par l'OACI.

19.3.2.1 LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE DE BASE

19.3.2.1.1 La République de Guinée mettra en place une législation aéronautique de base en conformité avec la section 1 de l'Appendice 1.

19.3.2.1.2 La République de Guinée mettra en place une politique d'application qui spécifie les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services dotés d'un SGS pourront 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.

19.3.2.2 RÈGLEMENTS D'EXPLOITATION SPÉCIFIQUES

19.3.2.2.1 La République de Guinée mettra en place des règlements d'exploitation spécifiques en conformité avec la section 2 de l'Appendice 1.

19.3.2.2.2 La République de Guinée examinera périodiquement les règlements d'exploitation spécifiques, les orientations et les politiques de mise en œuvre pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence aux prestataires appropriés.

19.3.2.3 SYSTÈME ET FONCTIONS DE L'ÉTAT

19.3.2.3.1 La République de Guinée établira un système national et définira des fonctions en conformité avec la section 3 de l'Appendice 1.

19.3.2.3.2 La République de Guinée déterminera, définira et documentera les exigences, obligations, fonctions et activités de rendre compte en ce qui concerne l'établissement et la tenue à jour du programme national de sécurité, y compris les directives pour planifier, organiser, réaliser, tenir à jour, conduire et améliorer continuellement le programme d'une manière qui répond aux objectifs de sécurité de l'État.

19.3.2.3.3 La République de Guinée établira une politique et des objectifs de sécurité qui traduisent leur engagement envers la sécurité et contribuent à promouvoir une culture de sécurité positive au sein de la communauté aéronautique.

19.3.2.3.4 La République de Guinée publiera et examinera périodiquement la politique et les objectifs de sécurité pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence à l'État.



19.3.2.4 PERSONNEL TECHNIQUE QUALIFIÉ

La République de Guinée fixera les qualifications que doit posséder le personnel technique en conformité avec la section 4 de l'Appendice 1.

Note.— Le terme « personnel technique » désigne les personnes qui exercent des fonctions liées à la sécurité pour la République de Guinée ou en son nom.

19.3.2.5 INDICATIONS TECHNIQUES, OUTILLAGE ET FOURNITURE DE RENSEIGNEMENTS CRITIQUES POUR LA SÉCURITÉ

La République de Guinée fournira des indications techniques, des outils et des renseignements critiques pour la sécurité en conformité avec la section 5 de l'Appendice 1.

19.3.2.6 PLAN NATIONAL D'INTERVENTION D'URGENCE

19.3.2.6.1 La République de Guinée mettra au point un plan d'intervention d'urgence pour l'aviation afin de garantir le maintien de la sécurité de leur système aéronautique en cas de circonstances exceptionnelles.

Note.— Les circonstances exceptionnelles peuvent inclure des éruptions volcaniques, des tremblements de terre, des ouragans, des tsunamis ou d'autres phénomènes pouvant avoir des incidences extrêmes sur le système aéronautique.

19.3.2.6.2 La République de Guinée veillera à ce que leur plan d'intervention d'urgence pour l'aviation soit dûment coordonné entre les États et les organisations compétentes.

Note.— Ceci peut inclure une coordination de la planification des interventions d'urgence entre l'autorité de l'aviation civile, les prestataires de services, l'organisme de gestion des urgences et d'autres organismes de l'État et peut porter expressément sur l'interaction entre les services de navigation aérienne et les principales mesures d'intervention d'urgence.

19.3.2.6.3 La République de Guinée veillera à ce que le personnel participant directement au maintien de la sécurité des activités aéronautiques civiles soit dûment qualifié et formé pour mener des interventions d'urgence efficaces.



19.3.3 GESTION DES RISQUES DE SÉCURITÉ PAR LA RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

19.3.3.1 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation)

(Voir note paragraphe 19.3.2)

La République de Guinée satisfera à ses obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et/ou d'approbation en conformité avec la section 6 de l'Appendice 1.

19.3.3.2 Obligations relatives au système de gestion de la sécurité.

19.3.3.2.1 Les prestataires de services suivants qui relèvent de l'Autorité de la République de Guinée devront mettre en œuvre un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) :

- (1) les organismes de formation agréés, conformément aux RAG 01 – PARTIE 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 aux RAG 06 - PARTIE OPS ;
- Note.— Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément au RAG 08 - PARTIE 145, mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent agréé, sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.*
- (3) les organismes de maintenance agréés conformément au RAG 08 - PARTIE 145 qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément aux RAG 06 - PARTIE OPS;
 - (4) les organismes responsables de la conception de type ou de la construction d'aéronefs, de moteurs ou d'hélices conformément au règlement de navigabilité applicable ;
 - (5) les prestataires de service de la circulation aérienne (ATS) conformément au RAG 11 ;
 - (6) les exploitants d'aérodromes certifiés, conformément au RAG 14 - PARTIE C ;
 - (7) les opérateurs d'assistance en escale certifiés ;
 - (8) les organismes de maintenance agréés qui assurent des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères de l'aviation générale.

Note. — Le Chapitre 19.4 contient des renseignements supplémentaires sur la mise en œuvre d'un SGS.



19.3.3.2.2 Les indicateurs et cibles de performance de sécurité fixés par les prestataires de services doivent être acceptables par l'Autorité.

19.3.3.2.3 La République de Guinée établira des critères pour que les exploitants de l'aviation générale internationale qui effectuent des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, 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 du présent règlement.

19.3.3.2.4 Les critères établis en application du paragraphe 19.3.3.2.3 seront conformes aux éléments du cadre figurant dans l'Appendice 2.

19.3.3.3 Enquêtes sur les accidents et les incidents

(Voir RAG 13)

19.3.3.4 Évaluation des risques de sécurité

(Voir PNS de la République de Guinée)

19.3.3.4.1 La République de Guinée établira des mécanismes pour produire des informations de sécurité à partir des données stockées et pour partager et échanger activement des informations de sécurité avec les prestataires de services et/ou d'autres États, selon qu'il convient.

Note.— Le Chapitre 5 contient des renseignements supplémentaires sur la collecte des données de sécurité et sur le partage et l'échange des informations de sécurité.

19.3.3.4.2 La République de Guinée élaborera et tiendra à jour un processus permettant d'évaluer les risques de sécurité liés aux dangers identifiés.

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

19.3.3.5 Gestion des risques de sécurité

(Voir PNS de la République de Guinée)

19.3.3.5.1 La République de Guinée mettra en place des mécanismes pour la résolution des questions de sécurité en conformité avec le PNS.

19.3.3.5.2 La République de Guinée élaborera et tiendra à jour un processus de gestion des risques de sécurité et remédie aux carences en matière de sécurité.

Note.— Les risques de sécurité et les carences en matière de sécurité ont souvent des facteurs sous-



jacents qui doivent être soigneusement analysés.

19.3.3.5.3 La République de Guinée élaborera et tiendra à jour un processus d'évaluation de l'efficacité des mesures prises pour gérer les risques de sécurité et remédier aux carences en matière de sécurité.

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

19.3.4 ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ PAR L'ÉTAT

19.3.4.1 Obligations de surveillance

(Voir note du paragraphe 19.3.2)

19.3.4.1.1 La République de Guinée satisfera à ses obligations de surveillance en conformité en conformité avec le PNS.

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

19.3.4.1.2 La République de Guinée établira des procédures pour hiérarchiser les inspections, audits et enquêtes en faveur des domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin.

Note.— Les profils de risques organisationnels, les résultats de la détermination des dangers et de l'évaluation des risques, et les résultats de la surveillance peuvent fournir des informations pour la hiérarchisation des inspections, audits et enquêtes.

19.3.4.1.3 La République de Guinée examinera périodiquement la performance de sécurité de chacun des prestataires de services pour s'assurer qu'elle demeure pertinente et qu'elle convienne en permanence aux prestataires et au programme national de sécurité.

19.3.4.2 Performance de sécurité de l'État

19.3.4.2.1 Le niveau acceptable de performance de sécurité à atteindre en République de Guinée est déterminé par l'Autorité.

Note 1.— 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).

Note 2.— Un niveau acceptable de performance de sécurité peut être atteint par la mise en œuvre et la



tendue à jour d'un programme national de sécurité et d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité, qui montrent que la sécurité est gérée efficacement et qu'elle est fondée sur la mise en œuvre des SARP sur la sécurité existantes.

19.3.4.2.2 La République de Guinée évaluera l'efficacité de son programme national de sécurité (PNS) afin de maintenir ou de constamment améliorer le niveau global de la performance de sécurité.

19.3.5 PROMOTION DE LA SÉCURITÉ PAR L'ÉTAT

19.3.5.1 Activités internes, de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

La République de Guinée renforcera la sensibilisation et le partage et l'échange des informations de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation de l'État, la réalisation d'une culture d'organisation favorisant l'efficacité et l'efficiency du programme national de sécurité.

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

La République de Guinée renforcera la sensibilisation à la sécurité et encouragera 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 de sécurité positive.

Note 1.— La section 19.5.3 du Chapitre 19.5 contient de plus amples renseignements sur le partage et l'échange d'informations de sécurité.

Note 2.— Le renforcement de la sensibilisation à la sécurité peut inclure la détermination d'activités de formation accessibles en matière de sécurité pour la communauté aéronautique.



CHAPITRE 19.4

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

Note 1.— Des orientations sur la mise en œuvre d'un SGS figurent dans le PNS.

Note 2.— Dans le contexte du présent chapitre, le terme « prestataire de services » désigne les organismes énumérés au Chapitre 3, paragraphe 19.3.3.2.1.

Note 3.— Un organisme peut élargir le champ d'application d'un SGS à plusieurs activités de prestation de services.

19.4.1 GÉNÉRALITÉS

19.4.1.1 Sauf indication contraire du sous-chapitre 19.4.2, le SGS d'un prestataire de services :

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

19.4.1.2 Le prestataire de services doit établir un plan pour faciliter la mise en œuvre initiale du SGS.

19.4.1.3 Le SGS d'un organisme de formation agréé, conformément au RAG 01 – PARTIE ATO et PARTIE 147, 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'AGAC.

19.4.1.4 Le SGS d'un exploitant certifié d'avions ou d'hélicoptères qui est autorisé à effectuer du transport commercial international, conformément aux RAG 06 - PARTIE OPS, doit être acceptable pour l'AGAC.

Note . — Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément au RAG 08 - PARTIE 145, mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions du RAG 06 - PARTIE OPS, sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.

19.4.1.5 Le SGS d'un organisme de maintenance agréé RAG 08 – PARTIE 145 qui assure des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément aux RAG 06 - PARTIE OPS, doit être acceptable pour l'AGAC.

19.4.1.6 (Réservé)

19.4.1.7 (Réservé)



19.4.1.8 Le SGS d'un prestataire de services ATS doit être acceptable pour l'AGAC, .

19.4.1.9 Le SGS d'un exploitant d'aérodrome certifié, conformément au RAG 14 - PARTIE C, doit être acceptable pour l'AGAC.

19.4.1.10 Le SGS d'un opérateur d'assistance en escale certifié doit être acceptable pour l'AGAC.

19.4.1.11 Le SGS d'un organisme de maintenance agréé, qui assure des services aux exploitants d'avions et d'hélicoptères de l'aviation générale, doit être acceptable pour l'AGAC.

19.4.2 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.

19.4.2.1 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 doit être compatible avec l'ampleur et la complexité des activités de l'exploitant en question et respectera les critères établis par l'État d'immatriculation.

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 19 GESTION DE LA SÉCURITÉ
CHAPITRE 19.5 - COLLECTE, ANALYSE, PROTECTION, PARTAGE ET ÉCHANGE DES DONNÉES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ	

CHAPITRE 19.5

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

Note.— L'objectif des spécifications du présent chapitre est d'assurer la mise à disposition continue des données de sécurité et des informations de sécurité aux fins des activités de gestion de la sécurité.

19.5.1 SYSTÈMES DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNÉES DE SÉCURITÉ

19.5.1.1 Des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) seront mis 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 RAG 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 obligatoires de compte rendu en matière de sécurité visés au § 19.5.1.2 ;*
- (d) les systèmes volontaires de compte rendu en matière de sécurité visés au § 19.5.1.3 ; et*
- (e) les systèmes de compte rendu par autodivulgation, y compris les systèmes de saisie automatique des données ainsi que les systèmes de saisie manuelle des données.*

Note 2.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des orientations sur les systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité.

Note 3.— Le terme « base de données de sécurité » peut désigner une base de données unique ou des bases de données multiples.

Note 4.— Les SDCPS peuvent inclure des éléments provenant d'États, de l'industrie et de sources publiques, et ils peuvent être basés sur des méthodes réactives et proactives de collecte de données de sécurité et d'informations de sécurité.



19.5.1.2 Un système obligatoire de compte rendu en matière de sécurité qui inclut la collecte et l'analyse des comptes rendus d'incident sera mis en place.

19.5.1.3 Un système volontaire de compte rendu pour collecter et analyser des données de sécurité et des informations de sécurité ne sont pas recueillies par les systèmes obligatoires de compte rendu en matière de sécurité sera mis en place.

19.5.1.4 Sous réserve du paragraphe 19.5.3.1, l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile responsables de la mise en œuvre du PNS, aux fins de leurs responsabilités en matière de sécurité, aura accès aux renseignements appropriés disponibles dans les systèmes de compte rendu d'incident SDCPS visés au paragraphe 19.5.1.1, en conformité avec les principes énoncés dans le PNS.

Note.— l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile responsables de la mise en œuvre du PNS comprend les services d'enquête sur les accidents.

19.5.1.5 Les systèmes de bases de données doivent utiliser une taxonomie normalisée de façon à faciliter le partage et l'échange des informations de sécurité.

Note.— L'utilisation d'un système compatible avec l'ADREP devra être encouragé.

19.5.2 ANALYSE DES DONNÉES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

19.5.2.1 Un processus d'analyse des données de sécurité et des informations de sécurité provenant des SDCPS et des bases de données de sécurité connexes sera mis en place et tenu à jour .

Note 1.— Des dispositions précises concernant le traitement des dangers et des carences en matière de sécurité identifiés 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 processus de l'État vise à identifier les dangers systémiques ou transsectoriels qui n'ont peut-être pas été relevés par les processus d'analyse des données de sécurité utilisés par chaque prestataire de services.

19.5.3 PROTECTION DES DONNÉES DE SÉCURITÉ ET DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

19.5.3.1 Les données de sécurité et les informations de sécurité recueillies dans les systèmes volontaires de compte rendu de sécurité et les sources connexes seront protégés conformément au PNS.



Note .— Les sources comprennent les individus et les organisations.

19.5.3.2 La protection indiquée au paragraphe 19.5.3.1 sera étendue aux données de sécurité et aux informations de sécurité recueillies dans les systèmes obligatoires de compte rendu en matière de sécurité et les sources connexes.

Note 1.— Un environnement dans lequel les employés et le personnel d'exploitation peuvent avoir confiance qu'ils ne seront pas sanctionnés pour des actions ou omissions qui cadrent avec leur formation et leur expérience est fondamental pour la communication des comptes rendus en matière de sécurité.

Note 2.— Le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) contient des éléments indicatifs sur les systèmes de compte rendu en matière de sécurité, tant obligatoires que volontaires.

19.5.3.3 Sous réserve des paragraphes 19.5.3.1 et 19.5.3.2, les données de sécurité ou les informations de sécurité collectées, stockées et analysées conformément à la section 19.5.1 ne seront mises à disposition ni être utilisées à d'autres fins que le maintien ou l'amélioration de la sécurité, à moins que l'autorité compétente ne détermine conformément au PNS qu'un des principes régissant les dérogations s'applique.

19.5.3.4 L'utilisation des données de sécurité ou des informations de sécurité ne sera pas interdite 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 PNS 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 RAG 13.

19.5.3.5 La promotion d'une culture de sécurité positive sera prise pour encourager la communication des comptes rendus de sécurité à l'aide des systèmes visés à la section 19.5.1.

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

19.5.3.6 La communication des comptes rendus en matière de sécurité sera facilitée en adaptant les lois, règlements et politiques de la République de Guinée selon qu'il convient.

19.5.3.7 Des arrangements préalables appropriés seront conclus entre les autorités et les organismes nationaux chargés de la sécurité de l'aviation, et ceux qui sont chargés de l'administration de la justice pour



appuyer les questions du paragraphe 19.5.3.3. Les arrangements en question devront tenir compte des principes spécifiés dans le PNS.

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

19.5.4 PARTAGE ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

19.5.4.1 Si, en analysant les informations que contient son SDCPS, des éléments touchant la sécurité qui peuvent intéresser d'autres États sont trouvés par la République de Guinée, ces informations seront communiquées à cet État dès que possible. Avant de communiquer ces informations, les deux États conviendront du niveau de protection et des conditions à appliquer au partage des informations de sécurité. Le niveau de protection et les conditions doivent être conformes au PNS.

19.5.4.2 L'établissement de réseaux pour le partage ou l'échange des informations de sécurité entre les usagers du système aéronautique sera encouragé et le partage et l'échange libre des renseignements sur les carences réelles et potentielles en matière de informations de sécurité seront facilités, sauf indication contraire dans le droit national.

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



APPENDICES



APPENDICE - 1.

SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

(RÉSERVÉ)

Nous proposons que cet appendice soit mis en réserve car ne concerne que l'Autorité de l'aviation civile donc doit figurer dans les documents de politique internes de l'AGAC.

APPENDICE 2

CADRE POUR UN SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

(Voir Chapitre 19.4, paragraphe 19.4.1.1)

Note 1.— Des orientations sur la mise en œuvre du cadre pour un SGS figurent dans le PNS.

Note 2.— Dans le contexte du présent Appendice, le terme « prestataire de services » désigne les organisations énumérées au Chapitre 19.3, paragraphe 19.3.3.2.

Note 3.— Les interfaces du prestataire de services avec d'autres prestataires de services et les sous-traitants 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 4.— Dans le contexte du présent appendice et en ce qui concerne les prestataires de services, le terme « obligation de rendre compte » désigne une « obligation » qui ne peut pas être déléguée et le terme « 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 onze (11) 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 Gestion du changement
- 3.3 Amélioration continue du SGS

4 Promotion de la sécurité

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

1. Politique et objectifs de sécurité

1.1 Engagement de la direction

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

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

1.1.2 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 paragraphe 3.1.2 ;
- (b) traduiront l'engagement du prestataire de services à maintenir et à améliorer sans relâche la performance globale du SGS ;
- (c) seront diffusés dans l'ensemble de l'organisation ;
- (d) seront périodiquement passés en revue pour veiller à qu'ils restent pertinents et conviennent en permanence au prestataire.

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

1.2 Obligation de rendre compte et responsabilités en matière de sécurité

Le prestataire de services doit :

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

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

- (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 du SGS ;
- (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'AGAC 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 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) son obligation de rendre compte, ses responsabilités et ses pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SGS ;
- (e) les résultats de son SGS.

1.5.2 Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un manuel du SGS dans le cadre

de sa documentation relative au SGS.

Note.— Selon la taille des activités du prestataire de services et la complexité de ses produits et services aéronautiques, le manuel du SGS et la documentation relative au SGS peuvent être des documents autonomes ou être intégrés avec d'autres documents de l'organisation 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 de vérification interne est un moyen d'évaluer l'efficacité des mesures de maîtrise des risques de sécurité. Des orientations sur la portée du processus de vérification 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.

3.1.3 Le prestataire de services doit suivre et évaluer l'efficacité des processus de son SGS afin de maintenir ou de constamment améliorer la performance de sécurité globale de ses services ou ses produits.

3.2 La gestion du changement

Le prestataire de services doit élaborer et tenir à jour un processus qui permet de déterminer les changements qui peuvent influencer sur le niveau des risques de sécurité liés à ses produits ou services



d'aviation et de déterminer et gérer les risques de sécurité susceptibles de découler de ces changements.

3.3 Amélioration continue du SGS

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

4 Promotion de la sécurité

4.1 Formation et sensibilisation

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

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

4.2 Communication en matière de sécurité

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

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



APPENDICE 3.

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

(Voir Chapitre 5, section 5.3)

(RÉSERVÉ)

Nous proposons que cet appendice soit mis en réserve car implique d'autres textes de loi et règlements qui ne sont pas de la responsabilité primaire de l'AGAC. L'Appendice doit être traduit dans des documents internes de l'AGAC tels que le PNS et renforcés par d'autres textes de lois et règlements sur la protection des données de sécurité.