

Arrêté n° 4365 du 31 mars 2014 relatif à la gestion de la sécurité aérienne

Le ministre d'Etat
ministre des transports, de l'aviation civile
et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le Traité instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

Vu le règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC

Vu le décret n°78/288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu le décret n°2009-392 du 13 octobre 2009, relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n°2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu l'arrêté n° 6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008, portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

ARRETE :

Article premier : Le présent arrêté détermine les conditions de gestion de la sécurité aérienne dans l'espace aérien national.

Article 2 : Les conditions de gestion de la sécurité aérienne dans l'espace aérien national sont fixées à l'annexe jointe au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, sera enregistré, publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 31 mars 2014

Rodolphe ADADA

ANNEXE

GESTION DE LA SECURITE AERIENNE

TABLE DES MATIÈRES

1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 Domaine d'application

1.1.2 Définitions

1.1.3 Abréviations

2 EXIGENCES

2.1 Règles générales

2.1.1 Objectifs du système de gestion de la sécurité (SMS)

2.1.2 Cadre de mise en œuvre

2.2 Politique et objectifs de sécurité

2.2.1 Engagement et responsabilités de la direction

2.2.2 Obligation de rendre compte en matière de sécurité

2.2.3 Nomination du personnel clé chargé de la de sécurité

2.2.4 Coordination de la planification des interventions d'urgence

2.2.5 Documentation relative au SMS

2.3 Gestion du risque de sécurité

2.3.1 Identification des dangers

2.3.2 Évaluation et atténuation du risque de sécurité

2.4 Assurance de la sécurité

2.4.1 Suivi et mesure de la performance de sécurité

2.4.2 Gestion du changement

2.4.3 Amélioration continue du SMS

2.5 Promotion de la sécurité

2.5.1 Formation et sensibilisation

2.5.2 Communication en matière de sécurité

2.6 Politique qualité

3 MISE EN ŒUVRE DU SMS

3.1 Généralités

3.2 Plan de mise en œuvre

3.2.1 Phase 1

3.2.2 Phase 2

3.2.3 Phase 3

3.2.4 Phase 4

1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Ce présent règlement s'applique aux fournisseurs de services suivants :

(1) organisme de formation agréé, conformément au RAC 01, qui est exposé à des risques de sécurité liés à l'utilisation d'aéronefs dans le cadre de la fourniture de ses services ;

(2) exploitant certifié d'avions ou d'hélicoptères qui est autorisé à effectuer du transport commercial international, confor-

- mément au RAC 08, Partie 1 ou RAC 08, Partie 3 ;
- (3) Les activités de maintenance qui ne sont pas exécutées par un organisme de maintenance agréé, conformément au RAC 05, mais qui sont effectuées dans le cadre d'un système équivalent visé par les dispositions du RAC 08, sont incluses dans le champ d'application du SMS de l'exploitant.
- (4) organisme de maintenance agréé qui assure des services à des exploitants d'avions ou d'hélicoptères qui effectuent du transport commercial international, conformément au RAC 08, Partie 1 ou RAC 08, Partie 3 ;
- (5) fournisseur de services ATS, conformément au RAC 11, Partie 1 ;
- (6) Les services AIS, CNS, MET ou SAR fournis sous l'autorité d'un fournisseur de services ATS sont inclus dans le champ d'application du SMS du fournisseur. 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 fournisseur de services ATS, ou les aspects des services qui influent directement sur l'exploitation, sont inclus dans le champ d'application du SMS du fournisseur.
- (7) exploitant d'aérodrome certifié, conformément au RAC 07, Partie 2 ;
- (8) exploitant d'aviation générale internationale qui effectue des vols au moyen d'avions lourds ou à turboréacteurs, conformément au RAC 08, Partie 2.

1.1.2 DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :
- (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 :

- (A) ans l'aéronef, ou
- (B) en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ; ou
- (C) 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 :
- (A) qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
- (B) 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
- (iii) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.
1. — Est considérée comme blessure mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.
2. — Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles

ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

3. — Le type de système d'aéronef sans pilote qui doit faire l'objet d'une enquête est indiqué au paragraphe 13.4.1.1 (a) du RAC 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

4. — Des éléments indicatifs sur la détermination des dommages causés aux aéronefs figurent dans le RAC 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

(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) **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.

(4) **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.

(5) **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'Organi-

sation de l'aviation civile internationale, à d'autres exigences en matière de sécurité aéronautique et aux meilleures pratiques jugées appropriées.

La République du Congo accepte les codes de pratiques de l'industrie et y fait référence dans l'élaboration des règlements pour répondre aux exigences du présent règlement et met à disposition, pour les codes de pratiques de l'industrie, ses sources et la manière de les obtenir.

(6) **État de conception.** — État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

(7) **État de construction.** — État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef.

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

(9) **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.

Le terme « giravion » signifie également « hélicoptère ».

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

Les types d'incidents qui intéressent les études de sécurité comprennent ceux qui sont indiqués dans le RAC 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

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

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

(13) **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.

(14) **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.

- (15) **Programme national de sécurité (PNS).** — Ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité.
- (16) **Risque de sécurité.** — Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.
- (17) **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.
- (18) **Système de gestion de la sécurité (SGS).** — Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

1.1.3 ABRÉVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente réglementation :

ADREP	Compte rendu d'accident/incident.
AIS	Services d'information aéronautique.
ANAC	Agence nationale de l'aviation civile de la République du Congo.
ATS	Services de la circulation aérienne.
CNS	Communications, navigation et surveillance.
CVR	Enregistreur de conversations de poste de pilotage.
MET	Services météorologiques.
MGS	Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859).
PNS (SSP)	Programme national de sécurité.
SAR	Recherche et sauvetage.
SARP	Normes et pratiques recommandées
SDCPS	Système de collecte et de traitement de données sur la sécurité
SGS (SMS)	Système de gestion de la sécurité
SMP	Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité
SPI	Indicateur de performance de sécurité

2 EXIGENCES

2.1 RÈGLES GÉNÉRALES

- (a) À partir du 31 août 2015, chaque fournisseur de services défini au chapitre 21.1.1 du présent

règlement, doit établir un système de gestion de la sécurité acceptable par l'ANAC compatible avec l'ampleur et la complexité de ses activités ou services aéronautiques.

- (b) Cette présente section vise les processus, les procédures et les activités aéronautiques liées à la sécurité aérienne des fournisseurs de services, plutôt que la sécurité au travail, la protection de l'environnement ou autres activités non liées à l'aviation.

2.1.1 OBJECTIFS DU SYSTEME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SMS)

- (a) Le système de gestion de la sécurité doit viser les objectifs suivants :
- (1) Identifier les risques de sécurité ;
 - (2) Assurer la mise en œuvre des mesures correctives nécessaires pour maintenir les performances de sécurité requise ;
 - (3) Assurer la surveillance continue et l'évaluation régulière des performances de sécurité ;
 - (4) Viser à améliorer continuellement les performances générales du système de gestion de la sécurité.

2.1.2 CADRE DE MISE EN ŒUVRE

- (a) Le cadre de mise en œuvre et de maintien du système de gestion de la sécurité doit être constitué aux minimum des quatre composants et douze éléments suivants :
- (1) Politique et objectifs de sécurité :
 - (i) Engagement et responsabilité de la direction ;
 - (ii) Obligations de rendre compte en matière de sécurité ;
 - (iii) Nomination du personnel clé chargé de la sécurité ;
 - (iv) Coordination de la planification des interventions d'urgence ;
 - (v) Documentation relative au SMS.
 - (2) Gestion du risque de sécurité :
 - (i) Identification des dangers ;
 - (ii) Évaluation et atténuation du risque de sécurité ;
 - (3) Assurance de la sécurité :
 - (i) Surveillance et mesure de la performance de sécurité ;

- (ii) Gestion du changement ;
 - (iii) Amélioration continue du SMS.
- (4) Promotion de la sécurité :
- (i) Formation et sensibilisation ;
 - (ii) Communication en matière de sécurité.

Les éléments d'orientation sur la méthode de mise en œuvre du SMS par étape sont définis par décision du directeur général de l'ANAC.

2.2 POLITIQUE ET OBJECTIFS DE SÉCURITÉ

2.2.1 ENGAGEMENT ET RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

- (a) Le fournisseur de services doit définir sa politique de sécurité en tenant compte des exigences internationales et nationales. La politique de sécurité doit :
- (1) traduire l'engagement de l'organisation en ce qui a trait à la sécurité ;
 - (2) comprendre un énoncé clair relatif à la fourniture des ressources nécessaires à la mise en œuvre de la politique de sécurité ;
 - (3) comprendre des procédures de compte rendu en matière de sécurité ;
 - (4) 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 sont pas applicables ;
 - (5) être signée par le dirigeant responsable de l'organisation ;
 - (6) être diffusée dans l'ensemble de l'organisation, avec une approbation visible ;
 - (7) être périodiquement passée en revue pour veiller à ce qu'elle reste pertinente et convienne en permanence à l'organisation.

2.2.2 OBLIGATIONS DE RENDRE COMPTE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

- (a) Le fournisseur de services doit :
- (1) désigner le dirigeant responsable qui aura, quelles que soient ses autres fonctions, la responsabilité finale de la mise en œuvre et de la tenue à jour du SMS au nom de l'organisation et qui devra en répondre ;
 - (2) 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 ;

- (3) déterminer les obligations de rendre compte de tous les membres de la direction, quelles que soient leurs autres fonctions, ainsi que celles des employés, en ce qui concerne la performance de sécurité du SMS ;
- (4) documenter les responsabilités, obligations de rendre compte et pouvoirs en matière de sécurité et les diffusera dans l'ensemble de l'organisation;
- (5) définir les niveaux de la direction qui ont le pouvoir de prendre des décisions concernant la tolérabilité d'un risque de sécurité.

2.2.3 NOMINATION DU PERSONNEL CLÉ CHARGÉ DE LA SÉCURITÉ

- (a) Le fournisseur de services doit désigner un gestionnaire de la sécurité qui aura la responsabilité de la mise en œuvre et de la tenue à jour d'un SMS efficace.
- (b) Le gestionnaire de la sécurité est chargé de :
- (1) la gestion du fonctionnement du système de gestion de la sécurité ;
 - (2) la collecte et de l'analyse des renseignements sur la sécurité, en temps opportun;
 - (3) l'administration des enquêtes liées à la sécurité ;
 - (4) la surveillance et de l'évaluation des résultats des mesures correctrices ;
 - (5) veiller à ce que des évaluations de risques soient menées lorsqu'il le faut ;
 - (6) la surveillance de l'industrie, s'agissant de problèmes de sécurité qui pourraient toucher l'organisation ;
 - (7) participer à des interventions d'urgence réelles ou d'entraînements ;
 - (8) participer à l'élaboration et à l'actualisation du plan et des procédures d'intervention d'urgence ;
 - (9) veiller à ce que les renseignements liés à la sécurité, y compris les buts et objectifs de l'organisation soient communiqués à tout le personnel selon les processus de communication établis.
- (c) Le gestionnaire de la sécurité doit avoir les qualifications suivantes :

- (1) une expérience de la sécurité de l'aviation, en qualité d'enquêteur sur la sécurité de l'aviation, de gestionnaire de la sécurité/qualité ou de gestionnaire des risques de sécurité
- (2) une bonne connaissance des opérations, des procédures et activités de l'organisation ;
- (3) une connaissance étendue des systèmes de gestion de la sécurité (SMS) et avoir achevé une formation appropriée au SMS;
- (4) des compétences humaines ;
- (5) des compétences analytiques et de résolution de problèmes ;
- (6) des compétences en gestion de projets ;
- (7) des compétences en communications orales et écrites.

2.2.4 COORDINATION DE LA PLANIFICATION DES INTERVENTIONS D'URGENCE

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

2.2.5 DOCUMENTATION RELATIVE AU SMS

- (a) Le fournisseur de services doit élaborer un plan de mise en œuvre du SMS, formellement approuvé par l'organisation, qui définit l'approche de l'organisation en matière de gestion de la sécurité d'une façon qui répond aux objectifs de l'organisation.
- (b) Le fournisseur de services doit élaborer et tenir à jour une documentation sur le SMS qui énonce:
 - (1) sa politique et ses objectifs en matière de sécurité ;
 - (2) les exigences de son SMS ;
 - (3) les processus et procédures de son SMS ;
 - (4) les obligations de rendre compte, responsabilités et pouvoirs en ce qui concerne les processus et procédures de son SMS ;
 - (5) les résultats de son SMS.
- (c) Le fournisseur de services élaborera et tiendra à jour un manuel du SMS dans le cadre de sa documentation relative au SMS.

2.3 GESTION DU RISQUE DE SÉCURITÉ

2.3.1 IDENTIFICATION DES DANGERS

- (a) Le fournisseur de services doit élaborer et tenir à jour un processus qui permet d'identifier les dangers liés à ses produits ou services aéronautiques.
- (b) La détermination des dangers doit être fondée sur une combinaison de méthodes réactives, proactives et prédictives de collecte de données sur la sécurité.

2.3.2 ÉVALUATION ET ATTÉNUATION DU RISQUE DE SÉCURITÉ

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

2.4 ASSURANCE DE LA SÉCURITÉ

2.4.1 SUIVI ET MESURE DE LA PERFORMANCE DE SÉCURITÉ

- (a) Le fournisseur 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.
- (b) La performance de sécurité du fournisseur de services doit être vérifiée en fonction des indicateurs et objectifs de performance de sécurité établis pour le SMS.

2.4.2 LA GESTION DU CHANGEMENT

- (a) Le fournisseur 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.

2.4.3 AMÉLIORATION CONTINUE DU SMS

- (a) Le fournisseur de services doit suivre et évaluer l'efficacité des processus de son SMS afin de permettre l'amélioration continue de la performance globale du SMS.

2.5 PROMOTION DE LA SÉCURITÉ

2.5.1 FORMATION ET SENSIBILISATION

- (a) Le fournisseur 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 SMS.

- (b) La portée du programme de formation en matière de sécurité doit correspondre à la participation de chaque stagiaire au SMS.

2.5.2 COMMUNICATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

- (a) Le fournisseur de services doit élaborer et tenir à jour un moyen formel de communication en matière de sécurité qui doit permettre :
- (1) de faire en sorte que les membres du personnel connaissent le SMS dans une mesure compatible avec leur fonction ;
 - (2) de diffuser les renseignements critiques pour la sécurité ;
 - (3) d'expliquer pourquoi certaines mesures de sécurité sont prises ;
 - (4) d'expliquer pourquoi certaines procédures sont introduites ou changées.
- (b) Les moyens formels de communications sur la sécurité doivent inclure :
- (1) des politiques et procédures sécurité ;
 - (2) des lettres ou bulletins d'information ;
 - (3) des sites internet.

2.6 POLITIQUE QUALITÉ

- (a) Le fournisseur de services doit s'assurer que la politique qualité de l'organisation est compatible avec le SMS et permet de soutenir la réalisation des activités du SMS.

3 MISE EN ŒUVRE DU SMS

3.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le fournisseur de service doit élaborer un plan de mise en œuvre de son système de gestion de la sécurité conforme aux exigences et qui comprend des délais et des phases compatibles à la taille du fournisseur de services et à la complexité de ses activités.
- (b) Le plan de mise en œuvre doit traiter des écarts jusqu'à l'achèvement des mesures spécifiques et des phases conformément aux délais indiqués.
- (c) Le plan doit être revu régulièrement et actualisé au besoin.

3.2 PLAN DE MISE EN ŒUVRE

- (a) Il est recommandé au fournisseur de services de procéder à une mise en place graduelle par phase des composants et éléments spécifiques du SMS.

3.2.1 PHASE 1

- (a) L'objectif de la Phase I de mise en œuvre du SMS est d'établir un plan général de la façon de satisfaire aux exigences du SMS et de les intégrer dans les systèmes de contrôle de l'organisation.
- (b) Durant cette phase, et au plus tard le 31 août 2015, le fournisseur de service doit :
- (1) identifier le Dirigeant responsable et définir les responsabilités du gestionnaire de la sécurité ;
 - (2) mettre en place une équipe de mise en œuvre du SMS ;
 - (3) définir la portée des activités de l'organisation (services/divisions) auxquelles le SMS est applicable ;
 - (4) procéder à une analyse des écarts des systèmes et processus actuels de l'organisation par rapport aux exigences du cadre SMS ;
 - (5) élaborer un plan de mise en œuvre du SMS ;
 - (6) établir un programme de formation SMS destiné au personnel, avec priorité à l'équipe de mise en œuvre du SMS ;
 - (7) mettre en place les voies de communication de sécurité du SMS.

3.2.2 PHASE 2

- (a) L'objectif de la Phase 2 est de mettre en œuvre des processus essentiels de gestion de la sécurité, tout en corrigeant des défaillances potentielles des processus existants de gestion de la sécurité.
- (b) Durant cette phase, et au plus tard le 31 août 2016, le fournisseur de services doit :
- (1) établir la politique et les objectifs de sécurité ;
 - (2) définir les responsabilités et obligations redditionnelles de la gestion de la sécurité dans les services pertinents de l'organisation ;
 - (3) établir un mécanisme/comité de coordination de la sécurité du SMS ;
 - (4) établir, le cas échéant, des groupes d'action pour la sécurité par service/division.
 - (5) établir un plan d'intervention d'urgence.
 - (6) mettre en route l'élaboration progressive d'un document/manuel et autres documents justificatifs du SMS.

3.2.3 PHASE 3

- (a) L'objectif de la Phase 3 est de mettre en place les processus de gestion des risques de sécurité.
- (b) Durant cette phase, et au plus tard, le 28 février 2018, le fournisseur de services doit :
- (1) établir une procédure de comptes rendus volontaires de dangers ;
 - (2) établir des procédures de gestion des risques de sécurité ;
 - (3) établir des procédures de comptes rendus et d'enquêtes sur les événements ;
 - (4) établir un système de collecte et de traitement des données de sécurité pour les résultats dont les conséquences sont importantes ;
 - (5) élaborer des SPI dont les conséquences sont importantes, et les cibles et niveaux d'alerte associés ;
 - (6) établir une procédure de gestion du changement qui inclut une évaluation des risques de sécurité ;
 - (7) établir un programme interne d'audit de la qualité ;
 - (8) établir un programme externe d'audit de la qualité.

3.2.4 PHASE 4

- (a) La Phase 4 est la phase finale de la mise en œuvre du SMS. Cette phase comprend la mise en œuvre réussie de la gestion des risques de sécurité et de l'assurance de la sécurité. Dans cette phase, l'assurance de la sécurité opérationnelle est évaluée par la mise en œuvre de surveillance régulière, de retour d'information et de mesures correctrices continues afin de maintenir l'efficacité des contrôles des risques de sécurité.

- (b) Durant cette phase, et au plus tard le 31 août 2019, le fournisseur doit :
- (1) renforcer la procédure/politique disciplinaire existante en tenant dûment compte des erreurs non intentionnelles ou des fautes découlant de violations délibérées ou graves ;
 - (2) intégrer les dangers révélés par les comptes rendus d'enquêtes sur les événements dans le système de comptes rendus volontaires de dangers ;
 - (3) intégrer les procédures d'identification des dangers et de gestion des risques dans le SMS du sous-traitant ou du client, selon le cas ;
 - (4) renforcer le système de collecte et de traitement des données de sécurité afin d'y inclure les événements dont les conséquences sont plus faibles ;
 - (5) élaborer des SPI dont les conséquences sont plus faibles, et les cibles et niveaux d'alerte associés ;
 - (6) établir des programmes d'audit du SMS ou les intégrer dans des programmes internes et externes d'audit existants ;
 - (7) établir d'autres programmes opérationnels d'examen/enquêtes du SMS, selon le cas.
 - (8) s'assurer que le programme de formation SMS pour tout le personnel pertinent a été achevé ;
 - (9) promouvoir le partage et l'échange des informations de sécurité à l'interne et à l'externe.