

BURKINA FASO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**GUIDE D'ELABORATION D'UNE
ETUDE AERONAUTIQUE**

1^{ère} édition ; Décembre 2016

A small, stylized blue signature or mark is located in the bottom right corner of the page.



Tableau d'approbation

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	
REDACTION	Chef SA ¹	Youssef OUEDRAOGO		14-12-16	<ul style="list-style-type: none"> Version électronique - Tout Inspecteur IGQSS DANAS Version papier (voir Liste de diffusion contrôlée)
	IEEAC/SA ²	Arsène SOMA		14-12-16	
VERIFICATION	DANAS ³	Hassane Ibrahim KONE		19-12-16	
VALIDATION	IGQSS ⁴	Lawankilia SIA			
APPROBATION	Directeur Général	Abel SAWADOGO			
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Edition	Date	Justification			
001	Décembre 2016	Création			

¹ Chef du Service Aérodrome

² Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile/Service Aérodrome

³ Directeur des Aéroports de la Navigation Aérienne et de la Sécurité

⁴ Inspection Gestion Qualité Sécurité Sûreté



Liste de diffusion

Numéro de copie	Destinataire	Format
01	Directeur Général ANAC	P/E
02	Responsable Inspection Gestion Qualité Sécurité Sûreté	P/E
03	Directeur des Aéroports de la Navigation Aérienne et de la Sûreté	P/E
04	Chef Service Aéroport	P/E
05	Délégué aux Activités Aéronautiques Nationales du Burkina Faso (DAAN)	P
06	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)	P
N00	Tout inspecteur AGA (Stagiaire, Titulaire ou Principal)	E
00	Chef Cellule Informatique et Documentation	P/E

Observations :

P : Format papier

E : Format électronique

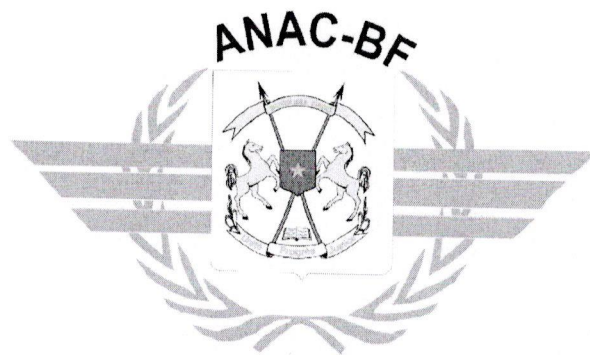
N00 : Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 : Version originale de référence

A

BURKINA FASO

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**GUIDE D'ELABORATION D'UNE
ETUDE AERONAUTIQUE**

1^{ère} édition ; Décembre 2016

φ



Tableau d'approbation

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	
REDACTION	Chef SA ¹	Youssouf OUEDRAOGO			<ul style="list-style-type: none">▪ Version électronique<ul style="list-style-type: none">- <i>Tout Inspecteur</i>- <i>IGQSS</i>- <i>DANAS</i>▪ Version papier (Voir Liste de diffusion contrôlée)
	IEEAC/SA ²	Arsène SOMA			
VERIFICATION	DANAS ³	Hassane Ibrahim KONE			
VALIDATION	IGQSS ⁴	Lawankilia SIA			
APPROBATION	Directeur Général	Abel SAWADOGO			
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Edition	Date	Justification			
001	Décembre 2016	Création			

¹ Chef du Service Aérodrome

² Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile/Service Aérodrome

³ Directeur des Aéroports de la Navigation Aérienne et de la Sécurité

⁴ Inspection Gestion Qualité Sécurité Sécurité



Liste de diffusion

Numéro de copie	Destinataire	Format
01	Directeur Général ANAC	P/E
02	Responsable Inspection Gestion Qualité Sécurité Sûreté	P/E
03	Directeur des Aéroports de la Navigation Aérienne et de la Sûreté	P/E
04	Chef Service Aéroport	P/E
05	Délégué aux Activités Aéronautiques Nationales du Burkina Faso (DAAN)	P
06	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)	P
N00	Tout inspecteur AGA (Stagiaire, Titulaire ou Principal)	E
00	Chef Cellule Informatique et Documentation	P/E

Observations :

P : Format papier

E : Format électronique

N00 : Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 : Version originale de référence



Table des matières

TABLEAU D'APPROBATION	II
LISTE DE DIFFUSION	III
TABLEAU DES REVISIONS	IV
TABLE DES MATIERES	v
CHAPITRE 1 : DEFINITIONS ET ABREVIATIONS	1
1.1 INTRODUCTION	1
1.2 OBJECTIF	1
1.3 PRINCIPE DE CONDUITE D'UNE ETUDE AERONAUTIQUE	1
1.4 EVALUATION DE L'ETUDE AERONAUTIQUE PAR L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	2
CHAPITRE 2 : UTILISATION DU FORMULAIRE	3
ANNEXE : FORMULAIRE ETUDE AERONAUTIQUE	I

A

Chapitre 1 : Définitions et abréviations

1.1 Introduction

Les exploitants d'aérodromes doivent s'assurer que les modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité et que des mesures appropriées sont prises.

En outre, lorsqu'un aérodrome ne peut satisfaire aux exigences d'une norme ou d'une pratique spécifiée d'un règlement, l'exploitant d'aérodromes doit procéder à une étude aéronautique qui démontre qu'un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la norme ou la pratique spécifiée est assuré par d'autres moyens ou mesures.

Une exemption pourra être accordée par les services compétents de l'Autorité de l'aviation civile si l'étude en question est concluante et si des mesures appropriées sont prises.

De telles études aéronautiques sont le plus souvent réalisées lors de la planification de nouveaux travaux (nouvel aéroport) ou de la certification d'un aérodrome existant.

1.2 Objectif

L'objet du présent guide est d'apporter une aide aux exploitants d'aérodromes dans la mise en œuvre de cette exigence.

Ainsi, il est proposé d'utiliser, en tant que support à la réalisation d'une étude aéronautique, un formulaire intitulé étude aéronautique figurant en Annexe au présent document. Celui-ci rassemble l'ensemble des points que l'analyse devra au minimum couvrir.

L'exploitant est libre de choisir la méthode qui lui convient pour réaliser son évaluation et d'utiliser et/ou d'adapter le modèle de formulaire selon ses besoins.

1.3 Principe de conduite d'une étude aéronautique

Les études aéronautiques sont réalisées avant la mise en œuvre de toute modification de l'exploitation découlant d'une opération spécifique ou pour toute modification significative d'une part, d'autre part pour justifier la nécessité d'une exemption aux exigences réglementaires liées à l'infrastructure aéroportuaire.

La démarche proposée pour réaliser des études aéronautiques s'effectue en plusieurs étapes successives, lesquelles peuvent être identifiées comme suit :

- ✓ Description de la modification : objet, justification, entités impactées, réglementation applicable ...



- ✓ Identification des dangers.
- ✓ Evaluation des risques : prise en compte de la fréquence d'occurrence d'un danger et la gravité de ses conséquences ; l'association des deux valeurs de gravité et de fréquence d'occurrence permet d'évaluer un niveau de risque.
- ✓ Atténuation des risques : définition et consolidation des actions qui permettent de rendre acceptables les événements identifiés préalablement inacceptables.
- ✓ Conclusion avec, s'il y a lieu, le rappel des modalités de mise en œuvre des mesures définies.

Le formulaire contient l'ensemble des éléments relatifs à l'étude aéronautique. Il est complété progressivement au fur et à mesure de l'avancement de l'étude.

1.4 Evaluation de l'étude Aéronautique par l'autorité de l'aviation civile

L'étude aéronautique réalisée par l'Exploitant d'aérodrome peut être évaluée et approuvée par l'Autorité de l'aviation Civile en se focalisant sur les points suivants (avant, en cours et après la modification):

- ✓ Toutes les entités concernées par la modification ont été impliquées ;
- ✓ Toutes les mesures d'atténuation de risques sont mises en œuvre ;
- ✓ Existence ou non de nouveaux dangers pendant ou après la modification ;
- ✓ L'efficacité des mesures d'atténuation des risques.

Si l'étude aéronautique a été approuvée par l'Autorité de l'aviation civile, la modification peut être réalisée ou l'exemption peut être accordée selon le cas.



Chapitre 2 : Utilisation du formulaire

Le formulaire présenté ci-après vise à synthétiser et formaliser l'ensemble de l'évaluation réalisée. Pour son élaboration, plusieurs réunions de travail peuvent être nécessaires. Ces réunions ne regroupent pas systématiquement les mêmes représentants ; leurs comptes rendus sont référencés dans le formulaire et joints au dossier. Ainsi, le formulaire évolue au fur et à mesure de l'avancement de l'évaluation. Il est archivé dans les enregistrements du SGS.

I. GENERALITES

1. Objet et Référence de l'étude aéronautique

Il convient de mentionner ici :

- ✓ l'objet de l'étude aéronautique: il s'agit de préciser succinctement la nature de la modification concernée de façon à permettre une identification rapide et claire de l'objet de l'analyse ;
- ✓ la référence de l'étude aéronautique : cette référence est interne à l'exploitant d'aérodrome ; elle vise à identifier de manière unique l'étude aéronautique concernée et à permettre de référencer l'étude dans d'autres documents.

2. Responsable de l'étude aéronautique

Nom :

Fonction :

Le responsable concerné ici est la personne/fonction désignée pour conduire l'étude aéronautique.

3. Suivi du document

Version	Date	Objet de mise à jour	Pages	Auteur

Ces informations doivent permettre de retracer les différentes étapes de la vie du document, de sa création à son approbation.



4. Documents joints éventuels

Présence de documents joints (cartes, notes,...) :

Oui

Non

-
-
-
-
-

Cet encadré présente les documents auxquels l'étude fait référence. Il peut s'agir de références réglementaires, de guides techniques ou l'étude aéronautique.

II. DESCRIPTION DE LA NON CONFORMITE

1. Localisation sur la plateforme

Aire de manœuvre

Aire de trafic

Préciser

La non-conformité peut avoir un impact sur l'aire de mouvement (aire de manœuvre et aire de trafic), ou ses abords. L'information de localisation doit être suffisamment précise afin d'identifier toute la zone concernée (préciser la ou les voies de circulation concernées, la dénomination du parking, la position de l'équipement concerné, etc.).

2. Description succincte de la non-conformité

-
-

Elle doit contenir des informations générales sur la nature de la non-conformité. Ce cadre est principalement destiné à permettre une compréhension aisée et rapide de la non-conformité sans avoir à parcourir l'ensemble du document. Une description complète de la non-conformité figure au paragraphe IV.

Raison de la décision de la modification/exemption

-
-



Cet encadré fournit des informations sur le contexte de la modification/exemption permettant d'en retracer l'origine et sa raison d'être. Ce cadre justifie également la nécessité de la modification/exemption.

Cette justification s'appuie sur des explications d'ordre économique, environnemental, social, technique, réglementaire ou de sécurité.

III. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA NON-CONFORMITE

1. Entités impactées	
Au sein de l'exploitant aéroportuaire	<input type="checkbox"/> Unité 1 <input type="checkbox"/> Unité 2 Justifications :
Au sein de tiers intervenants sur la plate-forme	<input type="checkbox"/> TWR/APP <input type="checkbox"/> Assistant en escale <input type="checkbox"/> Autre : ... <input type="checkbox"/> Exploitants aériens Justifications :

Les entités impactées sont identifiées au sein de l'exploitant d'aérodrome et/ou de tiers intervenants sur la plate forme (impact sur leur mode de travail, leur environnement de travail, les procédures, etc.).

2. Réglementation applicable
Préciser

Il convient de préciser ici l'ensemble des exigences réglementaires à prendre en considération :

A



3. Influence sur le manuel d'aérodrome	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		
4. Influence sur le règlement d'exploitation	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		
5. Influence sur les documents associés au manuel (procédures, protocoles, etc.)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		
6. Influence sur les méthodes de travail des agents de l'exploitant	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		
7. Influence sur les méthodes de travail des agents des autres intervenants	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		
8. Autres non-conformités ayant une interaction avec la non-conformité objet de l'étude	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		

Il convient d'identifier les autres non-conformités pouvant potentiellement impacter la non-conformité objet de l'étude. En effet, à la présence d'autres non-conformités, la situation n'est pas nominale et peut nécessiter des mesures particulières.



IV. DESCRIPTION DETAILLEE DE LA NON-CONFORMITE

-
-

La modification peut concerner une infrastructure, une installation technique, un équipement.

V. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UNE DEROGATION SIMILAIRE

Oui

Non

Préciser

Afin de faciliter l'étude voire l'améliorer par rapport aux modification/exemption similaires passées, il est utile de s'appuyer sur les études antérieures. Ces analyses permettent notamment d'alimenter les réflexions sur :

- ✓ les causes possibles d'évènements liés à la modification ;
- ✓ les conséquences possibles en termes de gravité ;
- ✓ les facteurs qui peuvent potentiellement aggraver les conséquences ;
- ✓ les moyens d'atténuation des risques éprouvés.

Ainsi, si une modification/exemption similaire a déjà eu lieu et si elle est documentée, il convient de le préciser. Par ailleurs, les éventuels évènements survenus suite à cette modification/exemption doivent être mentionnés.

VI. ACTIONS A REALISER

(Réunions, documents à produire/modifier, contacts, etc.)

-
-
-

Le cadre VI contient l'ensemble des actions identifiées par l'exploitant pour mener à bien l'étude. Ces actions peuvent concerner:

- ✓ des réunions pour la coordination avec d'autres entités ;
- ✓ des réunions internes d'étape ;



- ✓ les contacts initiés avec l'autorité de surveillance ;
- ✓ les études intermédiaires permettant de justifier que l'impact de la non-conformité sur la sécurité est réduit autant que possible ;
- ✓ les éventuelles simulations, expérimentations ou autres essais réalisés dans le cadre de l'analyse de sécurité ;
- ✓ les points de validation.

Les noms des participants à ces réunions ainsi que les éventuels experts sollicités doivent être mentionnés.

VII. LISTE DES DANGERS « AEROPORT » IDENTIFIES

Services rendus	Défaillances possibles	Dangers formulés
1)...		
2)...		

Les dangers qui ont été identifiés sont à présenter dans ce cadre. L'exhaustivité de ce recensement est indispensable pour garantir la prise en compte de tous les risques dans l'analyse, laquelle sera effectuée dans un deuxième temps (cf. § VIII).

Pour identifier les dangers, la démarche suivante peut être mise en œuvre : elle consiste à réunir les acteurs impactés par la non conformité (cf. § III.1). Cette (ou ces) réunions organisée (s) et pilotée (s) par l'exploitant peut (peuvent) être conduite (s) sous forme d'un « brainstorming » (cf. Annexe), chaque acteur identifiant les dangers pouvant être induits par la non-conformité.

A



IDENTIFICATION DES DANGERS

L'étude aéronautique nécessite de connaître les situations que l'on souhaite éviter. Ces situations se matérialisent par des dangers pouvant être la source d'incidents et d'accidents.

Par définition, un danger « aéroport » est un événement qui affecte l'aérodrome ou son exploitation et qui a pour conséquences possibles un incident ou un accident. Le danger se situe juste avant l'incident ou l'accident qu'il entraîne. C'est un événement indésirable au regard des services (attendus par les usagers) fournis par l'exploitant d'aérodrome.

Par services on entend toutes les fonctions assurées par les équipements, installations, matériels, moyens et procédures dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome.

Ainsi, le tableau ci-après présente quelques exemples de dangers dans le cas de modifications initiées par l'exploitant d'aérodrome et leurs causes possibles (hors cause navigation aérienne, erreur pilote ou situations météorologiques dégradées).

VIII. EVALUATION DES RISQUES

Il convient d'évaluer le risque pour chaque danger identifié (cf. § VII). Cette évaluation s'effectue en associant les valeurs de gravité et de fréquence d'occurrence.

1. Causes possibles d'un danger

-
-

Cette case contient les causes possibles du danger. Il est nécessaire de s'entourer d'experts sur le domaine concerné et de favoriser le débat pour l'identification des causes.

2. Gravité initiale des conséquences d'un danger

A

B

C

D

E

Les niveaux de gravité sont estimés en prenant en considération l'efficacité des dispositifs permettant de réduire les conséquences de chaque danger. Pour cela, il convient de recenser les dispositifs au sein de l'aérodrome susceptibles d'avoir une influence positive sur les conséquences du danger : ces dispositifs peuvent être des équipements, matériels et/ou procédures.

Le niveau de gravité est estimé sur la base de classification suivante :



Gravité : code alpha et signification	Définitions
A. Catastrophe	<ul style="list-style-type: none">- Équipement détruit- Morts multiples
B. Dangereux	<ul style="list-style-type: none">- Importante réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle qu'il n'est pas sûr que les opérateurs pourront accomplir leur tâche exactement ou complètement- Blessure grave- Dommage majeur à l'équipement
C. Majeur	<ul style="list-style-type: none">- Importante réduction des marges de sécurité,- réduction de la capacité des opérateurs de faire face à des conditions de travail défavorables, du fait d'une augmentation de la charge de travail ou comme résultat de conditions compromettant leur efficacité- Incident grave- Blessures à des personnes
D. Mineur	<ul style="list-style-type: none">- Nuisance- Limites de fonctionnement- Application de procédures d'urgence- Incident mineur
E. Négligeable	<ul style="list-style-type: none">- Peu de conséquences

Le classement de la gravité doit être justifié.

3. Fréquence d'occurrence initiale du danger

<input type="checkbox"/> Extrêmement Improbable	<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Eloigné	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Fréquent
---	-------------------------------------	----------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------

Ce cadre contient le niveau de fréquence d'occurrence du danger. La fréquence est estimée sur la base des causes, en prenant en considération l'efficacité des dispositifs existants. Elle peut être évaluée de manière qualitative ou quantitative.

Le classement de cette fréquence doit être justifié.

Le niveau de fréquence est estimé sur la base de classification suivante :

Fréquence signification	valeur et	Définition
1. Extrêmement Improbable		Moins d'une fois tous les 100 ans (<i>Il est presque inconcevable que l'événement se produise</i>)
2. Improbable		1 à 5 fois tous les 50 ans (<i>Susceptible de se produire parfois (s'est produit peu fréquemment)</i>)
3. Eloigné		1 à 10 fois tous les 10 ans (<i>peu susceptible de se produire, mais possible (s'est produit rarement)</i>)
4. Occasionnel		1 à 10 fois par an (<i>susceptible de se produire parfois ou s'est produit peu fréquemment</i>)
5. Fréquent		Plus de 10 fois par an (<i>susceptible de se produire de nombreuses fois (s'est produit fréquemment)</i>)

NOTE : La probabilité des conséquences négatives s'accroît avec l'augmentation de l'exposition aux conditions dangereuses (taux d'exposition). La matrice proposée ci-dessous, n'intègre pas cette dimension. Il convient donc, au cas par cas, d'adapter le classement de la fréquence en fonction de la situation de l'aérodrome et de son activité. (Exemple : trafic saisonnier, trafic aux heures de pointe, etc...).

4. Acceptabilité des risques avant la mise en place des mesures d'atténuation des risques	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si non, remplir la partie « Atténuation des risques »	

Le niveau d'acceptabilité initial est déterminé à partir de la matrice d'acceptabilité ci-dessous. Pour obtenir ce niveau d'acceptabilité, il suffit d'entrer dans la matrice à l'aide de la gravité initiale des conséquences et de la fréquence d'occurrence initiale du danger concerné.

A

Probabilité du Risque	Gravité du risque				
	Catastrophe A	Dangereux B	Majeur C	Mineur D	Négligeable E
Fréquent 5					
Occasionnel 4					
Eloigné 3					
Improbable 2					
Extrêmement Improbable 1					

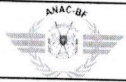
Deux cas sont alors possibles au regard du danger considéré :

- ✓ **Le danger se situe dans la zone verte de la matrice** : le risque est acceptable, la modification peut être mise en œuvre ;
- ✓ **Le danger se situe dans la zone orange ou dans la zone rouge de la matrice** : la modification ne peut être mise en service en l'état. Le risque doit être réévalué par l'introduction de moyens en réduction de risques (Cf. § « Atténuation des risques »).

IX. ATTENUATION DES RISQUES

Mesures d'atténuation des risques	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
Mesure 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mesure 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etc....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A



Dans le cas où la phase d'évaluation initiale des risques a permis d'identifier un ou plusieurs dangers dans la zone orange et/ou rouge de la matrice, il est nécessaire de déterminer des mesures d'atténuation des risques.

Ces mesures d'atténuation des risques peuvent permettre de réduire soit la fréquence d'occurrence, soit la gravité des conséquences du danger considéré, voire les deux.

Par exemple, si le danger est la défaillance d'un équipement, la mise en place d'un programme d'entretien préventif complémentaire peut réduire la fréquence d'occurrence de cet événement.

1. Gravité corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques

<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> E
----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

2. Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques

<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Rare	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Fréquent	<input type="checkbox"/> Très fréquent
-------------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	--

3. Justifications

-
-

Il faut ici fournir à nouveau la gravité des conséquences ainsi que la fréquence d'occurrence du danger en tenant compte des mesures d'atténuation proposées dans le cadre précédent. Les méthodes d'évaluation sont identiques à celles du paragraphe VIII.

4. Acceptabilité des risques après la mise en place des mesures d'atténuation des risques

Oui Non

Trois cas sont possibles au regard du danger considéré:

- ✓ **Le risque est acceptable (zone verte de la matrice)** : la modification peut être mise en œuvre ;
- ✓ **Le risque est « à examiner » (zone orange de la matrice)** : celui-ci peut être accepté par l'exploitant sous réserve d'une surveillance rigoureuse ;
- ✓ **Le risque est inacceptable (zone rouge de la matrice)** : la modification ne peut pas être mise en œuvre.



X. MODALITES D'ACCEPTATION DE LA NON-CONFORMITE

1. Nécessité d'une publication aéronautique ?	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, lesquelles ?		

2. Synthèse des mesures d'atténuation des risques		
Mesures d'atténuation	Entités	Rôles
-		
-		
-		

Toutes les mesures d'atténuation des risques identifiées durant l'étude sont reprises ici, en précisant les entités concernées et le rôle qu'elles jouent dans leur mise en œuvre. Ces entités sont destinataires du formulaire d'analyse (cadre I.6 « destinataires pour action »).

La nécessité éventuelle d'une publication aéronautique peut concerner tant la non-conformité elle-même que les mesures prises pour atténuer les risques.

XI. CONCLUSION DE L'ETUDE

Conclusions du responsable de l'étude :	
-	
-	
-	
Signature du responsable de l'étude :	

A



XII. ACCEPTATION DE LA NON CONFORMITE

Non-conformité acceptée ?

Oui

Non

Signature

Ce cadre informe de l'acceptation du non conformité.

Il est important de noter que de la non-conformité ne pourra être acceptée que si toutes les mesures d'atténuation des risques préalables auront bien été mises en place.

XIII. DIFFUSION

Destinataires pour action

Copie pour information

Comme son nom l'indique, ce cadre contient la liste des entités à laquelle l'étude est communiquée. Il est important d'établir la distinction entre les destinataires pour action et les destinataires pour information (copie), de manière à ce qu'aucune confusion ne soit possible de la part des destinataires.

Il convient de s'assurer que la diffusion du document soit cohérente avec la liste des entités concernées par la modification citées dans le cadre III.

A



ANNEXE : FORMULAIRE ETUDE AERONAUTIQUE

A



I. GENERALITES

1. Objet et Référence de l'étude aéronautique

2. Responsable de l'étude aéronautique

Nom :

Fonction :

3. Suivi du document

Version	Date	Objet de mise à jour	Pages	Auteur

4. Documents joints éventuels

Présence de documents joints (cartes, notes,..) :

Oui

Non

-
-
-
-
-

II. DESCRIPTION DE LA NON CONFORMITE

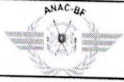
1. Localisation sur la plateforme

Aire de manœuvre

Aire de trafic

Préciser

A



2. Description succincte de la non-conformité

-
-

3. Raison de la décision de la modification/exemption

-
-

III. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA NON-CONFORMITE

1. Entités impactées

Au sein de l'exploitant aéroportuaire	<input type="checkbox"/> Unité 1 <input type="checkbox"/> Unité 2 Justifications :
Au sein de tiers intervenants sur la plateforme	<input type="checkbox"/> TWR/APP <input type="checkbox"/> Assistant en escale <input type="checkbox"/> Autre : ... <input type="checkbox"/> Exploitants aériens Justifications :

2. Réglementation applicable

Préciser

3. Influence sur le manuel d'aérodrome

Oui

Non

Si oui, préciser

A



4. Influence sur le règlement d'exploitation	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		
5. Influence sur les documents associés au manuel (procédures, protocoles, etc.)	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		
6. Influence sur les méthodes de travail des agents de l'exploitant	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		
7. Influence sur les méthodes de travail des agents des autres intervenants	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		
8. Autres non-conformités ayant une interaction avec la non-conformité objet de l'étude	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser		

IV. DESCRIPTION DETAILLEE DE LA NON-CONFORMITE

-
-

V. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UNE DEROGATION SIMILAIRE

Oui Non

Préciser

VI. ACTIONS A REALISER

(Réunions, documents à produire/modifier, contacts, etc.)

-
-



-

VII. LISTE DES DANGERS « AEROPORT » IDENTIFIES

Services rendus	Défaillances possibles	Dangers formulés
1)...		
2)...		

Evènement redouté aéroport n°1

Evaluation de l'acceptabilité des risques – Mesurent d'atténuation des risques

Faire une fiche par évènement redouté aéroport

Désignation de l'évènement redouté :

VIII. EVALUATION DES RISQUES

1. Causes possibles d'un danger

-
-

A



2. Gravité initiale des conséquences d'un danger

<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> E
----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

Gravité : code alpha et signification	Définitions
F. Catastrophe	<ul style="list-style-type: none"> - Équipement détruit - Morts multiples
G. Dangereux	<ul style="list-style-type: none"> - Importante réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle qu'il n'est pas sûr que les opérateurs pourront accomplir leur tâche exactement ou complètement - Blessure grave - Dommage majeur à l'équipement
H. Majeur	<ul style="list-style-type: none"> - Importante réduction des marges de sécurité, - réduction de la capacité des opérateurs de faire face à des conditions de travail défavorables, du fait d'une augmentation de la charge de travail ou comme résultat de conditions compromettant leur efficacité - Incident grave - Blessures à des personnes
I. Mineur	<ul style="list-style-type: none"> - Nuisance - Limites de fonctionnement - Application de procédures d'urgence - Incident mineur
J. Négligeable	<ul style="list-style-type: none"> - Peu de conséquences

3. Fréquence d'occurrence initiale du danger

<input type="checkbox"/> Extrêmement Improbable	<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Eloigné	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Fréquent
---	-------------------------------------	----------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------

Fréquence valeur et signification	Définition
6. Extrêmement Improbable	Moins d'une fois tous les 100 ans (<i>Il est presque inconcevable que l'événement se produise</i>)
7. Improbable	1 à 5 fois tous les 50 ans (<i>Susceptible de se produire parfois (s'est produit peu fréquemment)</i>)

A



8. Eloigné	1 à 10 fois tous les 10 ans (<i>peu susceptible de se produire, mais possible (s'est produit rarement)</i>)
9. Occasionnel	1 à 10 fois par an (<i>susceptible de se produire parfois ou s'est produit peu fréquemment</i>)
10. Fréquent	Plus de 10 fois par an (<i>susceptible de se produire de nombreuses fois (s'est produit fréquemment)</i>)

4. Acceptabilité des risques avant la mise en place des mesures d'atténuation des risques Oui Non

Si non, remplir la partie « Atténuation des risques »

Probabilité du Risque	Gravité du risque				
	Catastrophe A	Dangereux B	Majeur C	Mineur D	Négligeable E
Fréquent 5					
Occasionnel 4					
Eloigné 3					
Improbable 2					
Extrêmement Improbable 1					

IX. ATTENUATION DES RISQUES

Mesures d'atténuation des risques	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
Mesure 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mesure 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etc....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A



1. Gravité corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques

<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> E
----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------

2. Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques

<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Rare	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Fréquent	<input type="checkbox"/> Très fréquent
-------------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	--

3. Justifications

-
-

4. Acceptabilité des risques après la mise en place des mesures d'atténuation des risques

Oui Non

X. MODALITES D'ACCEPTATION DE LA NON-CONFORMITE

1. Nécessité d'une publication aéronautique ?

Oui Non

Si oui, lesquelles ?

2. Synthèse des mesures d'atténuation des risques

Mesures d'atténuation	Entités	Rôles
-		
-		
-		

XI. CONCLUSION DE L'ETUDE

Conclusions du responsable de l'étude :



--

Signature du responsable de l'étude :		
---------------------------------------	--	--

XII. ACCEPTATION DE LA NON CONFORMITE

Non-conformité acceptée ?	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
---------------------------	------------------------------	------------------------------

Signature

--

XIII. DIFFUSION

Destinataires pour action

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Copie pour information

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------