

Janvier 2018



Annexe à la décision No du fixant les procédures relatives à la réalisation des études d'analyse et d'évaluation des risques liés à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome

009577 61 - 8 MARS 2018

République Tunisienne
Ministère du Transport
Direction Générale de l'Aviation Civile

Sommaire

1.	Introduction.....	3
1.1.	Contexte.....	3
1.2.	Objet et limites de l'annexe.....	3
1.3.	Principe de conduite des analyses d'impact sur la sécurité.....	3
2.	Utilisation du formulaire.....	4
I.	Généralités.....	4
II.	Description de la modification proposée.....	5
III.	Eléments caractéristiques de la modification.....	6
IV.	Description détaillée de la modification.....	7
V.	Retour d'expérience sur une modification similaire.....	7
VI.	Actions à réaliser.....	7
VII.	Liste des événements redoutés « Aéroport » identifiés.....	8
VIII.	Evaluation des risques.....	10
IX.	Atténuation des risques.....	12
X.	Modalités de la mise en œuvre de la modification.....	13
XI.	Conclusion de l'étude.....	13
XII.	Approbation de la modification.....	13
XIII.	Diffusion.....	14





1. Introduction

1.1. Contexte

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.

1.2. Objet et limites de l'annexe

L'objet de la présente annexe 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 analyse d'impact sur la sécurité, un formulaire intitulé **Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroporuaire** figurant en appendice 2. Celui-ci rassemble l'ensemble des points que l'analyse devra à minima couvrir.

La présente annexe vise à donner les indications et explications nécessaires pour compléter ce formulaire.

1.3. Principe de conduite des analyses d'impact sur la sécurité

Les analyses d'impact sur la sécurité s'appliquent à toute modification de procédures, d'équipements, matériels et/ou caractéristiques physiques des infrastructures aéroporuares. Elles sont menées avant la mise en œuvre de la modification et couvrent les éventuelles phases transitoires (périodes de travaux par exemple) et la situation résultant de la modification.

La démarche proposée pour réaliser des analyses d'impact sur la sécurité s'effectue en plusieurs étapes successives, lesquelles peuvent être identifiées comme suit :

- Description de la modification : objet, justification, entités impactées, réglementation applicable ...
- Identification des événements redoutés.
- Evaluation des risques : prise en compte de la fréquence d'occurrence d'un événement redouté 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'analyse menée dans le cadre de la modification. Il est complété progressivement au fur et à mesure de l'avancement de l'analyse.

2. Utilisation du formulaire

I. Généralités

1. Objet et Référence de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire

Il convient de mentionner ici :

□ l'objet de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire : 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'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire : cette référence est interne à l'exploitant d'aérodrome ; elle vise à identifier de manière unique l'analyse concernée et à permettre de référencer l'analyse dans d'autres documents.

2. Identification du service responsable de la modification

Service :

Cet encadré a pour objet d'identifier le service qui est à l'origine de la modification.

3. Responsable de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire

Nom : _____
 Fonction: _____

Le responsable concerné ici est la personne/fonction désignée pour conduire l'analyse d'impact sur la sécurité.

4. Suivi du document

Version	Date	Objet de la 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.

5. Documents joints éventuels

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

Cet encadré présente les documents auxquels l'analyse fait référence. Il peut s'agir de références réglementaires, de guides techniques ou d'autres analyses d'impact sur la sécurité. Les documents produits dans le cadre de la modification elle-même (note de faisabilité, programme de mise en œuvre de la modification, avant projet sommaire, plans, etc.) devraient également être mentionnés.

* * *





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

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

-
-
4. Raison de la décision de modification

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

-
-
3. Description succincte de la modification

La modification 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.).

Dans le cas où il s'agit de la modification d'une procédure, il convient de préciser, le cas échéant, la zone géographique où elle s'applique.

Préciser
2. Localisation sur la plateforme
<input type="checkbox"/> Aire de manœuvre <input type="checkbox"/> Aire de trafic

La modification peut être :

- temporaire lorsque qu'elle a une durée déterminée sur l'exploitation de l'aérodrome. Il convient dans ce cas d'indiquer les dates et heures de début et de fin de la mise en œuvre de la modification (la case « Permanente » est à laisser vierge).
- ou permanente lorsque l'exploitation de l'aérodrome est modifiée de façon pérenne. Il convient dans ce cas d'indiquer la date de début de la mise en œuvre de la modification, de cocher la case « permanente » et de laisser vierge la date de fin.

(Exemple : création d'une voie de circulation).

(Exemple : modification de conditions d'exploitation pendant des phases de travaux).

Fin : / / 20 inclus à h ou <input type="checkbox"/> Permanente
Début : / / 20 inclus à h
1. Date et durée prévues de la modification

II. Description de la modification proposée
--



8. Autres modifications en cours ayant une interaction avec la modification envisagée	<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 :
6. Influence sur les méthodes de travail des agents de l'exploitant	<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
4. Influence sur le règlement d'exploitation	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	Si oui, préciser
3. Influence sur le manuel d'aérodrome	<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non	Si oui, préciser

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

2. Réglementation applicable	
------------------------------	--

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.).

1. Entités impactées	<input type="checkbox"/> Unité 1 <input type="checkbox"/> Unité 2 ...	<input type="checkbox"/> TWR/APP <input type="checkbox"/> Assistant en escale Autre : ...	<input type="checkbox"/> Exploitants aériens Justifications :
	<input type="checkbox"/> Unité 1 <input type="checkbox"/> Unité 2 ...	<input type="checkbox"/> TWR/APP <input type="checkbox"/> Assistant en escale Autre : ...	<input type="checkbox"/> Exploitants aériens Justifications :

III. Eléments caractéristiques de la modification



Il convient d'identifier les autres modifications de la plateforme pouvant potentiellement impacter la modification envisagée. En effet, du fait des autres travaux en cours, la situation n'est pas nominale et peut nécessiter des mesures particulières.

* * *

IV. Description détaillée de la modification
-
-

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

* * *

V. Retour d'expérience sur une modification similaire
<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Préciser

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

- les causes possibles d'événements 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 similaire a déjà eu lieu et si elle est documentée, il convient de le préciser. Par ailleurs, les éventuels événements survenus suite à cette modification doivent être mentionnés.

* * *

VI. Actions à réaliser
(réunions, documents à produire/modifier, contacts, etc.)
-
-

Le cadre VI contient l'ensemble des actions identifiées par l'exploitant pour mener à bien l'analyse. 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 modification sur la sécurité est réduit autant que possible ;
- les éventuelles simulations, expérimentations ou autres essais réalisés dans le cadre de l'analyse de sécurité ;



L'analyse de l'impact sur la sécurité nécessite de connaître les situations que l'on souhaite éviter. Ces situations se matérialisent par des événements « redoutés » pouvant être la source d'incidents et d'accidents.

Par définition, un événement redouté « aéroport » est un événement qui affecte l'aérodrome ou son exploitation et qui a pour conséquences possibles un incident ou un accident. L'événement redouté 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 d'événements redoutés 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).

Identification des Evénements redoutés (ER)

Les événements redoutés 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 événements redoutés (ER), la démarche suivante peut être mise en œuvre : elle consiste à réunir les acteurs impactés par la modification (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. appendice 1), chaque acteur identifiant les événements redoutés pouvant être induits par la modification.

Services rendus	Détailles possibles	Evénements redoutés formés	1) ...		2) ...	

VII. Liste des événements redoutés « Aéroport » identifiés

* * *

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



Causes possibles (hors causes NA ou erreurs pilotes)	Incursion sur piste d'un avion Mauvais balisage après changement, panne de balisage, information aéronautique erronée
Incursion sur piste d'un véhicule	Travaux en cours, mauvaise information des intervenants
Incursion sur piste d'un piéton	Travaux en cours, mauvaise information
Piste contaminée	travaux en cours, présence d'huile
Sortie de taxiway	Travaux, problème de balisage
FOD	Travaux, changement de procédure d'inspection de l'aire de mouvement, changement de sous-traitant
Intrusion d'un animal sur l'aire de mouvement	Changement de procédure de fauchage, modification des clôtures
Présence d'oiseau pendant le mouvement d'un aéronef	Changement de procédure de fauchage, chantiers ouverts
Accrochage avion/véhicule	Travaux en cours, mauvaise information
Accrochage avion/piéton	Travaux en cours, mauvaise information
Accrochage avion/avion	Changement postes de stationnement, changement de cheminement
Accrochage avion/objet ou équipement (ex passerelle)	Changement postes de stationnement, changement procédure d'arrimage en cas de vent fort
Erreur de cheminement d'un aéronef	Travaux, mauvais balisage, information aéronautique erronée
Erreur de cheminement d'un véhicule	Travaux, mauvais balisage, mauvaise formation ou information d'un intervenant, information aéronautique erronée

* * *

**EXEMPLES D'ÉVÉNEMENTS REDOUTES AÉROPORT
(LISTE NON EXHAUSTIVE)**



Ce cadre contient le niveau de fréquence d'occurrence de l'événement redouté. 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.

<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Rare	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Fréquent	<input type="checkbox"/> Très fréquent
3. Fréquence d'occurrence initiale de l'événement redouté				

Le classement de la gravité doit être justifié.

Gravité	Définition
A. Catastrophique	Matériel, avion et/ou véhicule détruit. Nombreux morts.
B. Grave	Souffrance physique ou charge de travail telle qu'on ne peut plus être sûr que les opérateurs fourniront un travail précis ou complet. Blessures graves ou décès de plusieurs personnes. Importants dégâts matériels.
C. Majeure	Perte de capacité des opérateurs à faire face à des conditions d'exploitation négatives suite à une augmentation de la charge de travail en raison de conditions limitant leur efficacité. Incident grave. Personnes blessées.
D. Mineure	Désagrément. Limitation de l'exploitation. Recours à des procédures d'urgence. Incident mineur.
E. Négligeable	Peu de conséquences.

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

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

<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C	<input type="checkbox"/> D	<input type="checkbox"/> E
2. Gravité initiale des conséquences de l'événement redouté				

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

-
-
1. Causes possibles de l'événement redouté

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

VIII. Evaluation des risques



* * *

- L'ER se situe dans la zone orange ou dans la zone rouge de la matrice : la modification ne peut être mise en œuvre ;
- L'ER se situe dans la zone verte de la matrice : le risque est acceptable, la modification

Deux cas sont alors possibles au regard de l'évènement redouté considéré :

Fréquence	Très élevée	Élevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
A - Catastrophique					
B - Grave					
C - Majeur					
D - Mineur					
E - Négligeable					

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 de l'évènement redouté concerné.

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

Si non, remplir la partie « Atténuation des risques »

Oui Non

NOTE : La probabilité des conséquences négatives s'accroît avec l'augmentation de l'exposition aux conditions dangereuses (aux 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...).

Fréquence	Définition
Très élevée	Plus de 10 fois par an
Élevée	1 à 10 fois par an
Occasionnelle	1 à 10 fois tous les 10 ans
Rare	1 à 5 fois tous les 50 ans
Improbable	Moins d'une fois tous les 100 ans

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



- 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.

Trois cas sont possibles au regard de l'évènement redouté considéré :

4. Acceptabilité des risques après mise en place des mesures d'atténuation des risques <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
--

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

-				
-				
3. Justifications				
<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Rare	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Fréquent	<input type="checkbox"/> Très fréquent
2. Fréquence d'occurrence 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
1. Gravité corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques				

Dans le cas où la phase d'évaluation initiale des risques a permis d'identifier un ou plusieurs ER 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 de l'ER considéré, voire les deux.

Par exemple, si l'évènement redouté 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 évènement.

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

--	--	--	--	--



Signature		
Modification acceptée ?	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON
XII. Approbation de la modification		

* * *

		Signature du responsable de l'étude :
- -		
Conclusions du responsable de l'étude :		
XI. Conclusion de l'étude		

* * *

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 modification elle-même que les mesures prises pour atténuer les risques.

		- - -
Mesures d'atténuation	Entités	Rôles
2. Synthèse des mesures d'atténuation des risques		
Si oui, lesquelles ?		
1. Nécessité d'une publication aéronautique ?	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON

X. Modalités de la mise en œuvre de la modification
--



Comme son nom l'indique, ce cadre contient la liste des entités à laquelle l'analyse 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.

XIII. Diffusion			
Destinataires pour action			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<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"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ce cadre informe de l'acceptation de mise en œuvre de la modification.

Il est important de noter que la mise en œuvre de la modification ne pourra être effectuée que si toutes les mesures d'atténuation des risques préalables auront bien été mises en place.



Appendice 1

Définitions

Accident (annexe 13 à la convention de Chicago de l'OACI) :

Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui 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, et au cours duquel :

- 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 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 au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement;
- ou l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Analyse d'impact sur la sécurité aéroportuaire :

Dans le cadre du système de gestion de la sécurité des aéroports, ensemble des activités menées visant à évaluer et atténuer les risques associés à une modification.

Brainstorming :

Le brainstorming est un moyen pour les groupes de générer très rapidement un maximum d'idées en mettant à profit la dynamique du groupe et la créativité de ses participants (méthode élaborée par A.F. Osborne dans les années 1930). Le brainstorming est particulièrement utile lorsque l'on essaye de générer des idées au sujet de problèmes, de secteurs susceptibles d'être améliorés, de causes ou de solutions possibles. Celui-ci s'effectue en deux temps :

- le premier consiste à générer les idées, librement ou de façon structurée en organisant le tour de parole, mais sans en débattre ;
- le second consiste à évaluer et valider chaque idée émise.

Danger :

Situation, événement ou circonstance susceptible d'engendrer un incident ou un accident.

Fréquence d'occurrence :

- quantitative** : Rapport entre le nombre d'occurrences estimé d'un événement redouté et une grandeur de référence. Cette grandeur de référence peut être le nombre de mouvements, d'heures de vol, d'années, etc.
- qualitative** : Estimation du nombre d'occurrence par années, mois, jours, ou heure, d'un événement donné.

Gravité :

Nature des dommages corporels ou matériels pouvant résulter de la conséquence d'un danger.

Incident grave (annexe 13 à la convention de Chicago de l'OACI) :

Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.





Incident (annexe 13 à la convention de Chicago de l'OACI) : Événement autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation

Modification :

Modification de procédures, d'équipements, matériels et/ou caractéristiques physiques des infrastructures aéroportuaires.

Risque :

Combinaison de la fréquence d'occurrence de l'évènement redouté et de la gravité de ses conséquences.

Risque acceptable:

Le risque « acceptable » résulte d'une décision explicite établie de façon objective. Un risque peut être considéré comme acceptable si le risque initial ou résiduel défini par sa probabilité et sa gravité est classé comme mineur ou insignifiant. Ce classement s'effectue généralement à l'aide d'une matrice d'évaluation des risques préalablement déterminée pour l'activité concernée. L'utilisation d'une telle matrice permet également d'assurer des évaluations homogènes.

Service :

On entend par service toutes les finalités auxquelles sont destinées les équipements, matériels, moyens ou procédures dont un exploitant se dote pour répondre aux besoins des usagers.



Appendice 2

Formulaire de l'analyse d'impact sur la sécurité aéroportuaire



Permanente

Fin : ___ / ___ / 20___ inclus à ___ h ___

Début : ___ / ___ / 20___ inclus à ___ h ___

ou

I. Date et durée prévues de la modification

II. DESCRIPTION DE LA MODIFICATION PROPOSEE

•
•
•

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

5. Documents joints éventuels

Version	Date	Objet de la mise à jour	Pages	Auteur

4. Suivi du document

Nom :

Fonction :

3. Responsable de l'analyse d'impact sur la sécurité aéroportuaire

Service :

2. Identification du service à l'origine de la modification

1. Objet et référence de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire

I. GENERALITES

Formulaire de l'analyse d'impact sur la sécurité aéroportuaire

Designation de l'Organisme

Formulaire de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire

Date : -- / -- / ----



Désignation de l'Organisme		Formulaire de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire		Date : -- / -- / ----
2. Localisation sur la plateforme <input type="checkbox"/> Aire de manœuvre <input type="checkbox"/> Aire de trafic <input type="checkbox"/>				
Préciser				
3. Description détaillée de la modification				
4. Raison de la décision de modification				
III. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA MODIFICATION				
1. Entités impactées				
Au sein de l'exploitant aéroportuaire		Justifications : <input type="checkbox"/> Unité 1 <input type="checkbox"/> Unité 2 ...		
Au sein de tiers intervenants sur la plate-forme		Justifications : <input type="checkbox"/> Exploitants aériens <input type="checkbox"/> Assistant en escale <input type="checkbox"/> Autre : ...		
2. Réglementation applicable				
Si oui, préciser :				
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				



Préciser :

Oui Non

V. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UNE MODIFICATION SIMILAIRE

IV. DESCRIPTION DETAILLEE DE LA MODIFICATION

Si oui, préciser :

Oui Non

8. Autres modifications en cours ayant une interaction avec la modification envisagée

Si oui, préciser :

Oui Non

7. Influence sur les méthodes de travail des agents des autres intervenants

Si oui, préciser :

Oui Non

6. Influence sur les méthodes de travail des agents de l'exploitant

Si oui, préciser :

Formulaire de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire

Désignation de l'Organisme

Date : -- / -- / ----



•
•
•

VI. ACTIONS A REALISER (réunions, documents à produire/modifier, contacts DGAC, etc.)

Date : -- / -- / ----	Formulaire de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire	Désignation de l'Organisme
-----------------------	--	----------------------------



Large empty rectangular area for content, with a small "..." at the bottom right corner.

ER1 :
ER2 :
...

VII. LISTE DES EVENEMENTS REDOUTES « AEROPORT »

Désignation de l'Organisme	Formulaire de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire	Date : -- / -- / ----
----------------------------	--	-----------------------



Fréquence	Très fréquent	Fréquent	Occasionnel	Rare	Improbable
Gravité initiale	Catastrophique	Grave	Majeur	Mineur	Négligeable

Indiquer dans la matrice d'acceptabilité du risque ci-dessous, les événements redoutés AVANT mise en place des moyens en réduction de risques

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

Justifications du classement

Improbable Rare Occasionnel Fréquent Très fréquent

Fréquence d'occurrence initiale de l'événement redouté

Catastrophique Grave Majeur Mineur Négligeable

Gravité initiale des conséquences de l'événement redouté

-
-
-

Causes possibles de l'événement redouté

VIII. EVALUATION DES RISQUES

Désignation de l'événement redouté :

Evénement redouté aéroport n°1
 Evaluation de l'acceptabilité des risques – Mesures d'atténuation des risques
Faire une fiche par événement redouté aéroport

Désignation de l'Organisme

Formulaire de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire

Date : -- / -- / ----



	Fréquence	Gravité initiale	Très fréquent	Fréquent	Occasionnel	Rare	Improbable
	Catastrophique	Grave	Majeur	Mineur	Négligeable		

Indiquer dans la matrice d'acceptabilité du risque ci-dessous, les événements redoutés APRES mise en place des mesures d'atténuation des risques

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

3. Justifications

Improbable Rare Occasionnel Fréquent Très fréquent

2. Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques

Catastrophique Grave Majeur Mineur Négligeable

1. Gravité corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques

Mesures d'atténuation des risques	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"/>
Actions sur :			

IX. ATTENUATION DES RISQUES

Designation de l'Organisme	Formulaire de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire	Date : -- / -- / ----
----------------------------	--	-----------------------



Signature
Modification acceptée ?
<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON
XII. APPROBATION DE LA MODIFICATION

		Signature du responsable de l'étude :
Conclusions du responsable de l'étude :		
XI. CONCLUSION DE L'ETUDE		

		• •
		• • •
Echéance	Entité	Mesures d'atténuation des risques
2. Récapitulatif des mesures d'atténuation des risques à mettre en œuvre		
Si oui, laquelle ?		
1. Nécessité d'une publication aéronautique ?		
<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON		
X. MODALITES DE MISE EN OEUVRE DE LA MODIFICATION		

Date : -- / -- / ----	Formulaire de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire	Designation de l'Organisme
-----------------------	--	----------------------------



XIII. DIFFUSION			
Destinataires pour action			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<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"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Designation de l'Organisme	Formulaire de l'Analyse d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire	Date : -- / -- / ----
-----------------------------------	---	------------------------------

République Tunisienne
Ministère du Transport
Direction Générale de l'Aviation Civile

Annexe 2 à la décision N° du fixant les procédures relatives à
la réalisation des études d'analyse et d'évaluation des risques liés à la
sécurité de l'exploitation de l'aérodrome



Novembre
2017

Sommaire

1.	Introduction.....	3
1.1.	Contexte.....	3
1.2.	Objet et limites de l'annexe.....	3
1.3.	Principe de conduite des études aéronautiques.....	3
2.	Utilisation du formulaire.....	4
3.	Généralités.....	4
4.	II. Description de la demande d'autorisation exceptionnelle.....	5
5.	III. Eléments caractéristiques de la demande d'autorisation exceptionnelle.....	6
6.	IV. Description détaillée de la demande d'autorisation exceptionnelle.....	7
7.	V. Retour d'expérience sur une demande d'autorisation exceptionnelle similaire.....	7
7.	VI. Actions à réaliser.....	7
8.	VII. Liste des événements redoutés « Aéroport » identifiés.....	8
9.	VIII. Evaluation des risques.....	9
11.	IX. Atténuation des risques.....	11
12.	X. Modalités d'acceptation de la demande d'autorisation exceptionnelle.....	12
12.	XI. Conclusion de l'étude aéronautique.....	12
12.	XII. Approbation de la demande d'autorisation exceptionnelle.....	12
13.	XIII. Diffusion.....	13
3.	Suivi du document.....	1
4.	Documents joints éventuels.....	1



1. Introduction

1.1. Contexte

Les exploitants d'aérodromes doivent s'assurer que les demandes d'autorisation exceptionnelle liées à l'infrastructure aéroporuaire sont évaluées au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité, et que des mesures appropriées sont prises.

1.2. Objet et limites de l'annexe

L'objet de la présente annexe est d'apporter une aide aux exploitants d'aérodromes dans la mise en oeuvre de cette exigence.

Ainsi, il est proposé d'utiliser, en tant que support à la réalisation d'une étude aéronautique d'évaluation et d'atténuation des risques, un formulaire intitulé **Etude Aéronautique** figurant en appendice. Celui-ci rassemble l'ensemble des points que l'analyse devra à minima couvrir.

La présente annexe vise à donner les indications et explications nécessaires pour compléter ce formulaire.

1.3. Principe de conduite des études aéronautiques

Les études aéronautiques sur la sécurité s'appliquent à toutes les demandes d'autorisation exceptionnelle liées aux aspects géographiques ou physiques des infrastructures aéroporuares.

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

- Description l'étude : objet, justification, entités impactées, réglementation applicable ...
- Identification des événements redoutés.
- Evaluation des risques : prise en compte de la fréquence d'occurrence d'un événement redouté 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 oeuvre des mesures définies.

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



2. Utilisation du formulaire

I. Généralités

--

1. Objet et Référence de l'Etude Aéronautique sur la Sécurité Aéroportuaire

--

Il convient de mentionner ici :

□ l'objet de l'étude aéronautique sur la Sécurité Aéroportuaire : il s'agit de préciser succinctement la nature l'autorisation exceptionnelle concernée de façon à permettre une identification rapide et claire de l'objet de l'analyse ;

□ la référence de l'étude aéronautique sur la Sécurité Aéroportuaire : cette référence est interne à l'exploitant d'aérodrome ; elle vise à identifier de manière unique l'analyse concernée et à permettre de référencer l'analyse dans d'autres documents.

2. Responsable de l'Etude Aéronautique sur la Sécurité Aéroportuaire

Nom :	Fonction:
-------	-----------

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

3. Suivi du document

Version	Date	Objet de la 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

	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON
Présence de documents joints (cartes, notes,..) :		

Cet encadré présente les documents auxquels l'étude fait référence. Il peut s'agir de références réglementaires, de guides techniques ou d'autres études aéronautiques sur la sécurité. Les documents produits dans le cadre de l'étude elle-même devraient également être mentionnés.

* * *





* * *

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

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

-
-
3. Raison de la demande d'autorisation exceptionnelle

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

-
-
2. Description succincte de demande d'autorisation exceptionnelle

La demande d'autorisation exceptionnelle 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.).

Préciser
1. Localisation sur la plateforme
<input type="checkbox"/> Aire de manœuvre <input type="checkbox"/> Aire de trafic

II. Description de la demande d'autorisation exceptionnelle
--



* * *

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
6. Influence sur les méthodes de travail des agents de l'exploitant <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
4. Influence sur le règlement d'exploitation <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser
3. Influence sur le manuel d'aérodrome <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non

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

2. Réglementation applicable

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.).

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

III. Eléments caractéristiques de la demande d'autorisation exceptionnelle



* * *

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

- les points de validation.
- l'analyse de sécurité ;
- les éventuelles simulations, expérimentations ou autres essais réalisés dans le cadre de l'analyse de sécurité ;
- les études intermédiaires permettant de justifier que l'impact de la demande d'autorisation exceptionnelle sur la sécurité est réduit autant que possible ;
- les contacts initiés avec l'autorité de surveillance ;
- des réunions internes d'étape ;
- des réunions pour la coordination avec d'autres entités ;

Ces actions peuvent concerner :

Le cadre VI contient l'ensemble des actions identifiées par l'exploitant pour mener à bien l'analyse.

-
-
VI. Actions à réaliser (réunions, documents à produire/modifier, contacts, etc.)

* * *

Ainsi, si une demande d'autorisation exceptionnelle similaire a déjà eu lieu et si elle est documentée, il convient de le préciser. Par ailleurs, les éventuels événements survenus suite à cette demande d'autorisation exceptionnelle doivent être mentionnés.

- les facteurs qui peuvent potentiellement aggraver les conséquences ;
- les moyens d'atténuation des risques éprouvés.
- les causes possibles d'événements liés à la demande d'autorisation exceptionnelle ;
- les conséquences possibles en termes de gravité ;

Afin de faciliter l'analyse voire de l'améliorer par rapport aux demandes d'autorisation exceptionnelle similaires passées, il est utile de s'appuyer sur les analyses antérieures. Ces analyses permettent notamment d'alimenter les réflexions sur :

Préciser
<input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
V. Retour d'expérience sur une demande d'autorisation exceptionnelle similaire

* * *

-
-
IV. Description détaillée de la demande d'autorisation exceptionnelle



L'analyse de l'impact sur la sécurité nécessite de connaître les situations que l'on souhaite éviter. Ces situations se matérialisent par des événements « redoutés » pouvant être la source d'incidents et d'accidents.

Par définition, un événement redouté « aéroport » est un événement qui affecte l'aérodrome ou son exploitation et qui a pour conséquences possibles un incident ou un accident. L'événement redouté 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.

Identification des Evénements redoutés (ER)

Les événements redoutés 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 événements redoutés (ER), la démarche suivante peut être mise en œuvre : elle consiste à réunir les acteurs impactés par la demande d'autorisation exceptionnelle (cf. § III.1). Cette (ou ces) réunions organisées (s) et pilotée (s) par l'exploitant peut (peuvent) être conduite (s) sous forme d'un « brainstorming » (cf. appendice), chaque acteur identifiant les événements redoutés pouvant être induits par la demande d'autorisation exceptionnelle.

Services rendus	Détailles possibles	Evénements redoutés formulés
1) ...		
2) ...		

VII. Liste des événements redoutés « Aéroport » identifiés



La fréquence de l'événement redouté. La fréquence est considérée l'efficacité des dispositifs existants. Elle doit être

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

Événement redouté

<p>à faire face à des conditions d'exploitation négatives suite à de travail en raison de conditions limitant leur efficacité.</p> <p>le travail telle qu'on ne peut plus être sûr que les opérateurs sont complets. Blessures graves ou décès de plusieurs personnes.</p>
<p>Requiescences. Recours à des procédures d'urgence.</p>
<p>Définition</p>

Classification suivante :

Un événement redouté, il convient de recenser les conséquences de des équipements, matériels et/ou procédures.

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

Événement redouté

Il est nécessaire de s'entourer le débat pour l'identification des causes.

Événement redouté identifié (cf. § VII). Cette évaluation de fréquence d'occurrence.

--



* * *

Deux cas sont alors possibles au regard de l'évènement redouté considéré :

- L'ER se situe dans la zone verte de la matrice : le risque est acceptable, la demande d'autorisation exceptionnelle peut être acceptée ;
- L'ER se situe dans la zone orange ou dans la zone rouge de la matrice : la demande d'autorisation exceptionnelle ne peut être acceptée en l'état. Le risque doit être réévalué par l'introduction de moyens en réduction de risques (Cf. § IX « Atténuation des risques »).

Fréquence	Très élevée	Élevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
A - Catastrophique	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
B - Grave	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
C - Majeur	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
D - Mineur	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
E - Négligeable	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange

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 de l'évènement redouté concerné.

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

Oui Non

Si non, remplir la partie « Atténuation des risques »

NOTE : La probabilité des conséquences négatives s'accroît avec l'augmentation de l'exposition aux conditions dangereuses (aux 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...).

Fréquence	Définition
Très élevée	Plus de 10 fois par an
Élevée	1 à 10 fois par an
Occasionnelle	1 à 10 fois tous les 10 ans
Rare	1 à 5 fois tous les 50 ans
Improbable	Moins d'une fois tous les 100 ans

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



* * *

- Le risque est acceptable (zone verte de la matrice) : la demande d'autorisation exceptionnelle peut être acceptée ;
 - 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 demande d'autorisation exceptionnelle ne peut pas être acceptée.
- Trois cas sont possibles au regard de l'évènement redouté considéré :

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

Oui Non

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

- -				
3. Justifications				
<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Rare	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Fréquent	<input type="checkbox"/> Très fréquent
2. Fréquence d'occurrence 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
1. Gravité corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques				

Dans le cas où la phase d'évaluation initiale des risques a permis d'identifier un ou plusieurs ER 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 de l'ER considéré, voire les deux.

IX. Atténuation 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....				



Ce cadre informe de l'approbation de la demande d'autorisation exceptionnelle. Il est important de noter que la mise en œuvre de l'autorisation exceptionnelle ne pourra être effectuée que si toutes les mesures d'atténuation des risques préalables auront bien été mises en place.

Signature	
Etude acceptée ?	
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON
XII. Approbation de la demande d'autorisation exceptionnelle	

* * *

Signature du responsable de l'étude :	
Conclusions du responsable de l'étude :	
XI. Conclusion de l'étude aéronautique	

* * *

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 intitulé Etude Aéronautique.

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

X. Modalités d'acceptation de la demande d'autorisation exceptionnelle



Comme son nom l'indique, ce cadre contient la liste des entités à laquelle l'analyse 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 l'autorisation exceptionnelle citées dans le cadre III.

XIII. Diffusion			
Destinataires pour action			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<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"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Appendice

Formulaire de l'étude aéronautique



II. Description de la demande d'autorisation exceptionnelle	
1. Localisation sur la plateforme	<input type="checkbox"/> Aire de manœuvre <input type="checkbox"/> Aire de trafic
Préciser	
2. Description détaillée de la demande d'autorisation exceptionnelle	

	• • •
4. Documents joints éventuels	
Présence de documents joints (cartes, notes,..) : <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	

Version	Date	Objet de la mise à jour	Pages	Auteur

2. Responsable de l'Etude Aéronautique sur la Sécurité Aéroportuaire	Nom :
Fonction:	

1. Objet et référence de l'Etude Aéronautique sur la Sécurité Aéroportuaire	
--	--

I. Généralités

Formulaire de l'étude aéronautique

Designation de l'Organisme	Formulaire de l'étude aéronautique	Date : -- / -- / ----
----------------------------	------------------------------------	-----------------------



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 :	
5. Influence sur les documents associés au manuel (procédures, protocoles, etc.)	
<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 :	
3. Influence sur le manuel d'aérodrome	
<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non
2. Réglementation applicable	
Au sein de tiers intervenants sur la plate-forme <input type="checkbox"/> Exploitants aériens <input type="checkbox"/> Assistant en escale <input type="checkbox"/> Autre : ...	Justifications :
Au sein de l'exploitant aéroportuaire <input type="checkbox"/> Unité 1 <input type="checkbox"/> Unité 2 ...	Justifications :
1. Entités impactées	
III. Eléments caractéristiques de la demande d'autorisation exceptionnelle	

3. Raison de la demande d'autorisation exceptionnelle	

Date : -- / -- / ----	Formulaire de l'étude aéronautique	Désignation de l'Organisme
-----------------------	------------------------------------	----------------------------



Préciser :

Oui Non

V. Retour d'expérience sur une demande d'autorisation exceptionnelle similaire

-
-
-

IV. Description détaillée de la demande d'autorisation exceptionnelle

Si oui, préciser :

Oui Non

7. Influence sur les méthodes de travail des agents des autres intervenants

Désignation de l'Organisme

Formulaire de l'étude aéronautique

Date : -- / -- / ----



Large empty rectangular area for content, with three dots (•••) at the bottom right corner.

VI. Actions à réaliser (réunions, documents à produire/modifier, contacts DGAC, etc.)

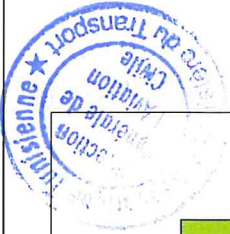
Designation de l'Organisme	Formulaire de l'étude aéronautique	Date : -- / -- / ----
----------------------------	------------------------------------	-----------------------



ER1 :
ER2 :
...

VII. Liste des événements redoutés « aéroport » identifiés

Designation de l'Organisme	Formulaire de l'étude aéronautique	Date : -- / -- / ----
----------------------------	------------------------------------	-----------------------



Fréquence	Très fréquent	Fréquent	Occasionnel	Rare	Improbable
Gravité initiale	Catastrophique	Grave	Majeur	Mineur	Négligeable

Indiquer dans la matrice d'acceptabilité du risque ci-dessous, les événements redoutés AVANT mise en place des moyens en réduction de risques

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

4. Justifications du classement

Improbable Rare Occasionnel Fréquent Très fréquent

3. Fréquence d'occurrence initiale de l'événement redouté

Catastrophique Grave Majeur Mineur Négligeable

2. Gravité initiale des conséquences de l'événement redouté

1. Causes possibles de l'événement redouté

VIII. Evaluation des risques

Designation de l'événement redouté :

Evénement redouté aéroport n°1
 Evaluation de l'acceptabilité des risques – Mesures d'atténuation des risques
Faire une fiche par événement redouté aéroport

Designation de l'Organisme

Formulaire de l'étude aéronautique

Date : -- / -- / ----



						Négligeable
						Mineur
						Majeur
						Grave
						Catastrophique
						Gravité initiale
						Fréquence
						Très fréquent
						Fréquent
						Occasionnel
						Rare
						Improbable

Indiquer dans la matrice d'acceptabilité du risque ci-dessous, les événements redoutés APRES mise en place des mesures d'atténuation des risques

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

3. Justifications

Improbable Rare Occasionnel Fréquent Très fréquent

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

Catastrophique Grave Majeur Mineur Négligeable

1. Gravité corrigée en tenant compte des moyens d'atténuation des risques

Mesure 1 :				Etc ...
Mesure 2 :				

Mesures d'atténuation des risques

Gravité	Fréquence	Les deux
---------	-----------	----------

IX. Atténuation des risques

Actions sur :

Designation de l'Organisme	Formulaire de l'étude aéronautique	Date : -- / -- / ----
----------------------------	------------------------------------	-----------------------



Signature		
NON <input type="checkbox"/>	OUI <input type="checkbox"/>	
XII. Approbation de la demande d'autorisation exceptionnelle		

Conclusions du responsable de l'étude :	Signature du responsable de l'étude :
XI. Conclusion de l'étude aéronautique	

Echéance	Entité	Mesures d'atténuation des risques
		• •
		• • •
1. Synthèse des mesures d'atténuation des risques		
X. Modalités d'acceptation de la demande d'autorisation exceptionnelle		

Date : -- / -- / ----	Formulaire de l'étude aéronautique	Désignation de l'Organisme
-----------------------	------------------------------------	----------------------------



XIII. Diffusion			
Destinataires pour action			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<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"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Designation de l'Organisme	Formulaire de l'étude aéronautique	Date : -- / -- / ----
-----------------------------------	---	------------------------------