



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

0020947

N°...../ANACIM/DG/DNAA/DNA/SSNA

Dakar, le 05 AOUT 2016.

Analyse : Décision portant validation et publication du guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Le Directeur Général,

- Vu la Constitution ;
- Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale du 07 décembre 1944 ;
- Vu la loi 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'aviation civile ;
- Vu le décret n° 2011-1055 du 28 juillet 2011 portant création et fixant les règles d'organisation et de fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM), modifié par le décret n° 2015-981 du 10 juillet 2015;
- Vu le décret 2013-560 du 18 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie ;
- Vu le décret n°2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal ;
- Vu l'arrêté n°03038/MTTA/ANACIM/DG du 29 février 2016 portant approbation des Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) ;
- Vu la décision n°002211/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant création de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal ;
- Vu la décision n°002212/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de la Commission d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS);
- Vu la décision n°002213/ANACIM/DG du 31 décembre 2015 portant nomination des membres de groupes d'Experts de l'Aviation Civile;
- Vu la décision n°000633/ANACIM/DG/ du 09 mars 2016 portant publication de la première édition du Règlement Aéronautique du Sénégal n°14 (RAS 14) Volume I : Conception et exploitation technique des aérodromes;

DECIDE :

Article Premier : Est validé et publié le guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation.

Ledit guide technique peut être consulté sur le site internet de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (www.anacim.sn).

Article 2 : Le présent guide technique vise à apporter une aide aux exploitants d'aérodrome à effectuer une étude aéronautique, lorsqu'un aérodrome ne peut satisfaire à une exigence d'un règlement.

/...

Article 3 : La décision abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire, notamment, la décision n°02631/ANACIM/DG/SG/DNAA/DNA/SSNA du 12 décembre 2014 portant validation et publication du guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérégulation.

Article 4 : Le Directeur de la Navigation Aérienne et des Aérodrômes est chargé de l'application de la présente décision qui sera publiée partout où besoin sera.



Maguèye Marame NDAO



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel : 33 865 60 00 - Fax :33 820 39 67 – 33 820.04.03

Email : anacim@anacim.sn

GUIDE TECHNIQUE POUR L'ELABORATION D'UNE ETUDE AERONAUTIQUE POUR UNE DEROGATION

Deuxième Edition

Juin 2016



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel : 33 865 60 00 - Fax :33 820 39 67 – 33 820.04.03

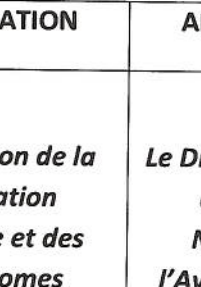
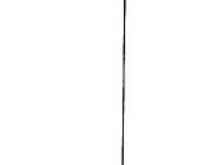
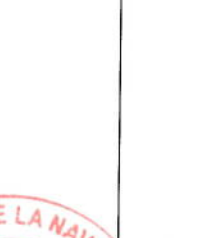
Email : anacim@anacim.sn

GUIDE TECHNIQUE POUR L'ELABORATION D'UNE ETUDE AERONAUTIQUE POUR UNE DEROGATION

Deuxième Edition

Juin 2016

PAGE DE VALIDATION

REDACTION	VERIFICATION	VERIFICATION	APPROBATION
Le Chef du Service de la Sécurité et des Normes d'Aérodromes (SSNA)	Le Chef du Département Navigation Aérienne (DNA)	Le Direction de la Navigation Aérienne et des Aérodromes (DNAA)	Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM)
 Bada ra DIOP	 Ndoumbe NIANG THIOUNE	 Papa Dibocor SENE	 Maguèye Marame NDAO
Date Juin 2016	Date Juin 2016	Date Juin 2016	Date Juin 2016



Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

2 de 26
2
Juin 2016

LISTE DES AMENDEMENTS

[illegible]



TABLE DES MATIÈRES

PAGE DE VALIDATION.....	1
LISTE DES AMENDEMENTS	2
TABLE DES MATIÈRES.....	3
A-INTRODUCTION.....	4
B- OBJECTIF	4
C-PRINCIPE DE CONDUITE D'UNE ETUDE AERONAUTIQUE	4
D-EVALUATION DE L'ETUDE AERONAUTIQUE PAR L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE	4
E- UTILISATION DU FORMULAIRE	5
I. GENERALITES	6
II. DESCRIPTION DE LA NON CONFORMITE	6
III. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA NON-CONFORMITE	8
IV. DESCRIPTION DETAILLEE DE LA NON-CONFORMITE.....	10
V. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UNE DEROGATION SIMILAIRE	10
VI. ACTIONS A REALISER (REUNIONS, DOCUMENTS A PRODUIRE/MODIFIER, CONTACTS, ETC.)	10
VII. LISTE DES DANGERS « AEROPORT » IDENTIFIES.....	11
VIII. EVALUATION DES RISQUES	11
IX. ATTENUATION DES RISQUES.....	14
X. MODALITES D'ACCEPTATION DE LA NON-CONFORMITE	16
XI. CONCLUSION DE L'ETUDE	16
XII. ACCEPTATION DE LA NON CONFORMITE.....	16
XIII. DIFFUSION	17
ANNEXE : FORMULAIRE ETUDE AERONAUTIQUE	18



A-INTRODUCTION

Lorsqu'un aéroport ne peut satisfaire aux exigences d'une norme ou d'une pratique spécifiée d'un règlement, l'exploitant d'aéroports 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 dérogation pourra être accordée par les services compétents de l'Autorité de l'aviation civile que si l'étude en question est concluante et que 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 aéroport existant.

B- OBJECTIF

L'objet du présent guide est d'apporter une aide aux exploitants d'aéroports 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 du présent document. Celui-ci rassemble l'ensemble des points que l'analyse devra au minimum couvrir.

Il vise à donner les indications et explications nécessaires pour compléter ce formulaire.

C-PRINCIPE DE CONDUITE D'UNE ETUDE AERONAUTIQUE

Les études aéronautiques s'appliquent aux dérogations, 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.

D-EVALUATION DE L'ETUDE AERONAUTIQUE PAR L'AUTORITE DE L'AVIATION CIVILE

L'étude aéronautique réalisée par l'Exploitant d'aéroport 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, l'exemption accordée sera publiée dans l'AIP et annoté sur le certificat d'aéroport.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

5 de 26
2
Juin 2016

E- 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.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

6 de 26
2
Juin 2016

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.).



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

7 de 26
2
Juin 2016

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.

3. Raison de la décision de la dérogation

-

-

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

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	☐ Unité 1 ☐ Unité 2 Justifications :
Au sein de tiers intervenants sur la plate-forme	☐ TWR/APP ☐ Assistant en escale ☐ Autre : ... ☐ 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 :

3. Influence sur le manuel d'aérodrome	☐ Oui	☐ Non
Si oui, préciser		
4. Influence sur le règlement d'exploitation	☐ Oui	☐ Non
Si oui, préciser		
5. Influence sur les documents associés au manuel (procédures, protocoles, etc.)	☐ Oui	☐ Non
Si oui, préciser		
6. Influence sur les méthodes de travail des agents de l'exploitant	☐ Oui	☐ Non
Si oui, préciser		
7. Influence sur les méthodes de travail des agents des autres intervenants	☐ Oui	☐ Non
Si oui, préciser		



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

9 de 26
2
Juin 2016

8. Autres non-conformités ayant une interaction avec la non-conformité objet de l'étude

☐ Oui

☐ 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.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

10 de 26
2
Juin 2016

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 dérogations 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'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 dérogation similaire a déjà eu lieu et si elle est documentée, il convient de le préciser. Par ailleurs, les éventuels événements survenus suite à cette dérogation 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.

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	• Équipement détruit • Morts multiples
B. Dangereux	• 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 • Dommages majeurs à l'équipement
C. Majeur	• 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	• Nuisance • Limites de fonctionnement • Application de procédures d'urgence • Incident mineur
E. Négligeable	• Peu de conséquences

Le classement de la gravité doit être justifié.

3. Fréquence d'occurrence initiale du danger

☐ Extrêmement Improbable	☐ Improbable	☐ Eloigné	☐ Occasionnel	☐ 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 valeur et signification	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>)



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

13 de 26
2
Juin 2016

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

☐ Oui

☐ 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.

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	☐	☐	☐
Mesure 2	☐	☐	☐
Etc....	☐	☐	☐

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

☐ A	☐ B	☐ C	☐ D	☐ E
----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------	----------------------------



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

15 de 26
2
Juin 2016

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

☐ Improbable ☐ Rare ☐ Occasionnel ☐ Fréquent ☐ 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.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

16 de 26
2
Juin 2016

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
- - -		

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 :

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.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

17 de 26
2
Juin 2016

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.



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

**Guide technique pour
l'élaboration d'une étude
aéronautique pour une
dérogation**

Page
Edition :
Date :

18 de 26
2
Juin 2016

ANNEXE : FORMULAIRE ETUDE AERONAUTIQUE



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

19 de 26
2
Juin 2016

FORMULAIRE « ÉTUDE AERONAUTIQUE »

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 la mise à jour	Pages	Auteur

4. Documents joints éventuels

Présence de documents joints (cartes, notes,...) :	☐ Oui	☐ Non
-		
-		
-		

II. DESCRIPTION DE NON CONFORMITE

1. Localisation sur la plateforme

☐ Aire de manœuvre

☐ Aire de trafic

Préciser

-
-
-

2. Description détaillée de la non-conformité

-
-
-

3. Raison de la décision de la dérogation

-
-
-

III. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA NON-CONFORMITE

1. Entités impactées



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

20 de 26
2
Juin 2016

Au sein de l'exploitant aéroportuaire	☐ Unité 1 ☐ Unité 2 Justifications :
Au sein de tiers intervenants sur la plate-forme	☐ Exploitants aériens ☐ Assistant en escale ☐ Autre : ... Justifications :

2. Réglementation applicable

--

3. Influence sur le manuel d'aérodrome

☐ Oui ☐ Non

Si oui, préciser :

-
-

4. Influence sur le règlement d'exploitation

☐ Oui ☐ Non

Si oui, préciser :

-
-

5. Influence sur les documents associés au manuel (procédures, protocoles, etc.)

☐ Oui ☐ Non

Si oui, préciser :

-
-

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

☐ Oui ☐ Non

Si oui, préciser :

-
-

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

☐ Oui ☐ Non



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

21 de 26
2
Juin 2016

Si oui, préciser :

-
-

**8. Autres non conformités ayant une interaction avec non
conformité objet de l'étude**

☐ Oui

☐ Non

Si oui, préciser :

-
-



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

22 de 26
2
Juin 2016

IV. DESCRIPTION DETAILLEE DU NON CONFORMITE

-	
-	
-	
-	
-	

V. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UNE DEROGATION SIMILAIRE

☐ Oui

☐ Non

Si oui, préciser :

-	
-	

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

-	
-	
-	
-	
-	
-	

VII. LISTE DES EVENEMENTS REDOUTES « AEROPORT »

ER1:	
ER2:	
...	



Agence Nationale de l'Aviation
Civile et de la Météorologie

Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation

Page
Edition :
Date :

23 de 26
2
Juin 2016

danger aéroport n°1

Evaluation de l'acceptabilité des risques – Mesure et d'atténuation des risques
Faire une fiche par danger aéroport

Désignation du danger :

VIII.EVALUATION DES RISQUES

Causes possibles du danger

-
-
-
-
-

Gravité initiale des conséquences du danger

☐ Catastrophique ☐ Grave ☐ Majeur ☐ Mineur ☐ Négligeable

Fréquence d'occurrence initiale du danger

☐ Improbable ☐ Rare ☐ Occasionnel ☐ Fréquent ☐ Très fréquent

Justifications du classement

-
-

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

☐ Oui

☐ Non



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

Fréquence / Gravité initiale	Très élevée	Elevée	Occasionnel le	Rare	Improbable
Catastrophique					
Grave					
Majeur					
Mineur					
Négligeable					

IX. ATTENUATION DES RISQUES

Mesures d'atténuation des risques	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
Mesure 1	☐	☐	☐
Mesure 2	☐	☐	☐
Etc....	☐	☐	☐

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

☐ Catastrophique	☐ Grave	☐ Majeur	☐ Mineur	☐ Négligeable
---	--------------------------------	---------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------

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

☐ Improbable	☐ Rare	☐ Occasionnel	☐ Fréquent	☐ Très fréquent
-------------------------------------	-------------------------------	--------------------------------------	-----------------------------------	--

3. Justifications

-
-



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

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

Fréquence / Gravité initiale	Très élevée	Elevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
Catastrophique					
Grave					
Majeur					
Mineur					
Négligeable					

X. MODALITES D'ACCEPTATION DE LA NON CONFORMITE

1. Nécessité d'une publication aéronautique ? ☐ Oui ☐ Non

Si oui, laquelle ?

-
-

2. Récapitulatif des mesures d'atténuation des risques à mettre en œuvre

Mesures d'atténuation des risques	Entité	Echéance
- - -		
- - -		

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	Guide technique pour l'élaboration d'une étude aéronautique pour une dérogation	Page Edition : Date : 26 de 26 2 Juin 2016
---	--	--

XI. CONCLUSION DE L'ETUDE

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

XII. ACCEPTATION DE LA NON-CONFORMITE

Modification acceptée ?

☐ Oui

☐ Non

Signature	
-----------	--

XIII.DIFFUSION

Destinataires pour action			
☐	☐	☐	☐
Copie pour information			
☐	☐	☐	☐

