

GUIDE D'ÉVALUATION D'IMPACT SUR LA SÉCURITÉ EN CAS DE CHANGEMENT

EST ENTÉRINÉ LE 20 DÉCEMBRE 2023

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE
D'HAÏTI CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA
NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA
MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE
L'OFNAC.

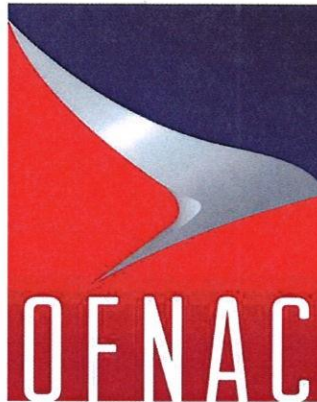



Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS
Directeur Général



GUIDE D'EVALUATION D'IMPACT SUR LA SECURITE EN CAS DE CHANGEMENT

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI



OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE

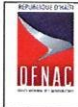


Table des matières

1	Introduction	4
	1.1 Contexte	4
	1.2 Objet et limites du guide	4
2	Principes des évaluations d'impact sur la sécurité	4
	2.1 Définition d'une évaluation d'impact sur la sécurité.....	4
	2.2 Détermination des changements devant faire l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité	4
	2.3 Gestion d'un changement	5
	2.4 Utilisation des évaluations d'impact déjà réalisées	6
	2.5 Transmission des évaluations d'impact à la DSACH.....	7
	2.6 Coordination avec les autres opérateurs.....	8
	2.7 Synthèse	8
3	La conformité réglementaire	8
4	L'évaluation d'impact sur la sécurité (gestion des risques)	9
5	Utilisation du formulaire « Evaluation d'Impact sur la sécurité »	9
6	Annexe 1 : Définitions	26
7	Annexe 2 : Formulaire d'évaluation « Evaluation d'Impact sur la sécurité »	28

1 Introduction

1.1 Contexte

Conformément à l'article 19.3.2.1 (Détermination des dangers et évaluation et atténuation des risques de sécurité) et 19.3.3.2 (La gestion du changement) du RACH19 relatif à la gestion de sécurité, les opérateurs (Compagnies aériennes, Aéroports et Navigation aérienne) doivent s'assurer que les changements liés à leur exploitation sont évalués au regard de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la sécurité et que des mesures appropriées sont prises.

A cet égard, tous les changements significatifs planifiés sont notifiés aux services de la DSACH.

1.2 Objet et limites du guide

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

Il spécifie les définitions établies par la DSACH et propose une méthode de réalisation des évaluations d'impact sur la sécurité.

Il propose notamment en tant que support à la réalisation d'une évaluation d'impact sur la sécurité un formulaire intitulé **Evaluation d'Impact sur la Sécurité**. Celui-ci rassemble l'ensemble des points que l'évaluation devra à minima couvrir.

L'opérateur 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.

2 Principes des évaluations d'impact sur la sécurité

2.1 Définition d'une évaluation d'impact sur la sécurité

Une évaluation d'impact sur la sécurité est l'étude devant être réalisée avant la mise en œuvre de tout changement de l'exploitation découlant d'une opération spécifique ou pour tout changement significatif.

Une évaluation d'impact sur la sécurité doit traiter de l'aspect « gestion des risques » qui s'étend au-delà du simple respect des normes techniques applicables. Elle constitue une aide à la décision qui peut conduire à accepter le changement considéré, à adapter les modalités de mise en œuvre de celui-ci, à modifier certaines des hypothèses initiales ou, dans les cas les plus critiques, à ne pas entreprendre le changement.

2.2 Détermination des changements devant faire l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité

Dès lors que les conditions d'exploitation de l'opérateur sont modifiées (type d'aéronef, procédures, zone ou base d'exploitation, organisation, équipements, infrastructures, travaux, changement de sous-traitant pérenne, etc...), il convient de s'interroger sur l'impact de ce changement sur la sécurité.

Des exemples de changement devant faire l'objet d'une évaluation sont listés ci-dessous, cette liste n'est pas exhaustive.

Pour les exploitants aériens :

- Intégration d'un nouveau type d'aéronef
- Ouverture d'une nouvelle ligne
- Ouverture d'une nouvelle base d'exploitation
- Extension de la zone d'exploitation,
- Changement significatif d'organisation ou de procédure
- Utilisation d'un nouveau type d'équipements
- Changement significatif d'effectif PNT ou PNC

- Changement de sous-traitant
- Etc...

Pour les exploitants aéroportuaires :

- Changement (modification, mise en place ...) d'infrastructures
- Changement ou modification des équipements (hardware et software)
- Changement ou modification des installations ;
- Changement ou modification des conditions d'exploitation des pistes d'aérodrome, d'équipements navigation aérienne ;
- Réalisation de travaux
- Changement significatif d'un mode opératoire ou d'une procédure (y compris les modes opératoires ou procédures des activités sous-traitées) ;
- Changement ou modification ou opération significative sur les réseaux (énergie, télécommunication, thermique) ;
- Etc...

Pour les exploitants Navigation aérienne :

- Changement ou modification des équipements (hardware et software)
- Changement ou modification des installations ;
- Changement ou modification des conditions d'exploitation des pistes d'aérodrome, d'équipements navigation aérienne
- Réalisation de travaux d'installation (tours de contrôle, salles radar, équipements navigation aérienne ...) ;
- Changement significatif d'un mode opératoire ou d'une procédure (y compris les modes opératoires ou procédures des activités sous-traitées)
- Changement, évolution de la structure de l'espace aérien
- Changement ou modification ou opération significative sur les réseaux (énergie, télécommunication, thermique)
- Etc...

Les changements ou modifications liées à l'exploitation découlant de ces opérations font l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité.

2.3 Gestion d'un changement

Conformément notamment aux articles 19.3.2.1 et 19.3.3.2 du RACH 19, une évaluation d'impact sur la sécurité doit être effectuée en cas de changement de l'exploitation d'un opérateur.

Pour tout changement, il convient de s'assurer de :

1. **l'aspect « conformité réglementaire »** : dossier technique comprenant notamment la conformité des équipements, des procédures et conditions d'exploitation, des infrastructures, etc... et lorsque nécessaire des éléments mis en place pendant la phase de changement et en situation pérenne, c'est-à-dire une fois le changement mis en place.
2. **l'aspect « gestion des risques »** (qui va au-delà du simple respect des normes techniques réglementaires). C'est ce que l'on désigne par « évaluation d'impact sur la sécurité ».

Les deux aspects ci-dessus peuvent être traités au travers de plusieurs documents ou dossiers. Pour la partie relative à la gestion des risques, l'opérateur peut choisir de suivre la méthode proposée dans le guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité. En effet, le formulaire d'évaluation d'impact sur la sécurité présenté dans ce guide est un outil qui permet de traiter l'aspect « gestion des risques ».

Lorsqu'un changement comprend une phase de mise en place (ex : travaux sur une aire de mouvements, sur des équipements navigation aérienne ou dans salles de contrôle, ouverture d'une nouvelle base d'exploitation ...), l'évaluation d'impact sur la sécurité doit porter sur la situation en période de mise en place (situation transitoire) et sur la situation définitive, une fois la phase de mise en place réalisée (situation pérenne), c'est-à-dire lorsque le changement est mis en œuvre.

L'opérateur peut choisir de traiter ces deux phases dans le même document. Il est, dans ce cas, nécessaire de bien identifier dans le document quelle est la situation envisagée et de bien distinguer les différentes actions à mener en fonction des situations considérées.

2.4 Utilisation des évaluations d'impact déjà réalisées

Certains changements devant faire l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité telle que définie supra, peuvent être mises en œuvre plusieurs fois par un même opérateur (changements ponctuels mais récurrents). Il peut s'agir par exemple d'un équipement déjà mis en œuvre chez l'opérateur ou de la mise en place d'une nouvelle ligne pendant une certaine période de l'année. Dans ce cas, l'opérateur peut utiliser les éléments issus des évaluations précédentes.

Pour cela, il convient d'archiver les évaluations d'impact sur la sécurité déjà réalisées (les évaluations d'impact constituent un enregistrement de sécurité).

Pour chaque changement devant donner lieu à une évaluation d'impact, l'opérateur se pose les questions suivantes :

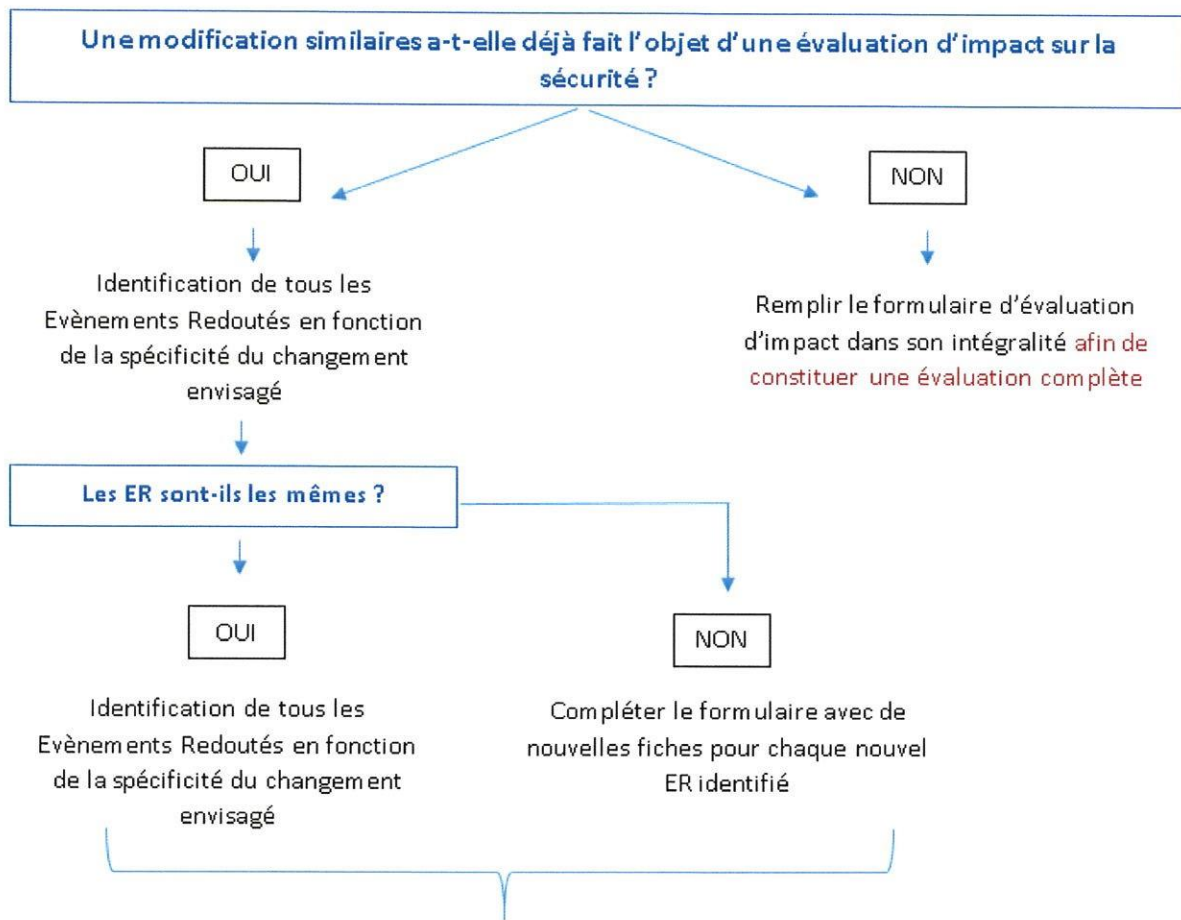
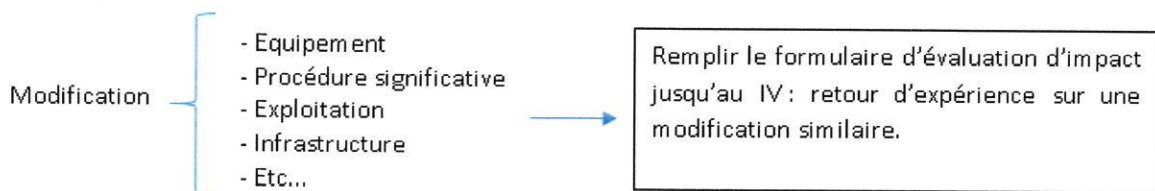
- Un changement similaire a-t-il déjà fait l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité ?
- Quels sont les événements redoutés ? (en tenant compte des spécificités du changement considéré ?
- Les événements redoutés identifiés sont-ils les mêmes ?
- Les mesures en réduction de risque identifiées dans l'évaluation précédente sont-elles toujours pertinentes et applicables ?

Les réponses à ces questions permettent à l'opérateur de savoir comment utiliser la précédente évaluation.

(Cf. schéma ci-après en page suivante)



Nota : Il convient également de prendre en compte les éventuels événements qui ont pu se produire lors de la mise en place d'un changement similaire. La prise en compte du retour d'expérience tiré d'autres évaluations d'impact sur la sécurité apparaît dans la partie IV du formulaire d'évaluation d'impact sur la sécurité.



Dans les deux cas, faire une synthèse de tous les moyens en réduction de risque à mettre en place et s'assurer qu'ils peuvent effectivement être mis en œuvre pour le changement considéré

2.5 Transmission des évaluations d'impact à la DSACH

Avant la mise en œuvre du changement, l'exploitant transmet à la DSACH les dossiers relatifs aux évaluations d'impact sur la sécurité.

Des réunions de travail avec la DSACH peuvent être organisées au fur et à mesure de l'élaboration du dossier.

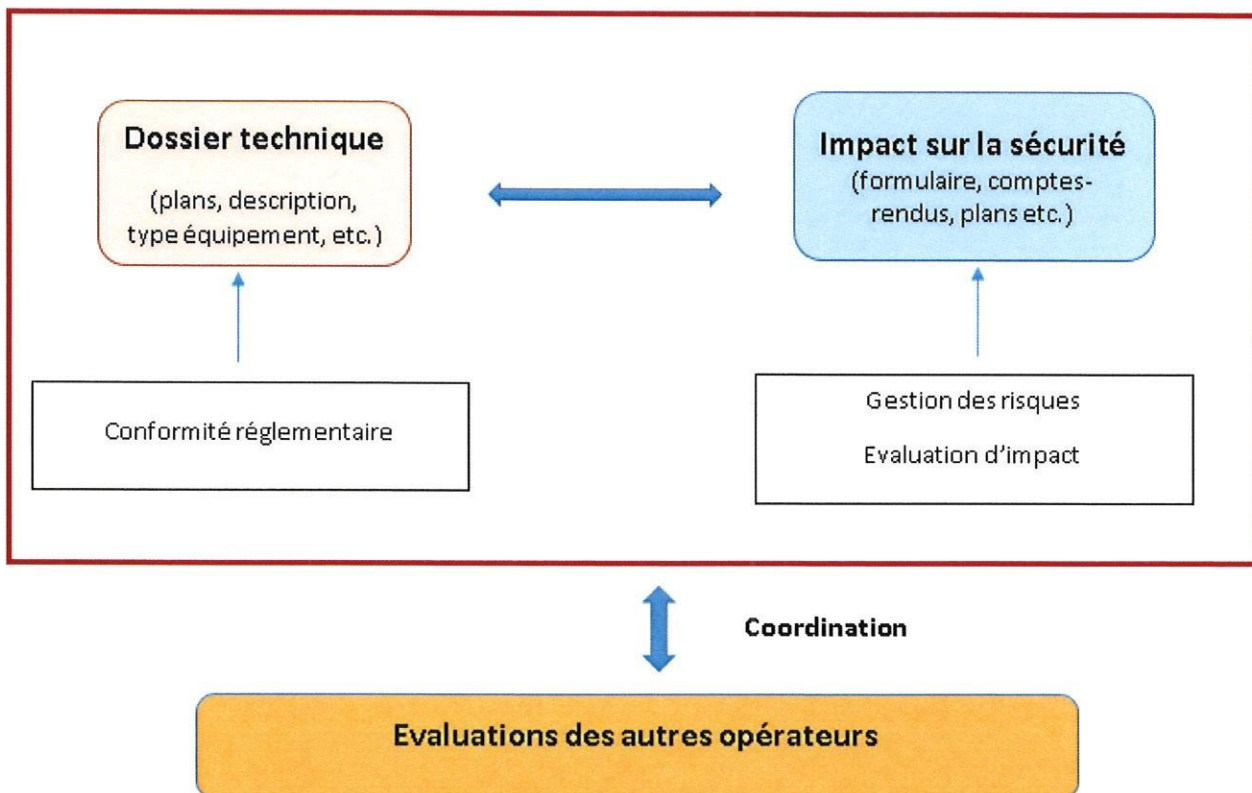
2.6 Coordination avec les autres opérateurs

S'il y a lieu, l'opérateur en charge de mettre en place le changement se coordonne avec les autres opérateurs et acteurs impactés par le changement considéré.

Ainsi, dans le cas de travaux sur une aire de mouvement, l'exploitant de l'aéroport se coordonne au préalable avec les opérateurs aériens, les assistants en escale, le prestataire navigation aérienne etc...

L'élaboration d'une étude commune peut également être envisagée, mais ne désengage nullement chaque opérateur de ses responsabilités concernant l'évaluation des risques sur les domaines qui lui incombent, ou la transmission des études à la DSACH.

2.7 Synthèse



3 La conformité réglementaire

Tout changement doit être envisagé dans le respect de la réglementation en vigueur. Ainsi l'opérateur présente dans son dossier technique les éléments relatifs au changement envisagé et démontre que le projet est conforme. Exemples : pour un aéroport : plans relatifs aux infrastructures, description des équipements, changements de procédures etc...

Dans le cas où la réglementation ne peut être respectée, l'opérateur transmet à la DSACH un dossier spécifique de demande de dérogation en justifiant les raisons du non-respect de la réglementation et en démontrant notamment que la sécurité d'exploitation n'est pas compromise.

Si la demande de dérogation est octroyée, l'opérateur le mentionne dans le formulaire, dans la case prévue à cet effet, en précisant la référence de la dérogation et les mesures associées. Ces mesures sont prises en compte

comme des hypothèses de base de l'évaluation réalisée dans le cadre de la gestion des risques (ces mesures pouvant éventuellement générer des événements redoutés supplémentaires ou influencer sur leur définition).

Dans tous les cas, toute dérogation doit faire l'objet d'une acceptation formelle de la DSACH avant la mise en œuvre effective du changement. Ainsi, si une demande de dérogation est refusée par la DSACH, le changement ne peut être mis en œuvre dans les conditions envisagées.

4 L'évaluation d'impact sur la sécurité (gestion des risques)

La démarche proposée s'effectue en plusieurs étapes successives, lesquelles peuvent être identifiées comme suit :

1. Description du changement : objet, délais, localisation, identification des entités impactées, influence sur les méthodes et entités concernées, etc.
2. Identification des actions à réaliser et des personnes à associer lors de l'évaluation d'impact sur la sécurité.
3. Identification des événements redoutés.
4. Evaluation des risques : en fonction de la gravité des conséquences de l'évènement redouté et de sa fréquence d'occurrence.
5. Atténuation des risques : détermination des mesures en réduction de risques nécessaires pour rendre le risque acceptable.
6. Conclusion de l'évaluation comprenant la décision prise par l'opérateur et la synthèse des éventuelles mesures en réduction de risques à mettre en œuvre.
7. Démonstration de la mise en œuvre des moyens en réduction de risque.
8. Mise en œuvre du changement
9. Suivi et vérification de l'efficacité des moyens en réduction de risque mis en œuvre.

Ces étapes peuvent être formalisées sous différentes formes.

L'opérateur est libre de choisir la méthode qui lui convient pour réaliser son évaluation (exemples : arbres de défaillance, nœud papillon, arbres des causes, etc.). La méthode retenue dans ce document s'appuie essentiellement sur le brainstorming car la sécurité des opérations aériennes, où les interfaces entre opérateurs sont nombreuses, est largement basée sur une bonne coordination entre les différents acteurs.

5 Utilisation du formulaire « Evaluation d'Impact sur la sécurité »

Le formulaire figurant en annexe 2 et explicité 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 par l'opérateur.

Il est souligné que l'opérateur est libre d'utiliser et/ou d'adapter ce modèle de formulaire selon ses besoins.

I. GENERALITES

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



Il convient de mentionner ici :

- l'objet de l'Evaluation d'Impact sur la Sécurité : il s'agit de préciser succinctement la nature du changement envisagé de façon à permettre une identification rapide et claire de l'objet de l'évaluation. Dans le cas où le changement implique une phase de mise en place (travaux par exemple), il est souhaitable que l'objet précise la phase concernée par l'analyse (mise en place ou situation post-travaux) ;
- la référence de l'Evaluation d'Impact sur la Sécurité : cette référence est interne à l'opérateur ; elle vise à identifier de manière unique l'analyse concernée et à permettre de référencer l'évaluation dans d'autres documents.

2. Identification du service à l'origine du changement

Service :

Cet encadré a pour objet d'identifier le service qui est à l'origine du changement.

3. Responsable de l'Evaluation d'Impact sur la Sécurité

Nom :

Fonction:

Le responsable concerné ici est la personne/fonction désignée pour conduire l'évaluation d'impact sur la sécurité. Il ne s'agit pas forcément de la personne qui remplit le formulaire ou du service à l'origine du changement. Le responsable de l'évaluation d'impact ne réalise pas cette évaluation isolément. Il est possible de désigner plusieurs responsables pour une évaluation d'impact (par exemple : un responsable pour l'aspect méthodologie et un responsable pour l'aspect technique).

L'opérateur prévoit, dans sa procédure de réalisation des évaluations d'impact sur la sécurité, les modalités de déclenchement des évaluations d'impact et de désignation du responsable des évaluations.

Dans le cas de dossiers multi prestataires, le responsable de l'évaluation coordonne l'ensemble des actions et des études entreprises par les entités concernées et s'assure de leur cohérence.

4. Suivi du document

Version	Date	Objet de la mise à jour	Pages	Auteur

Ces informations permettent de retracer les différentes étapes de la vie du document, de sa création à son approbation. En effet, la réalisation d'une évaluation d'impact peut nécessiter la conduite de plusieurs réunions et le formulaire peut ainsi être amené à évoluer considérablement entre le début de l'évaluation et la fin.

5. Documents joints éventuels

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

OUI

NON

-

-



Cet encadré présente les documents auxquels l'évaluation fait référence. Il peut s'agir de guides techniques ou d'autres évaluations d'impact sur la sécurité. Les documents produits dans le cadre du changement lui-même (EX : note de faisabilité, programme de mise en œuvre du changement, avant-projet sommaire, plans, comptes-rendus de réunions de travail, etc.) sont également mentionnés.

* * *

II. DESCRIPTION DU CHANGEMENT PROPOSE

1. Date/Période et durée prévues du changement

Début : ___ / ___ /20___ inclus à ___ h ___ Période :
Fin : ___ / ___ /20___ inclus à ___ h ___ ou Permanent

Le changement peut être :

- temporaire lorsque qu'il a une durée déterminée sur l'exploitation; il convient dans ce cas d'indiquer les dates et heures du début et de fin de la mise en œuvre du changement (la case « Permanente » est à laisser vierge) ;

(exemple : changement de conditions d'exploitation pendant des phases de mise en place, ouverture ponctuelle d'une ligne).

- ou permanent lorsque l'exploitation est modifiée de façon pérenne. Il convient dans ce cas d'indiquer la date de début de la mise en œuvre du changement, de cocher la case « permanent » et de laisser vierge la date de fin.

(Exemple pour un aéroport : exploitation d'une nouvelle voie de circulation).

Au moment de remplir le formulaire, il est possible que les dates exactes ne soient pas encore connues, il convient alors de préciser la période à laquelle le changement est prévu.

Si le formulaire couvre plusieurs phases de mise en place ou travaux, il convient de les préciser (date/période et durée). Si le formulaire couvre l'aspect mise en place et l'aspect exploitation et mise en œuvre pérenne, il convient également de le préciser et de préciser les dates/périodes et durées

2. Description détaillée du changement

Elle contient toutes les informations sur la nature et la localisation du changement envisagé. Le changement peut concerner un aéronef, un équipement, une procédure, un sous-traitant, une infrastructure, une installation technique, etc.

Le cas échéant, le phasage de la mise en œuvre du changement ou des éventuels travaux est indiqué. Cette description, sans entrer dans des considérations techniques, permet de comprendre le but et l'organisation de chaque phase.

Si des mesures particulières ont été définies lors d'une acceptation de dérogation, il convient de les préciser, car elles deviennent des conditions de base de la réalisation du changement.



3. Raison de la décision de changement

-
-

Cet encadré fournit des informations sur le contexte du changement permettant d'en retracer l'origine et sa raison d'être.

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

* * *

III. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DU CHANGEMENT

1. Entités impactées

	Unité 1	Unité 2 ...
Au sein de l'opérateur	Justifications :	
Au sein de tiers impactés	Service Navigation Aérienne	<input type="checkbox"/>
	Aéroports	<input type="checkbox"/>
	Compagnies aériennes	<input type="checkbox"/>
	Assistants en escale	<input type="checkbox"/>
	Autres	<input type="checkbox"/>
	Justifications :	

Une entité est impactée par le changement si ses procédures de travail sont modifiées ou si de nouvelles consignes sont mises en place.

Les entités impactées sont identifiées au sein de l'opérateur à l'origine du changement, de ses sous-traitants,

et/ou de tiers intervenants (impact sur leurs méthodes de travail ou modes opératoires, leur environnement de travail, les procédures, etc.). Il convient de préciser les services et activités concernées.

2. Réglementation applicable
3. Besoin d'une dérogation ou autorisation <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser le besoin d'autorisation la référence de l'acceptation et les mesures associées : - -

Il convient de préciser ici l'ensemble des exigences réglementaires prises en considération.

Si une dérogation doit être accordée, l'exploitant la mentionne dans la ligne 3 en précisant les références et les mesures associées envisagées.

4. Influence sur le manuel d'exploitation et autres manuels <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/procédures de travail des agents <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser
7. Influence sur les méthodes/procédures de travail de tiers intervenants <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non
Si oui, préciser
8. Autres changements en cours ayant une interaction avec le changement envisagé
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Si oui, préciser

On entend par « documents d'exploitation » tout ce qui peut concerner le fonctionnement de l'opérateur et les règles particulières d'exploitation. (Exemples : consignes locales, règlement d'exploitation, manuel d'exploitation, etc.)

Il convient d'identifier ici les autres changements pouvant potentiellement impacter le changement envisagé. Par exemple, sur un aéroport, si d'autres travaux sont en cours, la situation n'est pas nominale et peut nécessiter des mesures particulières (cf. intervention en cours sur un système secours). Les conséquences de cette situation sont à préciser.

Dans les influences sur les méthodes de travail des agents, sont visés les impacts sur les procédures, les modes



opératoires, les modalités de coordination avec les autres services ou les tiers, la mise en place de nouveaux outils ou moyens.

* * *

IV. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UN CHANGEMENT SIMILAIRE

Oui

Non

Préciser

Afin de faciliter l'évaluation et éventuellement de l'améliorer par rapport aux à des changements similaires passés, il est utile de s'appuyer sur les évaluations antérieures.

Ces évaluations permettent notamment de prendre en compte l'expérience acquise et d'alimenter les réflexions sur :

- les causes possibles d'évènements liés au changement considéré ;
- les conséquences possibles en termes de gravité ;
- les facteurs qui peuvent potentiellement aggraver les conséquences ;
- les moyens d'atténuation des risques éprouvés ;
- les impacts opérationnels observés après le changement.

Ainsi, si un changement similaire a déjà eu lieu et s'il est documenté, il convient de le préciser et de donner la référence de l'évaluation réalisée. Si des éléments de l'évaluation antérieure sont utilisés et que le dossier en cours de réalisation doit être transmis à la DSACH, il convient de joindre l'ancienne évaluation au formulaire.

Par ailleurs, les éventuels évènements survenus suite à ce changement doivent être mentionnés ainsi que l'efficacité des mesures mises en œuvre lors du changement considéré.

* * *

V. ACTIONS REALISEES ET A REALISER et LISTE DES PARTICIPANTS A L'EVALUATION

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

Préciser

-
-
-

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

- les réunions de coordination avec d'autres entités ;
- les réunions internes d'étape ;
- les contacts initiés avec la DSACH;
- les études intermédiaires permettant de justifier que l'impact du changement sur la sécurité est réduit autant que possible ;
- les éventuelles simulations, expérimentations ou autres essais réalisés dans le cadre de l'évaluation d'impact ;
- les points de validation.

La liste des actions est mise à jour dans le formulaire au fur et à mesure de l'avancement de l'évaluation. Toutes les actions sont donc accompagnées d'une échéance. Ce paragraphe représente le fil conducteur suivi pour mener à bien l'évaluation.

Les dates des réunions menées sont mentionnées ici (avec en PJ, si justifié, les comptes-rendus des réunions).

De même, l'exploitant précise dans ce cadre le nom des participants à l'évaluation d'impact.

Les informations contenues dans ce cadre permettent de mettre en évidence la coordination avec tous les acteurs. Elles permettent de s'assurer que toutes les entités concernées ont bien été associées à la démarche au travers des différentes réunions de travail organisées.

* * *

VI. LISTE DES EVENEMENTS REDOUTES

-
-

Par événement redouté (ER), on entend un événement qui affecte l'opérateur ou son exploitation et qui a pour conséquences possibles un incident ou un accident. C'est un événement indésirable au regard des services attendus.

On entend par risque : un risque associé à un ER est la combinaison de la probabilité d'occurrence de l'ER et de la gravité de ses conséquences.

Exemples d'évènements redoutés :

- exposition au souffle des réacteurs ;
- incursion sur piste d'un véhicule ;
- confusion lors d'un cheminement sur une voie de circulation ;
- approche non stabilisée ;
- panne d'un équipement ;
- etc.



Il est à noter que plusieurs terminologies existent en termes de gestion des risques. Ainsi, il est possible que certaines entités ou certaines méthodologies emploient des termes tels qu'évènements indésirables. Le choix des termes utilisés n'est pas imposé, l'essentiel étant que les principes soient respectés.

Les événements redoutés identifiés sont présentés dans ce cadre. Il convient d'être le plus exhaustif possible lors de ce recensement afin de garantir la prise en compte d'un maximum de risques dans l'évaluation, laquelle sera effectuée dans un deuxième temps (cf. § VII). Il convient ensuite de définir précisément chaque événement redouté. En effet, un libellé trop imprécis peut engendrer des difficultés de détermination de la fréquence d'occurrence ou de la gravité des conséquences.

Exemple : « Incursion sur piste » est un libellé trop vague. Il convient de préciser notamment s'il s'agit d'une incursion de piéton, de véhicule ou d'aéronef, les conséquences pouvant être très différentes d'un cas à l'autre.

Pour identifier les événements redoutés (ER), la démarche suivante peut être mise en œuvre :

Elle consiste à réunir les acteurs impactés par le changement (cf. § III.1). Cette (ou ces) réunions organisée(s) et pilotée(s) par l'opérateur peut (peuvent) être conduite(s) sous forme d'un « brainstorming », chaque acteur identifiant les événements redoutés pouvant être induits par le changement.

Pour un changement donné, il peut également y avoir plusieurs événements redoutés dont l'enchaînement peut conduire à un incident ou à un accident.

Lorsque plusieurs phases sont identifiées pour la mise en œuvre du changement, il convient de spécifier la phase concernée par l'évènement redouté cité.

VII EVALUATION DES RISQUES

Il convient d'évaluer le risque pour chaque événement redouté identifié (cf. § VI).

Une fiche est donc réalisée pour chaque événement redouté. L'évaluation s'effectue en déterminant les valeurs de gravité des conséquences de l'évènement redouté et de fréquence d'occurrence de l'évènement redouté.

1. Causes possibles de l'évènement redouté

Conséquences possibles de l'évènement redouté

Ces cases contiennent les causes et conséquences possibles de l'évènement redouté. Il est nécessaire de s'entourer d'experts dans le domaine concerné et de favoriser le débat pour l'identification des causes et conséquences.

Il est essentiel d'être le plus exhaustif possible dans cette identification car c'est en considérant ces deux facteurs qu'il est possible d'estimer au mieux la probabilité et la gravité. De plus, c'est en agissant sur les causes et les conséquences que le risque peut être réduit.

Pour reprendre l'exemple précédent d'un changement portant sur une extension des aires de stationnement, pour ce qui concerne l'évènement redouté identifié comme le « danger lié au souffle des réacteurs », la proximité d'une voie de service ou le positionnement inadéquat des aéronefs peuvent être considérés comme des causes possibles.

2. Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté

Catastrophique Grave Majeur Mineur Négligeable

Les niveaux de gravité sont estimés en prenant en considération l'efficacité des dispositifs déjà existants chez l'opérateur et permettant de réduire les conséquences de chaque événement redouté. Pour cela, il est nécessaire de recenser les dispositifs au sein de l'opérateur susceptibles d'avoir une influence positive sur les conséquences de l'évènement redouté : ces dispositifs peuvent être des équipements, matériels et/ou procédures. Lors de l'estimation de la gravité, il convient de considérer le « pire cas raisonnablement possible ». Cela consiste à ne pas systématiquement envisager la conséquence extrême pour tous les cas mais à prendre en compte la vraisemblance des conséquences envisagées. Une surévaluation systématique des risques peut conduire à un masquage des risques les plus importants et donc fausser l'analyse.

Par exemple : si l'on considère l'évènement redouté "incursion sur piste d'un véhicule". Le pire cas possible est la collision d'un aéronef avec ledit véhicule, ce qui serait de gravité "catastrophique". Néanmoins, il est rarissime que ce genre d'évènement ait une telle issue. Le pire cas "raisonnablement possible" n'est donc pas toujours la collision. L'évaluation de ce qui est le plus raisonnablement possible sous-entend une notion de « vraisemblance » du cas envisagé. Ceci ne peut se faire sans prendre en compte la situation considérée (trafic, type d'aéronef, configuration, équipements en place etc.).

Cette notion de pire cas raisonnablement possible permet de nuancer la gravité attribuée aux différents événements redoutés et notamment une utilisation de la matrice à adapter en fonction de chaque opérateur.

Comme précisé plus haut, c'est lors de cette étape qu'il faut prendre en compte la situation dans laquelle on se trouve, qui est différente selon les opérateurs et leur mode d'exploitation.

Exemples : type de plate-forme, nombre de pistes, configuration des pistes et taxiways ; type d'aéronef ;

équipements, trafic ; structure de l'espace aérien, période de la journée, de l'année etc.).

Tous ces éléments sont des facteurs à prendre en compte lors de l'estimation de la gravité d'occurrence. L'opérateur justifie le classement attribué en précisant les points spécifiés ci-dessus.

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

Gravité	Définition
A. Catastrophique	Matériel, avion et/ou véhicule détruit. Décès d'une ou plusieurs personnes.
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 Importants dégâts matériels.
C. Majeure	Incident grave. Personnes blessées. Dégâts matériels légers.
D. Mineure	Désagrément. Limitation de l'exploitation. Recours à des procédures d'urgence. Incident mineur.
E. Négligeable	Peu de conséquences.

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

Très élevé Elevé Occasionnel Rare Improbable

Ce cadre contient le niveau de fréquence d'occurrence de l'évènement redouté. La fréquence est estimée sur la base des causes, en prenant en considération l'efficacité des dispositifs existants.

Les éléments suivants, s'il y a lieu et en fonction du type d'opérateur considéré (type de plate-forme, nombre de pistes, configuration des pistes et taxiways, type d'aéronef, type d'exploitation, équipements, trafic, structure de l'espace aérien, période de la journée, de l'année etc.) sont à prendre en compte lors de l'estimation de la probabilité d'occurrence.

Si l'estimation faite se trouve à la frontière entre deux niveaux, le niveau le plus contraignant est retenu.

4. Justifications du classement

L'opérateur justifie son classement de fréquence d'occurrence.

Le niveau de fréquence peut être estimé sur la base de classification suivante :

Fréquence	Définition
Improbable	Moins d'une fois tous les 100 ans
Rare	1 à 5 fois tous les 50 ans

Occasionnelle	1 à 10 fois tous les 10 ans
Elevée	1 à 10 fois par an
Très élevée	Plus de 10 fois par an



La probabilité des conséquences négatives s'accroît avec l'augmentation de l'exposition aux conditions dangereuses (taux d'exposition). La matrice proposée ci-dessus, 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'opérateur et de son activité. (Exemple : trafic saisonnier, trafic aux heures de pointe, etc....).

5. Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation du risque

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-après. Pour obtenir ce niveau d'acceptabilité, il suffit d'entrer dans la matrice :

- la gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté considéré ;
- la fréquence d'occurrence initiale de l'évènement redouté considéré.

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

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, le changement peut être mis en œuvre ;
- L'ER se situe dans la zone orange ou dans la zone rouge de la matrice : le changement ne peut être mis en œuvre ;

service. Le risque doit être réévalué par l'introduction de moyens en réduction de risques (Cf. § VIII « Atténuation des risques »).

* * *

VIII. 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....			

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, soit les deux : la fréquence peut être diminuée en agissant sur les causes de l'évènement redouté (d'où l'importance d'avoir une identification la plus complète possible des causes) ;
- la gravité peut être diminuée en agissant sur les conséquences de l'évènement redouté. Dans ce cas, on part de l'hypothèse où l'évènement redouté se produit et on essaie alors de réduire la gravité de ses conséquences.

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.

Certaines mesures en réduction de risques peuvent être différentes d'une phase à l'autre ou ne concerner que certaines phases. Il convient de le préciser ici.

1. Gravité corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques				
Catastrophique <input type="checkbox"/>	Grave <input type="checkbox"/>	Majeur <input type="checkbox"/>	Mineur <input type="checkbox"/>	Négligeable <input type="checkbox"/>
2. Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques				
Très élevé <input type="checkbox"/>	Elevé <input type="checkbox"/>	Occasionnel <input type="checkbox"/>	Rare <input type="checkbox"/>	Improbable <input type="checkbox"/>
3. Justifications				
-				
-				

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. La méthode d'évaluation est identique à celle décrite au paragraphe VII.

Il faut bien analyser l'impact que pourraient avoir certaines mesures en réduction de risques sur l'exploitation et donc les éventuels risques supplémentaires qui pourraient être générés (Exemple pour un aéroport : réalisation de travaux la nuit). Si des limitations résultent de ces nouvelles mesures, il convient de le préciser.

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

Oui

Non

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

- Le risque est acceptable (zone verte de la matrice) : le changement peut être mis en œuvre.
- Le risque est « à examiner » (zone orange de la matrice) : le changement peut être mis en œuvre et le risque accepté par l'exploitant sous réserve d'une surveillance rigoureuse (accompagnée de mesures adéquates).
- Le risque est inacceptable (zone rouge de la matrice) : le changement ne peut pas être mis en œuvre dans les conditions envisagées initialement.

Il convient d'agir ainsi pour chacun des évènements redoutés identifiés.

Exemple donné de la démarche pour un changement 'aéroports' :

Le changement envisagé est un changement de la procédure d'intervention de la balayuse sur les aires de manœuvre :

Parmi les événements redoutés qui peuvent être identifiés figure l'incursion sur piste. Parmi les causes de l'incursion sur piste, peut être identifiée une erreur de cheminement de la balayuse.

<p><u>Gravité initiale</u> : catastrophique (peut être à l'origine d'une incursion de piste)</p> <p><u>Fréquence initiale</u> : estimée comme occasionnelle (pour l'opérateur concerné)</p> <p>→ On se situe donc dans la zone rouge de la matrice</p>	Fréquence					
		Très élevée	Elevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
	<i>Gravité initiale</i>					
	<i>Catastrophique</i>			X		
	<i>Grave</i>					
	<i>Majeur</i>					
<i>Mineur</i>						
<i>Négligeable</i>						

Par contre de nombreuses mesures d'atténuation du risque peuvent être mises en œuvre afin d'agir sur la fréquence d'occurrence : formation des conducteurs de la balayeuse, interventions pendant les périodes de très faible trafic, vérifications fréquentes des accotements (permet d'éviter la projection de graviers) etc. Si ces mesures sont mises en place, il est probable que l'on se situe en zone orange de la matrice (gravité = catastrophique et fréquence = improbable)

→ Dès lors, le changement peut être réalisée sous réserve de mettre effectivement en œuvre les mesures d'atténuation du risque et d'exercer une vigilance particulière sur cette activité.

Fréquence	Très élevée	Elevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
<i>Gravité initiale</i>					
<i>Catastrophique</i>					X
<i>Grave</i>					
<i>Majeur</i>					
<i>Mineur</i>					
<i>Négligeable</i>					

* * *

IX. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DU CHANGEMENT

1. Nécessité d'une publication aéronautique ?

OUI

NON

Si oui, lesquelles ?

2. Récapitulatif des moyens en réduction de risques à mettre en œuvre

Mesures d'atténuation du risque	Entité	Echéance

Toutes les mesures d'atténuation des risques définies au cours de l'évaluation sont reprises ici, en précisant les entités responsables et les échéances de mise en œuvre associées. Il conviendra d'avoir la confirmation de la mise en œuvre effective de l'ensemble des actions en réduction des risques identifiées avant le lancement du changement.

Il est indispensable de se coordonner avec toutes les entités concernées par des mesures en réduction de risques

afin de s'assurer de leur accord pour la mise en œuvre de ces actions.

De même, avant le lancement de la phase de mise en place/travaux ou du changement, il convient d'avoir la confirmation de la prise en compte de l'ensemble des actions en réduction des risques par les tiers concernés et de désigner une personne en charge de s'en assurer (il peut s'agir, par exemple, du responsable de l'évaluation ou du projet).

Par suite, après le lancement de la phase mise en place/travaux ou la mise en œuvre du changement, une attention particulière est portée pour vérifier l'efficacité des moyens d'atténuation des risques mis en place.

Ces entités sont destinataires du formulaire d'évaluation (cf. cadre § XII « destinataires pour action »).



La nécessité éventuelle d'une publication aéronautique peut concerner tant le changement lui-même que les mesures prises pour atténuer les risques.

* * *

X. CONCLUSION DE L'ÉVALUATION

Conclusions du responsable de l'évaluation :

Signature du responsable de l'évaluation :

Le responsable de l'évaluation fait une synthèse de l'évaluation en précisant, quels sont les risques les plus importants et les mesures associées. Cette conclusion de l'évaluation n'est pas une validation du changement, mais une synthèse devant permettre à l'approbateur du changement de se prononcer.

* * *



XI. APPROBATION DE L'ÉVALUATION

Changement accepté ? : OUI NON

Signature :

Ce cadre formalise la décision de mettre en œuvre le changement ou non dans les conditions prévues avec les mesures de risques identifiées.

A priori, la personne qui approuve le changement n'est pas le responsable de l'évaluation mais une personne de l'encadrement (niveau décisionnel).

Il s'agit d'un engagement à mettre en place les mesures en réduction de risques. Cette approbation formalise également la prise de connaissance des éventuels risques résiduels persistant après la mise en œuvre des mesures de réduction des risques.

* * *

XII. DIFFUSION			
1. 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"/>
2. 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"/>

L'évaluation est communiquée aux entités indiquées ci-dessus. 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 de ces derniers. Les entités concernées par la mise en place des actions identifiées au cours de l'évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire devront avoir été associées au déroulement de l'analyse.

Il convient de s'assurer que la diffusion du document soit cohérente avec la liste des entités concernées par le changement cité au § III-1.

* * *

Annexe 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.

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, évènement ou circonstance susceptible d'engendrer un incident ou un accident.

Evaluation d'impact sur la sécurité (EIS) :

Etude devant être réalisée pour tout changement de l'exploitation découlant d'une opération spécifique ou pour tout changement significatif. Une évaluation d'impact sur la sécurité doit traiter de l'aspect « gestion des risques » qui s'étend au-delà du simple respect des normes techniques applicables.

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, 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

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, aéronefs, matériels, moyens ou procédures qu'un exploitant se dote pour répondre aux besoins des usagers.

Annexe 2 : Formulaire d'évaluation « Evaluation d'Impact sur la sécurité »

Ce formulaire vise à synthétiser et formaliser l'ensemble d'une évaluation d'impact sur la sécurité.
L'opérateur est libre d'utiliser et/ou d'adapter ce modèle de formulaire selon ses besoins.

I. GENERALITES

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

--

2. Identification du service à l'origine du changement

Service :

--

3. Responsable de l'Evaluation d'Impact sur la Sécurité

Nom :

Fonction:

--	--

4. Suivi du document

Version	Date	Objet de la mise à jour	Pages	Auteur

5. Documents joints éventuels

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

-
-

* * *



II. DESCRIPTION DU CHANGEMENT PROPOSE

1. Date/Période et durée prévues du changement

Début : ___ / ___ /20___ inclus à ___ h ___
Fin : ___ / ___ /20___ inclus à ___ h ___ Période : ou Permanent

2. Description détaillée du changement

Phase de mise en place/travaux Changement permanent

3. Raison de la décision du changement

-
-

* * *

III. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DU CHANGEMENT

1. Entités impactées

Au sein de l'opérateur	Unité 1 Unité 2
Au sein de tiers impactés	2 ...Justifications : Service Navigation Aérienne <input type="checkbox"/> Aéroports <input type="checkbox"/> Compagnies aériennes <input type="checkbox"/> Assistants en escale <input type="checkbox"/> Autres <input type="checkbox"/> Justifications :

2. Réglementation applicable

3. Besoin d'une dérogation ou autorisation Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Si oui, préciser la référence de l'acceptation et les mesures associées : - -

4. Influence sur le manuel d'exploitation et autres manuels

Si oui, préciser	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
------------------	------------------------------	------------------------------



5. Influence sur les documents associés au manuel (procédures, protocoles, etc.)	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Si oui, préciser		
6. Influence sur les méthodes/procédures de travail des agents	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Si oui, préciser		
7. Influence sur les méthodes/procédures de travail de tiers intervenants	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
Si oui, préciser		
8. Autres changements en cours ayant une interaction avec le changement envisagé		
Oui <input type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>	
Si oui, préciser		

* * *

IV. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UN CHANGEMENT SIMILAIRE
Oui <input type="checkbox"/> Non <input type="checkbox"/>
Préciser

* * *

V. ACTIONS REALISEES ET A REALISER et LISTE DES PARTICIPANTS A L'EVALUATION (Réunions, documents à produire/modifier, etc. ...)
Préciser
-
-
-

* * *

VI. LISTE DES EVENEMENTS REDOUTES

-
-

* * *

VII . EVALUATION DES RISQUES

1. Causes possibles de l'évènement redouté

Conséquences possibles de l'évènement redouté

2. Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté

Catastrophique Grave Majeur Mineur Négligeable

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

Très élevé Elevé Occasionnel Rare Improbable

4. Justifications du classement

5. Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation du risque

Oui Non

Si non, remplir la partie « Atténuation des risques »

* * *

VIII. 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....			

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

Catastrophique Grave Majeur Mineur Négligeable

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

Très élevé Elevé Occasionnel Rare Improbable

3. Justifications

-
-

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

Oui Non



* * *

IX. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DU CHANGEMENT

1. Nécessité d'une publication aéronautique ? OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/>		
Si oui, lesquelles ?		
2. Récapitulatif des moyens en réduction de risques à mettre en œuvre		
Mesures d'atténuation du risque	Entité	Echéance

* * *

X. CONCLUSION DE L'EVALUATION

Conclusions du responsable de l'évaluation :

Signature du responsable de l'évaluation :

* * *



XI. APPROBATION DE L'EVALUATION

Changement accepté : OUI NON

Signature :

* * *

XII. 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"/>

* * *