



MINISTRE DES TRANSPORTS

AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DE CÔTE D'IVOIRE

Abidjan, le 14 JUIN 2022

DECISION N° 004303/ANAC/DTA/DSNAA portant adoption
du guide relatif à l'évaluation de la sécurité, de la compatibilité
et aux exemptions pour des non-conformités aux aérodromes
« GUID-AGA-6111 »

LE DIRECTEUR GENERAL,

- Vu** la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 ;
- Vu** le Règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant adoption du Code Communautaire de l'Aviation Civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** l'Ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (**ANAC**) ;
- Vu** le Décret n°2013-285 du 24 avril 2013 portant nomination du Directeur Général de l'Administration Autonome de l'Aviation Civile dénommée « Autorité Nationale de l'Aviation Civile » en abrégé (**ANAC**) ;
- Vu** le Décret n° 2014-97 du 12 mars 2014 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
- Vu** le Décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** le Décret n° 2022-160 du 09 mars 2022 portant modification des articles 7, 9 et 10 du décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n° 326/MT/CAB du 20 Août 2014 autorisant le Directeur Général de l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile à prendre par Décisions les règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu** l'Arrêté n° 44/MT/CAB du 06 Août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes, dénommé RACI 6001 ;

Vu l'Arrêté n° 41/MT/CAB du 06 Août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la certification des aérodromes, dénommé RACI 6003 ;

Sur Proposition du Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aérodromes, et après examen et validation par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile,

DECIDE :

Article 1 : Objet

La présente décision approuve le guide relatif à l'évaluation de la sécurité, de la compatibilité et aux exemptions pour des non-conformités aux aérodromes, référencé « GUID-AGA-6111 ».

Article 2 : Champ d'application

Le GUID-AGA-6111 s'applique à l'évaluation de la sécurité, de la compatibilité et aux exemptions pour des non-conformités dans le domaine des aérodromes et aides au sol (AGA).

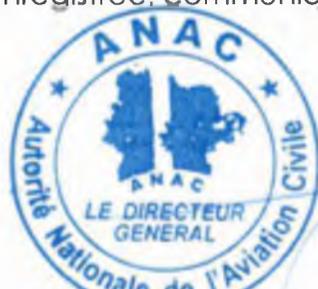
Article 3 : Mise en œuvre

Le Directeur de la Sécurité de Navigation Aérienne et des Aérodromes et le Directeur du Transport Aérien sont responsables chacun en ce qui le concerne de la mise en œuvre de la présente décision.

Article 4 : Entrée en vigueur

La présente décision prend effet à compter de sa date de signature. Elle abroge toutes les dispositions antérieures, notamment la décision n°3451 du 18 septembre 2015 portant amendement n°1 du guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire, référencé « RACI 6108 », la décision n°6957 du 13 décembre 2018 portant amendement n°1 du guide relatif aux exemptions pour des non-conformités aux aérodromes, référencé « RACI 6101 » et la décision n°7052 du 13 décembre 2018 portant du guide relatif à l'évaluation de la sécurité pour aérodrome, référencé « RACI 6125 ».

La présente décision sera enregistrée, communiquée et publiée partout où besoin sera.



Sinaly SILUE

PJ : Guide relatif à l'évaluation de la sécurité, de la compatibilité et aux exemptions pour des non-conformités aux aérodromes, référencé « GUID-AGA-6111 »

Ampliation

Toutes Directions/SODEXAM/AERIA/ASECNA
SDIDN (Q-Pulse et site Web de l'ANAC)



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

**AUTORITE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE**

NOTE D'ACCOMPAGNEMENT

EDITION N°1, AMENDEMENT N°0

DU

**GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET
AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »**

L'amendement n°1 du GUID-AGA-6111 est une nouvelle édition (1^{ière} édition). Elle annule et remplace les éditions antérieures et est applicable à partir du 14 juin 2022.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

AUTORITÉ NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
DE CÔTE D'IVOIRE

Réf. : GUID-AGA-6111

**GUIDE RELATIF A L'ÉVALUATION DE LA
SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET
AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES**

« GUID-AGA-6111 »

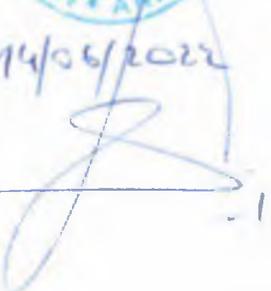
Approuvé par le Directeur Général et publié sous son Autorité

Première édition – Février 2022

A

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition :01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	--

PAGE DE VALIDATION

	NOMS ET PRENOMS	FONCTION	DATE /VISA
REDACTION	OHUI Monet Achi Théodore	Chef de Service Normes des Aérodroemes	<p>23/02/2022</p> 
	ANOUAN Tcho Sylvère	Sous-Directeur des Aérodroemes	<p>23/02/2022</p> 
VALIDATION	KOFFI Konan	Président du Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et la sûreté de l'aviation civile	<p>18/05/22</p> 
APPROBATION	Sinaly SILUE	Directeur Général	<p>14/06/2022</p> 



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition :01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Édition		Amendement	
	numéro	date	numéro	date
i	1	16/02/2022	0	16/02/2022
ii	1	16/02/2022	0	16/02/2022
iii	1	16/02/2022	0	16/02/2022
iv	1	16/02/2022	0	16/02/2022
v	1	16/02/2022	0	16/02/2022
vi	1	16/02/2022	0	16/02/2022
vii	1	16/02/2022	0	16/02/2022
viii	1	16/02/2022	0	16/02/2022
ix	1	16/02/2022	0	16/02/2022
x	1	16/02/2022	0	16/02/2022
xi	1	16/02/2022	0	16/02/2022
xii	1	16/02/2022	0	16/02/2022
xiii	1	16/02/2022	0	16/02/2022
1-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
1-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022
1-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
2-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
3-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
3-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022
3-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
3-4	1	16/02/2022	0	16/02/2022
3-5	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-4	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-5	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-6	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-7	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-8	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-9	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-10	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-11	1	16/02/2022	0	16/02/2022
4-12	1	16/02/2022	0	16/02/2022
5-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
5-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022
5-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
5-4	1	16/02/2022	0	16/02/2022
6-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
6-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022
6-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
6-4	1	16/02/2022	0	16/02/2022
6-5	1	16/02/2022	0	16/02/2022
7-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
7-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022

11 A



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition :01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

7-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
7-4	1	16/02/2022	0	16/02/2022
7-5	1	16/02/2022	0	16/02/2022
7-6	1	16/02/2022	0	16/02/2022
7-7	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App1-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App1-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App1-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App1-4	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App1-5	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App1-6	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App1-7	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-4	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-5	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-6	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-7	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-8	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-9	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-10	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-11	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-12	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-13	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-14	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-15	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-16	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-17	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-18	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-19	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-20	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-21	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-22	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-23	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-24	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-25	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-26	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-27	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-28	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-29	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-30	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App2-31	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App3-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App3-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App3-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App3-4	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App3-5	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App3-6	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App3-7	1	16/02/2022	0	16/02/2022



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition :01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

App4-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-2	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-3	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-4	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-5	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-6	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-7	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-8	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-9	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-10	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-11	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App5-12	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App6-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022
App7-1	1	16/02/2022	0	16/02/2022

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Edition/ Amendement</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
Edition 01 / Amendement 00	Création du document	14 JUIN 2022 14 JUIN 2022 14 JUIN 2022



ABREVIATIONS

ACN :	Numéro de classification d'aéronef (<i>Aircraft classification number</i>)
AIP :	Publication d'information aéronautique (<i>Aeronautical information publication</i>)
APAPI :	Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié (<i>Abbreviated precision approach path indicator</i>)
A-SMGCS :	Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (<i>Advanced surface movement guidance and control system</i>)
ATIS :	Service automatique d'information de région terminale (<i>Automatic terminal information service</i>)
ATS :	Services de la circulation aérienne (<i>Air traffic service</i>)
AVOL :	Niveau opérationnel de visibilité d'aérodrome (<i>Aerodrome Visibility Operational Level</i>)
CDM :	Prise de décision en collaboration (<i>Collaborative decision-making</i>)
FOD :	Objet intrus (<i>Foreign object debris/damage</i>)
IAIP :	Système intégré d'information aéronautique (<i>Integrated aeronautical information package</i>)
ILS :	Système d'atterrissage aux instruments (<i>Instrument landing system</i>)
OFZ :	Zone dégagée d'obstacles (<i>Obstacle free zone</i>)
OLS :	Surfaces de limitation d'obstacles (<i>Obstacle limitation surfaces</i>)
PAPI :	Indicateur de trajectoire d'approche de précision (<i>Precision approach path indicator</i>)
PCN :	Numéro de classification de chaussée (<i>Pavement classification number</i>)
QFU :	Direction magnétique de la piste (<i>Magnetic orientation of runway</i>)
RESA :	Aire de sécurité d'extrémité de piste (<i>Runway end safety area</i>)
RFF :	Sauvetage et lutte contre l'incendie (<i>Rescue and fire fighting</i>)
SGS :	Système de gestion de la sécurité [<i>Safety management system (SMS)</i>]
VFR :	Règles de vol à vue (<i>Visual Flight Rules</i>)
WGS-84 :	Système géodésique mondial — 1984 (<i>World Geodesic System — 1984</i>)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition :01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	--

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6001	ANAC	Conception et exploitation technique des aérodromes	8 ^{ème} édition	Août 2020
RACI 6101	ANAC	Guide relatif aux exemptions pour les non-conformités aux aérodromes	1 ^{ère} édition	2015
RACI 6003	ANAC	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la Certification des aérodromes	2 ^{ème} édition	2012
RACI 8002	ANAC	Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la Gestion de la sécurité	2 ^{ème} édition	2019
RACI 6108	ANAC	Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire	2 ^{ème} édition	2015
Doc 9981	OACI	Procédure pour les services de la navigation aérienne – Aérodromes	3 ^{ème} édition	2020
Doc 9859	OACI	Manuel de gestion de la sécurité	4 ^{ème} édition	2018
Doc 9774	OACI	Manuel sur la certification des aéroports	1 ^{ère} édition	2001

 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »	Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022
--	--	---

LISTE DE DIFFUSION

Code	Direction/Sous-Direction/Service de l'ANAC	Support de diffusion	
		Papier	Numérique
DG	Direction Générale		X
DSSC	Direction de la Sécurité et du Suivi de la Conformité		X
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		X
DSF	Direction de la Sûreté et de la Facilitation		X
DAAF	Direction des Affaires Administratives et Financières		X
DSNAA	Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports		X
DTA	Direction du Transport Aérien	X	X
SDIDN	Sous-Direction de l'informatique et de la Documentation Numérique		X



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

TABLE DES MATIERES

PAGE DE VALIDATION.....	i
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	ii
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS.....	v
TABLEAU DES AMENDEMENTS.....	vi
TABLEAU DES RECTIFICATIFS.....	vii
ABREVIATIONS.....	viii
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE.....	ix
LISTE DE DIFFUSION.....	x
TABLE DES MATIERES.....	xi
CHAPITRE 1 : DEFINITIONS.....	1-1
CHAPITRE 2 : GENERALITES.....	2-1
2.1 Contexte.....	2-1
2.2 Objet et limites du présent guide.....	2-1
2.3 Champs d'application.....	2-1
CHAPITRE 3 : COORDINATION DE LA SECURITE D'AERODROME.....	3-1
3.1 Introduction.....	3-1
3.2 Coordination ayant des incidences sur la sécurité de l'aérodrome.....	3-1
3.3 Retour d'informations à l'ANAC au sujet d'événements.....	3-1
3.4 Gestion des changements.....	3-3
3.5 Supervision de tierces parties.....	3-4
CHAPITRE 4 : EVALUATION DE LA SECURITE POUR AERODROMES.....	4-1
4.1 Introduction.....	4-1
4.3 Considérations de base.....	4-2
4.4 Processus d'évaluation de la sécurité.....	4-4
4.5 Approbation ou acceptation d'une évaluation de la sécurité.....	4-11
4.6 Publication des renseignements relatifs à la sécurité.....	4-12
CHAPITRE 5 : COMPATIBILITE DE L'AERODROME.....	5-1
5.1 Introduction.....	5-1
5.2 Incidences des caractéristiques de l'avion sur l'infrastructure de l'aérodrome.....	5-1
5.3 Caractéristiques physiques des aérodromes.....	5-2
CHAPITRE 6 : METHODES D'EVALUATION DE LA SECURITE POUR AERODROMES.....	6-1



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

6.1	Nature du risque	6-1
6.2	Méthode d'évaluation du risque	6-1
CHAPITRE 7 : EXEMPTION POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES		7-1
7.1	INTRODUCTION	7-1
7.2	OBJET	7-1
7.3	DOMAINE D'APPLICATION	7-2
7.4	PROCEDURE D'APPROBATION DES DEMANDES D'EXEMPTIONS	7-2
APPENDICE 1 : DONNÉES CRITIQUES RELATIVES AUX INCIDENTS DE SÉCURITÉ SIGNALÉS AUX AÉRODROMES POUR LA SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ		App1-1
APPENDICE 2 : CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES AÉRODROMES		App2-1
APPENDICE 3 : CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES AVIONS		App3-1
APPENDICE 4 : BESOINS D'ASSISTANCE EN ESCALE DES AVIONS		App4-1
APPENDICE 5: FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR L'EXPLOITANT		App5-1
APPENDICE 6 : FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXEMPTION/DEROGATION		App6-1
APPENDICE 7 : MODELE D'EXEMPTION/DEROGATION		App7-1

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

CHAPITRE 1 : DEFINITIONS

Dans le présent document, les termes qui suivent ont la signification ci-après :

Administration de l'Aviation Civile. Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).

Avion critique. Type d'avion que l'aérodrome est destiné à accueillir et qui est le plus contraignant pour les éléments pertinents de l'infrastructure et les services aéroportuaires.

Certificat d'aérodrome. Certificat délivré par l'ANAC en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome.

Étude de compatibilité. Étude entreprise par l'exploitant d'aérodrome pour prendre en considération les incidences de l'introduction d'un nouveau type/modèle d'avion à l'aérodrome. Une étude de compatibilité peut comprendre une ou plusieurs évaluations de sécurité.

Évaluation de la sécurité. Élément du processus de gestion du risque d'un SGS qui est utilisé pour évaluer les préoccupations de sécurité découlant, entre autres, d'écarts par rapport à des normes et à des règlements applicables, de changements identifiés à un aérodrome, ou lorsque se posent d'autres préoccupations de sécurité.

Gestionnaire de la sécurité. Personne responsable et point focal pour la mise en œuvre et le maintien en vigueur d'un SGS efficace. Il relève directement du dirigeant responsable.

Homologation. Conformité de l'infrastructure, des surfaces de limitation d'obstacles (OLS), des aides visuelles et non visuelles, de l'équipement à l'usage des avions, du service RFF de l'aérodrome aux règlements applicables pour les opérations que l'aérodrome est destiné à accueillir. Elle inclut les aspects de la gestion du risque faunique.



Incursion sur piste. Toute situation se produisant sur un aéroport qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs.

Infrastructures d'aéroport. Éléments physiques et installations connexes de l'aéroport.

Inspection. Vérification visuelle et/ou au moyen d'instruments de la conformité aux spécifications techniques relatives à l'infrastructure et aux opérations de l'aéroport.

Objet mobile. Engin mobile se déplaçant sous le contrôle d'un exploitant, d'un conducteur ou d'un pilote.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- a) qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité

Publication. L'acte de notification formelle de renseignements officiels à la communauté de l'aviation.

Réglementation applicable. Règlements applicables à l'aéroport et à l'exploitant d'aéroport qui sont transposés de spécifications internationales et autres règlements pertinents qui sont en vigueur à l'emplacement de l'aéroport.

Sortie de piste/de voie de circulation. Situation se produisant lorsqu'un avion sort entièrement ou partiellement, de façon non intentionnelle, de la piste/voie



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

de circulation en usage lors du décollage, de la course à l'atterrissage, de la circulation à la surface ou de manœuvres.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS). Système fournissant des indications d'acheminement (de routage), de guidage et de contrôle des aéronefs et des véhicules pour préserver le flux des mouvements sol déclaré dans toutes les conditions météorologiques comprises dans le niveau opérationnel de visibilité d'aérodrome (AVOL) en maintenant le degré de sécurité requis.



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

CHAPITRE 2 : GENERALITES

2.1 Contexte

Conformément aux dispositions du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif à la gestion de la sécurité « RACI8002 », l'exploitant d'aérodrome doit 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, que des mesures appropriées sont prises et qu'un retour d'expérience lié à ces mesures est effectué.

2.2 Objet et limites du présent guide

Le présent guide a pour objet de fournir aux exploitants d'aérodrome les éléments d'évaluation de la sécurité et de la compatibilité d'un aérodrome. Il fait également mention du traitement des exemptions.

2.3 Champs d'application

Les éléments indicatifs contenus dans le présent document s'appliquent aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique (CAP).



CHAPITRE 3 : COORDINATION DE LA SECURITE D'AERODROME

3.1 Introduction

Cette section spécifie les interactions entre l'exploitant d'aérodrome et les autres parties prenantes qui sont nécessaires pour la sécurité des opérations d'aérodrome.

3.2 Coordination ayant des incidences sur la sécurité de l'aérodrome

3.2.1 L'ANAC vérifiera qu'il existe une coordination entre l'exploitant d'aérodrome, les exploitants aériens, les prestataires de services de navigation aérienne et toutes les autres parties prenantes concernées pour assurer la sécurité des opérations.

3.2.2 L'exploitant d'aérodrome doit veiller à ce que tous les usagers de l'aérodrome, y compris les fournisseurs de services d'assistance en escale et les autres organismes qui mènent des activités de façon indépendante à l'aérodrome en rapport avec les vols ou les services d'escale se conforment aux exigences de son SGS en matière de sécurité. L'exploitant d'aérodrome surveille cette conformité.

3.3 Retour d'informations à l'ANAC au sujet d'événements

3.3.1 Les exploitants d'aérodrome sont tenus de rendre compte à l'ANAC des incidents de sécurité.

3.3.2 Les exploitants d'aérodrome doivent rendre compte des accidents et des incidents graves, notamment :

- a) sorties de piste ;
- b) atterrissages trop courts ;
- c) incursions sur piste ;
- d) atterrissage ou décollage sur une voie de circulation ;
- e) événements liés à un impact d'animal.



3.3.3 En plus des accidents et des incidents graves, les exploitants d'aérodrome doivent rendre compte des incidents de sécurité des types suivants :

- a) événement lié à un objet intrus (FOD) ou à des dommages causés par un objet intrus ;
- b) autres sorties (c.-à-d. sortie d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic) ;
- c) autres incursions (c.-à-d. incursion sur une voie de circulation ou une aire de trafic) ;
- d) collisions au sol.

Note. — L'Appendice 1 contient une liste détaillée des types d'incidents de sécurité et des données critiques s'y rapportant dont il sera rendu compte au niveau d'un aérodrome. Les tâches connexes pour rendre compte de ces événements et introduire les données, s'il y a lieu, sont partagées et coordonnées entre les diverses parties prenantes de l'aérodrome.

3.3.4 Les exploitants d'aérodrome doivent veiller à ce que l'analyse des incidents de sécurité à l'aérodrome soit effectuée par du personnel compétent qui a été formé à cet effet.

3.3.5 Les exploitants d'aérodrome doivent se coordonner avec tous les usagers de l'aérodrome, notamment exploitants aériens, fournisseurs de services d'escale, prestataires de services de navigation aérienne et autres parties prenantes, pour améliorer l'exhaustivité et l'exactitude de la collecte de données sur les incidents de sécurité et les données critiques connexes.

3.3.6 L'ANAC examinera et analysera les renseignements communiqués par l'exploitant dans les comptes rendus d'événements, pour s'assurer que tous les événements visés aux §3.1.3.2 et 3.1.3.3 sont suffisamment analysés par l'exploitant d'aérodrome et que les tendances significatives sont identifiées.

3.3.7 Les résultats de ces analyses seront utilisés comme entrées pour la planification de la supervision continue.

Note. — Des irrégularités dans la fréquence des comptes rendus d'événements sur un certain aérodrome, pourraient être considérées comme un indicateur d'un problème possible dans la culture de compte rendu de l'aérodrome ou d'un certain danger que l'exploitant d'aérodrome



aurait dû étudier. La supervision continue des processus de compte rendu ou des sujets à haute fréquence d'occurrence sera renforcée.

3.4 Gestion des changements

3.4.1 Dans le cadre de leur SGS, les exploitants d'aérodrome doivent mettre en place des procédures pour identifier les changements et examiner leurs incidences sur l'exploitation technique de l'aérodrome.

Note 1. — Les changements sur un aérodrome peuvent comprendre des changements dans les procédures, l'équipement, les infrastructures et les opérations spéciales.

Note 2. — On trouvera de plus amples orientations sur la gestion des changements dans le Doc 9859 — Manuel de gestion de la sécurité (MGS)

3.4.2 Une évaluation de sécurité sera effectuée pour identifier les dangers et proposer des mesures d'atténuation pour tous les changements dont il aura été constaté qu'ils ont un impact sur l'exploitation technique de l'aérodrome.

Note 1. — Selon la portée du changement envisagé et le niveau d'impact sur les opérations, la méthode et le niveau de détail requis pour l'exécution de l'évaluation de sécurité nécessaire pourront varier.

3.4.3 Nécessité d'une évaluation de sécurité en fonction de la catégorie de changements

3.4.3.1 **Tâches courantes.** Les changements liés à des tâches courantes n'ont pas à être évalués selon la méthode d'évaluation de la sécurité exposée au Chapitre 4 car ces tâches sont établies et gérées au moyen de procédures, formations, retours d'information et examens spécifiques.

Note. — Les tâches courantes peuvent être décrites comme les actions relatives à une activité ou à un service qui sont décrites en détail dans des procédures formelles, sont soumises à révision périodique, et pour lesquelles les préposés reçoivent une formation appropriée. Ces tâches peuvent inclure les inspections des aires de mouvement, la tonte du gazon sur les bandes de piste, le balayage des aires de trafic, ainsi que l'entretien courant et le petit entretien des pistes, voies de circulation, aides visuelles, systèmes de radionavigation et systèmes électriques.

3.4.3.1.1 Les mesures résultant du processus ordinaire d'évaluation, de retour d'information et d'examen se rapportant à ces tâches devront assurer que tous

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

changements qui s'y rapportent sont gérés, assurant ainsi la sécurité de la tâche dont il s'agit. Cependant, un changement en rapport avec une tâche courante pour laquelle le retour d'information n'est pas encore suffisant ne peut être considéré comme suffisamment mûr. Une évaluation de sécurité utilisant la méthode exposée au Chapitre 4 doit être effectuée.

3.4.3.2 **Changements spécifiques.** Un impact sur la sécurité de l'exploitation technique de l'aérodrome peut résulter :

- a) de changements dans les caractéristiques des infrastructures ou de l'équipement ;
- b) de changements dans les caractéristiques d'installations et de systèmes situés dans l'aire de mouvement ;
- c) de changements dans les opérations sur les pistes (p. ex. type d'approche, infrastructure de piste, positions d'attente) ;
- d) de changements dans les réseaux d'aérodrome (p. ex. électrique ou de communication) ;
- e) de changements affectant des conditions spécifiées dans le certificat d'aérodrome ;
- f) de changements à long terme relatifs à des tierces parties sous contrat ;
- g) de changements dans la structure organisationnelle de l'aérodrome ;
- h) de changements dans les procédures d'exploitation de l'aérodrome.

Note 1. — Lorsque le changement concerne un type/modèle d'avions nouveau à l'aérodrome, une étude de compatibilité est réalisée, comme l'indique le Chapitre 5.

3.4.3.2.1 Pour tout changement dans l'exploitation technique de l'aérodrome définie ci-dessus, une évaluation de sécurité doit être réalisée.

3.5 Supervision de tierces parties

La conformité des tierces parties aux dispositions relatives à la sécurité établie par l'exploitant d'aérodrome doit être surveillée par les moyens appropriés, comme spécifié au § 3.1.2.2.



CHAPITRE 4 : EVALUATION DE LA SECURITE POUR AERODROMES

Note 1. — L'objectif d'une évaluation de sécurité, dans le cadre du processus de gestion des risques d'un SGS, est décrit au § 4.3.1.

Note 2. — Lorsque d'autres mesures, procédures opérationnelles ou restrictions d'exploitation ont été mises au point à la suite d'évaluations de la sécurité, il faudrait les revoir périodiquement pour évaluer si elles restent valides. Les procédures exposées dans le présent chapitre ne remplacent ni ne contournent les dispositions du RACI 6001. Il est attendu qu'une infrastructure sur un aéroport existant ou un nouvel aéroport devra être conforme aux spécifications de l'Annexe.

4.1 Introduction

4.1.1 Un exploitant d'aéroport certifié doit mettre en œuvre un SGS acceptable pour l'ANAC, qui, au minimum :

- a) identifie les dangers pour la sécurité ;
- b) veille à la mise en œuvre des mesures de protection nécessaires au maintien de la sécurité ;
- c) assure une surveillance continue et une évaluation régulière de la sécurité réalisée ;
- d) vise à améliorer constamment la sécurité générale de l'aéroport.

Note 1. — le RACI 8002 — Gestion de la sécurité, contient le cadre pour la mise en œuvre et la tenue à jour d'un SGS par un aéroport certifié. Il contient une description des quatre éléments constituant ce cadre, à savoir : politique et objectifs de sécurité, gestion des risques de sécurité, assurance de la sécurité et promotion de la sécurité.

Note 2. — On trouvera de plus amples orientations sur le SGS dans le Doc 9859 — Manuel de gestion de la sécurité (MGS)

4.1.2 Le présent chapitre décrit comment une évaluation de la sécurité peut être réalisée dans le cadre du SGS de l'aéroport. En appliquant la méthode et les procédures ici décrites, l'exploitant d'aéroport pourra démontrer la conformité à certaines des exigences minimales indiquées au §4.1.1.

4.2.2 Le processus d'évaluation de la sécurité portera sur l'impact d'une préoccupation de sécurité, notamment un changement ou un écart, sur la



sécurité des opérations à l'aérodrome et prendra en compte, s'il y a lieu, la capacité de l'aérodrome et l'efficacité des opérations.

4.3 Considérations de base

4.3.1 Une évaluation de la sécurité est un élément du processus de gestion du risque d'un SGS qui est utilisé pour évaluer les préoccupations de sécurité découlant, entre autres, d'écarts par rapport à des normes et à des règlements applicables, de changements identifiés à un aérodrome, ou lorsque se posent d'autres préoccupations de sécurité.

Note. — Les changements sur un aérodrome peuvent comprendre des modifications apportées aux procédures, au matériel, aux infrastructures, aux travaux de sécurité, aux opérations spéciales, aux règlements, à l'organisation, etc.

4.3.2 Lorsqu'une préoccupation de sécurité, un changement ou un écart a un impact sur plusieurs parties prenantes de l'aérodrome, il faut porter attention à l'intervention de toutes les parties prenantes affectées dans le processus d'évaluation de la sécurité. Dans certains cas, les parties prenantes affectées par le changement devront procéder elles-mêmes à une évaluation de sécurité distincte pour satisfaire aux exigences de leurs SGS et se coordonner avec les autres parties prenantes concernées. Lorsqu'un changement affecte des parties prenantes multiples, une évaluation de la sécurité doit être menée en collaboration pour assurer la compatibilité des solutions finalement retenues.

4.3.3 Une évaluation de la sécurité doit considérer l'impact de la préoccupation de sécurité sur tous les facteurs pertinents dont il aura été établi qu'ils sont importants pour la sécurité. La liste ci-dessous recense un certain nombre d'éléments qu'il est nécessaire de prendre en considération lorsqu'il est procédé à une évaluation de la sécurité. Les éléments figurant dans cette liste ne sont pas exhaustifs et ne sont pas mentionnés dans un ordre particulier :

- a) agencement de l'aérodrome, notamment configuration des pistes, longueur des pistes, configuration des voies de circulation, des couloirs de circulation





- et de l'aire de trafic ; portes, passerelles, aides visuelles ; et infrastructure et capacités des services RFF ;
- b) types d'aéronefs appelés à utiliser l'aérodrome, et leurs dimensions et caractéristiques de performance ;
 - c) densité et répartition du trafic ;
 - d) services au sol de l'aérodrome ;
 - e) communications air-sol et paramètres de temps pour les communications vocales et par liaison de données ;
 - f) type et possibilités des systèmes de surveillance et disponibilité de systèmes offrant aux contrôleurs des fonctions de soutien et d'alerte ;
 - g) procédures de vol aux instruments et matériel d'aérodrome s'y rapportant ;
 - h) procédures opérationnelles complexes, telles que la prise de décision en collaboration (CDM) ;
 - i) installations techniques d'aérodrome, telles que les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS) ou autres aides de navigation aérienne ;
 - j) obstacles ou activités dangereuses à l'aérodrome ou au voisinage de l'aérodrome ;
 - k) travaux prévus de construction ou d'entretien à l'aérodrome ou au voisinage de l'aérodrome ;
 - l) toutes conditions dangereuses locales ou régionales (telles que le cisaillement du vent) ;
 - m) complexité de l'espace aérien, structure des routes ATS et classification de l'espace aérien, qui peuvent modifier les opérations ou la capacité de cet espace aérien.

Note. — Le Chapitre 5 expose la méthode et les procédures pour évaluer l'adéquation entre les opérations des avions et l'infrastructure et les opérations de l'aérodrome.

- 4.3.4 Après l'achèvement de l'évaluation de la sécurité, l'exploitant de l'aérodrome est responsable de mettre en œuvre les mesures d'atténuation qui auront été identifiées et d'en surveiller périodiquement l'efficacité.
- 4.3.5 L'ANAC examinera l'évaluation de la sécurité présentée par l'exploitant d'aérodrome et les mesures d'atténuation, procédures opérationnelles et





restrictions d'exploitation qui y sont identifiées, comme spécifié dans le paragraphe 4.4, et la responsabilité de la supervision réglementaire ultérieure de leur application lui incombe.

Note. — L'Appendice B à la Circulaire 305 — Exploitation des nouveaux avions très gros porteurs aux aérodromes existants, contient une liste de références renvoyant aux études existantes qui pourront aider les exploitants d'aérodrome à élaborer leurs évaluations de la sécurité. Il est à noter toutefois que chaque étude est spécifique à un certain écart ou à un certain changement et il convient donc de faire preuve de prudence en considérant l'applicabilité à d'autres situations et d'autres emplacements. L'inclusion de ces références dans les études de sécurité n'implique pas que l'ANAC entérine ou reconnaisse les résultats desdites études.

4.4 Processus d'évaluation de la sécurité

4.4.1 Introduction

4.4.1.1 L'objectif primordial d'une évaluation de la sécurité est d'évaluer l'impact de la préoccupation de sécurité tel qu'un changement de conception ou un écart par rapport aux procédures opérationnelles à un aérodrome existant.

4.4.1.2 Une préoccupation de sécurité, tel qu'un changement ou un écart à un aérodrome, peut souvent affecter des parties prenantes multiples ; les évaluations de sécurité seront effectuées de manière inter-organisationnelle, en faisant intervenir des experts en provenance de toutes les parties prenantes concernées. Avant l'évaluation, il est procédé à une identification préliminaire des tâches requises et des organisations qui auront à intervenir dans le processus.

4.4.1.3 Une évaluation de la sécurité se compose initialement de quatre étapes de base :

- a) définition d'une préoccupation de sécurité et identification de la conformité à la réglementation ;
- b) identification et analyse du danger ;
- c) évaluation du risque et mise au point de mesures d'atténuation ;
- d) élaboration d'un plan de mise en œuvre pour les mesures d'atténuation et conclusion de l'évaluation.



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

- 4.4.1.4 Le processus d'évaluation de la sécurité applicable à l'exploitation technique de l'aérodrome est présenté à la figure 4.1.
- 4.4.1.5 Une évaluation du risque de sécurité doit être menée après la mise en œuvre des mesures d'atténuation.

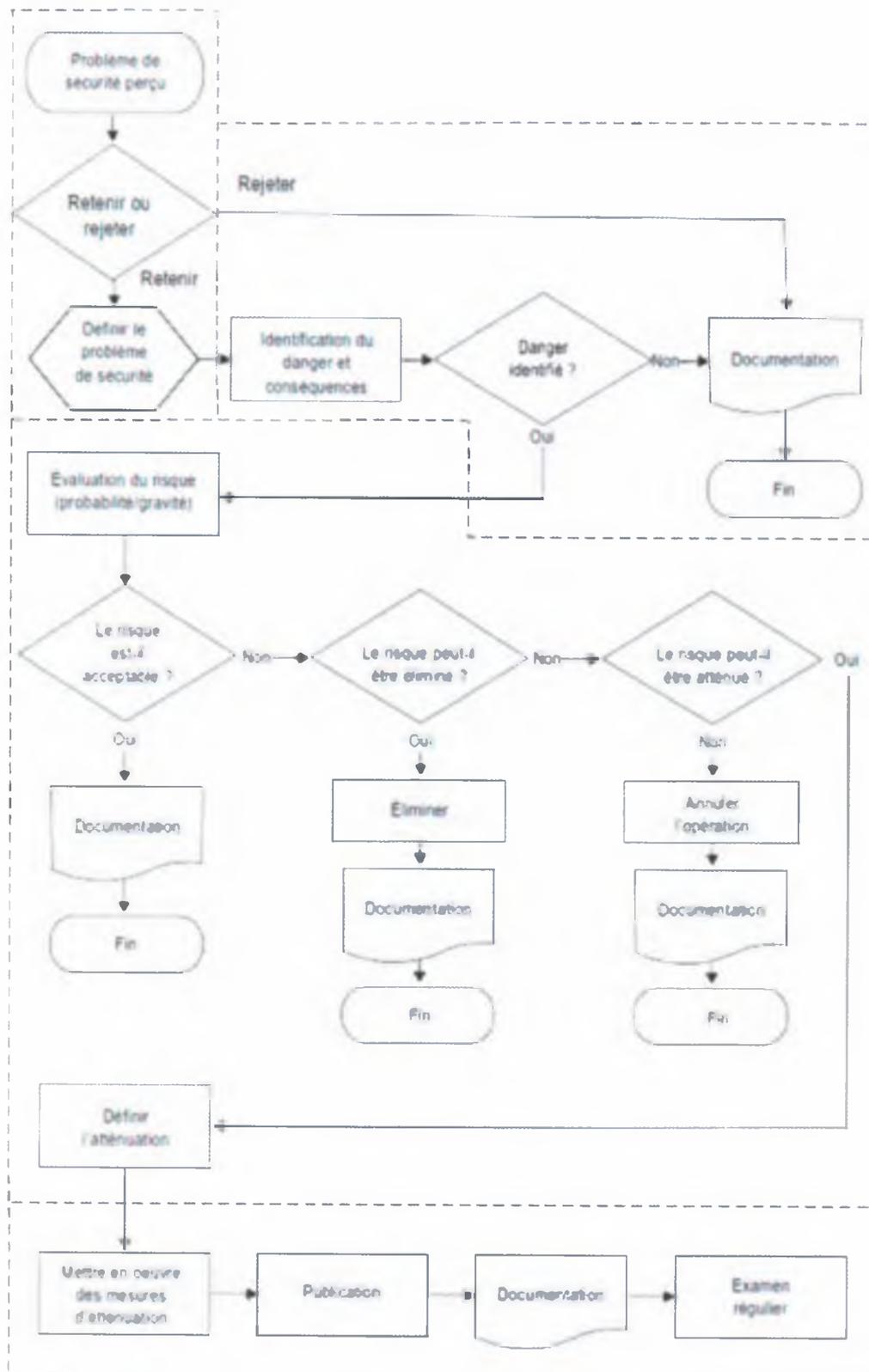


Figure 4.1. Ordigramme à utiliser pour mener une évaluation de sécurité



Note 2. — Certaines évaluations de sécurité peuvent faire intervenir d'autres parties prenantes telles que des agents de services d'escale, exploitants aériens, prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), concepteurs de procédures de vol et fournisseurs de signaux de radionavigation, y compris les signaux de satellites.

4.4.2 Définition d'une préoccupation de sécurité et détermination de la conformité à la réglementation

4.4.2.1 Toute préoccupation de sécurité perçue doit être décrite en détail, en incluant les délais, les phases projetées, l'emplacement, les parties prenantes impliquées ou les affectées, ainsi que son influence possible sur certains processus, procédures, systèmes ou opérations.

4.4.2.2 La préoccupation de sécurité perçue est d'abord analysée, pour déterminer si elle sera retenue ou rejetée. Si elle est rejetée, la justification du rejet sera fournie et documentée.

4.4.2.3 Une évaluation initiale de la conformité aux dispositions appropriées de la réglementation applicable à l'aérodrome sera menée et documentée.

4.4.2.4 Les domaines de préoccupation correspondants seront identifiés avant qu'il soit procédé aux étapes restantes de l'évaluation de la sécurité, avec toutes les parties prenantes concernées.

Note. — Il peut être utile d'examiner l'historique de certaines dispositions réglementaires pour acquérir une meilleure compréhension de leur objectif de sécurité.

4.4.2.5 Si une évaluation de la sécurité a été réalisée précédemment pour des cas similaires dans le même contexte, à un aérodrome où existent des caractéristiques et des procédures semblables, l'exploitant d'aérodrome pourra utiliser certains éléments de cette évaluation comme base pour l'évaluation à mener. Chaque évaluation étant spécifique à une préoccupation de sécurité particulière à un aérodrome donné, il convient néanmoins d'évaluer avec soin s'il y a lieu de réutiliser certains éléments d'une évaluation existante.





Note. — Dans le cas d'une modification, il convient à l'exploitant d'aérodrome de s'assurer et de documenter :

- *l'aspect « conformité réglementaire » : dossier technique comprenant notamment la conformité des équipements, des infrastructures, des installations, procédures d'exploitation et des éléments mis en place pendant les travaux et en situation pérenne, c'est-à-dire une fois la modification mise en place. L'exploitant s'assure de la conformité du changement préalablement à l'étude de sécurité et à la mise en œuvre du changement.*
- *l'aspect « SGS » : 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 aéroportuaire ».*

4.4.3 Identification des dangers

Note - L'identification des dangers se concentre sur les situations ou sur les objets ayant le potentiel de causer ou de contribuer à causer un fonctionnement dangereux de l'aéronef ou d'équipements, de produits et de services en rapport avec la sécurité de l'aviation. On a souvent tendance à confondre les dangers avec leurs conséquences. Une conséquence est un résultat qui peut être déclenché par un danger. Par exemple, une sortie de piste (dépassement) est une conséquence à prévoir en rapport avec le danger que présente une piste contaminée. Définir d'abord clairement le danger permettra de déterminer plus facilement les conséquences possibles.

4.4.3.1 Les dangers liés à l'infrastructure, aux systèmes ou aux procédures d'exploitation sont initialement identifiés en utilisant des méthodes telles que les séances de remue-méninges (brainstorming), les avis d'experts, le savoir de l'industrie, l'expérience et le jugement opérationnel. L'identification des dangers est réalisée en prenant en considération :

- a) les facteurs causaux d'accidents et les événements critiques, sur la base d'une simple analyse utilisant les bases de données disponibles sur les accidents et incidents ;
- b) les événements qui ont pu survenir dans des circonstances semblables ou à la suite de la résolution d'une préoccupation de sécurité semblable ;
- c) les nouveaux dangers qui pourraient survenir pendant ou après la mise en application des modifications proposées.

4.4.3.2 À la suite de ces étapes, toutes les issues ou les conséquences possibles pour chacun des dangers identifiés sont mises en évidence.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

4.4.3.3 L'objectif de sécurité approprié pour chaque type de danger sera défini et détaillé. Ceci pourra être fait par :

- a) référence à des normes et/ou à des codes de pratiques reconnus ;
- b) référence à la performance du système existant en matière de sécurité ;
- c) référence à l'acceptation ailleurs d'un système semblable ;
- d) application de niveaux de risque de sécurité explicites.

4.4.3.4 Les objectifs de sécurité sont spécifiés en termes quantitatifs (p. ex. identification d'une probabilité chiffrée) ou qualitatifs (p. ex. comparaison avec une situation existante). La sélection de l'objectif de sécurité est faite selon la politique de l'exploitant d'aérodrome en matière d'amélioration de la sécurité et elle est justifiée pour le danger spécifique dont il s'agit.

4.4.3.5 Les deux (02) méthodes principales d'identification des dangers sont :

- i. *Réactive*. Cette méthode repose sur l'analyse de résultats ou d'événements du passé. Les dangers sont identifiés par des enquêtes sur les événements de sécurité. Les incidents et accidents sont des indicateurs de carences du système et peuvent donc être utilisés pour déterminer le ou les dangers ayant contribué à l'événement ;
- ii. *Proactive*. Cette méthode consiste à collecter des données de sécurité provenant d'événements aux conséquences mineures ou des données sur la performance des processus et à analyser les informations de sécurité ou la fréquence des événements afin de déterminer si un danger pourrait entraîner un accident ou un incident. Les informations de sécurité pertinentes pour l'identification proactive des dangers proviennent de programmes d'analyse des données de vol (FDA), de systèmes de compte rendu de sécurité et de la fonction d'assurance de la sécurité.

Note - L'analyse des données de sécurité permet aussi d'identifier des dangers en détectant des tendances négatives et en formulant des prévisions sur les dangers émergents, etc.



4.4.4 Évaluation des risques et mesures d'atténuation

4.4.4.1 Le niveau de risque de chacune des conséquences possibles identifiées est estimé en procédant à une évaluation de risque. Celle-ci déterminera la gravité d'une conséquence (effet sur la sécurité des opérations envisagées) et la probabilité que la conséquence se produise ; elle sera basée sur l'expérience aussi bien que sur toutes données disponibles (p. ex. base de données sur les accidents, comptes rendus d'événements).

4.4.4.2 Comprendre les risques est la base pour l'élaboration de mesures d'atténuation, de procédures opérationnelles et de restrictions d'exploitation qui pourraient être nécessaires pour assurer la sécurité des opérations à l'aérodrome.

4.4.4.3 La méthode d'évaluation du risque dépend fortement de la nature des dangers. Le risque lui-même est évalué en combinant les deux valeurs de gravité des conséquences et de probabilité d'occurrence.

4.4.4.4 Une fois que chaque danger aura été identifié et analysé en termes de causes, et évalué pour la gravité et la probabilité d'occurrence, il devra être établi que tous les risques y associés sont gérés de façon appropriée. Une identification initiale des mesures d'atténuation existantes devra être réalisée avant la mise au point de toutes mesures supplémentaires.

4.4.4.5 Toutes les mesures d'atténuation du risque, qu'elles soient déjà appliquées ou en développement, sont évaluées sous l'angle de l'efficacité de leurs capacités de gestion des risques.

Note. — L'exposition à un risque donné (p. ex. durée d'un changement, laps de temps précédant la mise en œuvre de mesures correctives, densité du trafic) sera prise en compte pour décider de son acceptabilité.

4.4.4.6 Dans certains cas, une approche quantitative peut être possible, et des objectifs de sécurité chiffrés peuvent être employés. Dans d'autres cas, tels que des changements dans l'environnement opérationnel ou les procédures, une analyse qualitative peut être plus pertinente.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

Note 1. — Un exemple d'approche qualitative est l'objectif d'assurer au moins la même protection que celle qu'offre l'infrastructure correspondant au code de référence approprié pour un certain avion.

Note 2. — Le Chapitre 5 donne une liste de défis typiques en rapport avec chacune des parties de l'infrastructure d'aérodrome et les solutions possibles proposées.

4.4.4.7 les modèles d'évaluation du risque pour les exploitants d'aérodrome sont présentés au Chapitre 6.

4.4.4.8 Dans certains cas, le résultat de l'évaluation du risque pourra être que les objectifs de sécurité seront respectés sans mesures d'atténuation spécifiques supplémentaires.

4.4.5 Élaboration d'un plan de mise en œuvre et conclusion de l'évaluation

4.4.5.1 La dernière phase du processus d'évaluation de la sécurité est l'élaboration d'un plan pour la mise en œuvre des mesures d'atténuation identifiées.

4.4.5.2 Le plan de mise en œuvre inclut les délais, les responsabilités pour les mesures d'atténuation ainsi que les mesures de contrôle qui pourront être définies et mises en œuvre pour surveiller l'efficacité des mesures d'atténuation.

4.5 Approbation ou acceptation d'une évaluation de la sécurité

4.5.1 Les évaluations de la sécurité menées pour tout changement dans l'exploitation technique de l'aérodrome définies au Chapitre 3, § 3.1.4.3.2 doivent être soumises à l'approbation de l'ANAC.

Note.- L'évaluation de sécurité menée par l'exploitant d'aérodrome est une fonction centrale du SGS. L'approbation de la gestion et la mise en œuvre de l'évaluation de la sécurité, y compris les actualisations et la tenue à jour futures, sont de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome.

4.5.2 Une évaluation de sécurité soumise à approbation par l'ANAC sera soumise par l'exploitant d'aérodrome avant sa mise en œuvre.



4.6 Publication des renseignements relatifs à la sécurité

- 4.6.1 L'exploitant d'aérodrome déterminera la méthode la plus appropriée pour communiquer aux parties prenantes les renseignements relatifs à la sécurité et veillera à ce que toutes les conclusions pertinentes de l'évaluation de sécurité soient communiquées comme il convient.
- 4.6.2 Pour assurer une diffusion adéquate aux parties intéressées, les informations qui affectent le système intégré d'information aéronautique (IAIP) en vigueur ou toutes autres informations pertinentes en matière de sécurité doivent être :
- a) publiées dans la section pertinente de l'IAIP ou le service automatique d'information de région terminale (ATIS) ;
 - b) publiées par les moyens appropriés dans les communications d'information d'aérodrome pertinentes.
-



CHAPITRE 5 : COMPATIBILITE DE L'AERODROME

5.1 Introduction

- 5.1.1 Ce chapitre expose une méthode et des procédures permettant d'évaluer la compatibilité entre les opérations des avions et l'infrastructure et l'exploitation technique de l'aérodrome lorsqu'un aérodrome accueille un avion qui dépasse ses caractéristiques certifiées.
- 5.1.2 Une étude de compatibilité doit être effectuée en collaboration entre parties prenantes concernées, ceci inclus l'exploitant d'aérodrome, l'exploitant de l'avion, les services d'escale ainsi que les divers prestataires de services de navigation aérienne (ANSP).
- 5.1.3 Les étapes suivantes décrivent l'arrangement, à documenter de façon appropriée, entre l'exploitant aérien et l'exploitant d'aérodrome pour l'introduction d'un nouveau type/sous-type d'avions sur l'aérodrome :
- a) l'exploitant aérien soumet une demande à l'exploitant d'aérodrome pour exploiter vers l'aérodrome un nouveau type/sous-type d'avions ;
 - b) l'exploitant d'aérodrome identifie des moyens possibles d'accueillir le type/sous-type d'avions, y compris l'accès aux aires de mouvement et, au besoin, considère la faisabilité et la viabilité économique d'une mise à niveau de l'infrastructure d'aérodrome ;
 - c) l'exploitant d'aérodrome et l'exploitant aérien discutent l'évaluation de l'exploitant d'aérodrome et le point de savoir si les opérations du type/sous-type d'avions peuvent être accueillies et, si elles sont autorisées, dans quelles conditions.
- 5.1.4 L'étude de compatibilité de l'aérodrome doit inclure les procédures suivantes :
- a) identifier les caractéristiques physiques et opérationnelles de l'avion (voir Appendices 3, 4 et documentations des avionneurs) ;





- b) identifier les exigences réglementaires applicables ;
- c) établir l'adéquation de l'infrastructure et des installations de l'aérodrome vis-à-vis des besoins du nouvel avion (voir l'appendice 2 au présent chapitre) ;
- d) identifier les changements requis à l'aérodrome ;
- e) documenter l'étude de compatibilité ;
- f) effectuer les évaluations de sécurité requises identifiées lors de l'étude de compatibilité (voir le Chapitre 4 sur l'évaluation de sécurité).

Note 1. — Une étude de compatibilité peut exiger un examen des surfaces de limitation d'obstacles à un aérodrome comme spécifié au Chapitre 4, RACI 6001.

Note 2. — Pour l'exploitation technique d'un aérodrome en conditions de faible visibilité, des procédures supplémentaires peuvent être mises en œuvre pour protéger l'exploitation des avions.

Note 3. — Des processus supplémentaires assurant que des mesures appropriées sont en place pour protéger le signal produit par l'équipement de radionavigation basé au sol peuvent être nécessaires aux aérodromes avec approches aux instruments de précision.

5.1.5 Le résultat de l'étude de compatibilité devra permettre la prise de décisions et doit fournir :

- a) à l'exploitant d'aérodrome — les informations nécessaires pour prendre une décision, s'agissant de permettre les opérations de l'avion considéré à l'aérodrome donné ;
- b) à l'exploitant d'aérodrome — les informations nécessaires à la prise de décision sur les modifications à apporter à l'infrastructure et aux installations de l'aérodrome pour assurer la sécurité de son exploitation en prenant dûment en considération son développement futur harmonieux ;
- c) à l'ANAC — les informations qui lui sont nécessaires pour la supervision de la sécurité et la surveillance continue des conditions spécifiées dans la certification de l'aérodrome ou l'attestation de l'homologation de l'aérodrome.



Note 1. — Chaque étude de compatibilité est spécifique à un contexte opérationnel particulier et à un type d'avion particulier.

Note 2. — Les informations résultant de l'étude de compatibilité qui sont considérées comme étant significatives dans une perspective opérationnelle sont publiées en accord avec le RACI 6001 et le RACI 5007.

5.2 Incidences des caractéristiques de l'avion sur l'infrastructure de l'aérodrome

5.2.1 Généralités

5.2.1.1 L'introduction de nouveaux types d'avions à des aérodromes existants peut avoir des incidences sur les installations et services d'aérodrome, en particulier lorsque les caractéristiques de l'avion dépassent les paramètres utilisés pour la planification de l'aérodrome.

5.2.1.2 Les paramètres utilisés dans la planification d'aérodrome sont définis dans le RACI 6001, qui spécifie l'utilisation du code de référence de l'aérodrome, déterminé en accord avec les caractéristiques de l'avion auquel une installation d'aérodrome est destinée. Ce code de référence donne un point de départ pour l'étude de compatibilité, mais ne devra pas être le seul moyen utilisé pour mener l'analyse et pour étayer les décisions de l'exploitant d'aérodrome.

Note. — Les différentes installations requises à un aérodrome sont reliées entre elles par le code de référence d'aérodrome. La conception de ces installations, avec une description du code de référence d'aérodrome, est exposée dans le RACI 6001.

5.2.2 Considération des caractéristiques physiques de l'avion

Les caractéristiques physiques de l'avion peuvent influencer sur les dimensions de l'aérodrome, ses installations et les services dans l'aire de mouvement. Ces caractéristiques sont exposées en détail dans l'Appendice 3.

5.2.3 Considération des caractéristiques opérationnelles de l'avion

Pour évaluer de façon adéquate la compatibilité de l'aérodrome, les caractéristiques opérationnelles de l'avion devront être comprises dans le processus d'évaluation. Les caractéristiques opérationnelles peuvent inclure les besoins de l'avion en matière



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

d'infrastructure ainsi que les besoins de services d'escale. Ces caractéristiques sont exposées en détail dans l'Appendice 4.

5.3 Caractéristiques physiques des aérodromes

Pour évaluer de façon adéquate la compatibilité de l'avion, les caractéristiques physiques de l'aérodrome doivent être comprises dans le processus d'évaluation. Ces caractéristiques sont exposées en détail dans l'Appendice 2.



CHAPITRE 6 : METHODES D'EVALUATION DE LA SECURITE POUR AERODROMES

6.1 Nature du risque

6.1 Selon la nature du risque, trois méthodes peuvent être utilisées pour savoir si le risque est maîtrisé :

- a) Méthode de type A. Pour certains dangers, l'évaluation du risque dépend dans une large mesure des performances de l'avion et/ou du système considéré. Le niveau de risque dépend des performances de l'avion/du système (p. ex. capacités de navigation plus précise), de la pilotabilité ainsi que des caractéristiques de l'infrastructure. L'évaluation du risque peut alors être fondée sur la conception et l'homologation de l'avion/du système, la certification, les résultats de simulations et une analyse des accidents/incidents.
- b) Méthode de type B. Pour d'autres dangers, l'évaluation du risque ne dépend pas vraiment des performances de l'avion/du système, mais peut être effectuée à partir de mesures de performances d'avions existants. L'évaluation peut alors être fondée sur des statistiques (p. ex. écarts) provenant de l'exploitation d'avions actuels ou d'analyses d'accidents ; l'élaboration de modèles de risque quantitatifs génériques peut convenir.
- c) Méthode de type C. Dans ce cas, une « étude d'évaluation de risque » n'est pas nécessaire. Un simple argument logique peut suffire pour déterminer les besoins en matière d'infrastructure, de systèmes ou de procédures, sans attendre d'éléments supplémentaires, par exemple les résultats de la certification pour des avions nouvellement annoncés, ou utiliser des statistiques d'exploitation d'avions existants.

6.2 Méthode d'évaluation du risque

1. La méthode d'évaluation du risque prend en compte la probabilité d'occurrence d'un danger et la gravité de ses conséquences ; le risque est évalué en combinant les deux valeurs pour la gravité et la probabilité d'occurrence.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

2. Chaque danger identifié doit être classé selon la probabilité d'occurrence et la gravité des incidences. Ce processus de classification du risque permettra que l'aérodrome détermine le niveau de risque que pose un danger particulier. La classification de probabilité et de gravité se rapporte à des événements potentiels.

3. La classification de gravité comprend cinq classes, allant de « catastrophique » (classe A) à « non significatif » (classe E). Les exemples figurant dans le Tableau 1, adaptés du Doc 9859 avec des exemples spécifiques à un aérodrome, serviront de guide pour mieux comprendre la définition.

4. La classification de gravité d'un événement devrait être basée sur un scénario de « cas crédible » et non de « pire des cas ». On s'attendrait à ce qu'un cas crédible soit possible dans des conditions raisonnables (déroulement probable des événements). On pourrait s'attendre au pire des cas dans des conditions extrêmes, et dans des combinaisons de dangers supplémentaires et improbables. S'il faut introduire implicitement les pires scénarios, il est nécessaire d'estimer les faibles fréquences appropriées.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

Tableau 1. Schéma de classification de la gravité, avec exemples
(Adapté du Doc 9859 avec des exemples spécifiques à un aéroport)

Gravité	Signification	Valeur	Exemples
Catastrophique	<ul style="list-style-type: none"> - Équipement détruit - Morts multiples 	A	<ul style="list-style-type: none"> - collision entre aéronef et/ou avec un autre objet pendant le décollage ou l'atterrissage
Dangereux	<ul style="list-style-type: none"> - Importante réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle qu'il n'est pas sûr que les opérateurs pourront accomplir leur tâche exactement ou complètement - Blessure grave - Dommages majeurs à l'équipement 	B	<ul style="list-style-type: none"> - incursion sur piste, potentiel significatif d'accident, action extrême pour éviter une collision - tentative de décollage ou d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre - incidents au décollage/à l'atterrissage tels qu'un atterrissage trop court ou un dépassement
Majeur	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction significative des marges de sécurité, réduction de la capacité des opérateurs de faire face à des conditions d'exploitation, du fait d'une augmentation de la charge de travail ou comme résultat de conditions compromettant leur Efficacité - Incident grave - Personnes blessées 	C	<ul style="list-style-type: none"> - incursion sur piste, temps et distance amplement suffisants (pas de risque de collision) - collision avec un obstacle sur l'aire de trafic/le poste de stationnement (collision dure) - chute de personne d'une certaine hauteur - approche interrompue avec contact au sol des extrémités d'aile pendant le toucher des roues - grande flaque de carburant près de l'aéronef alors que des passagers sont à bord
Mineur	<ul style="list-style-type: none"> - Nuisance - Limites de fonctionnement - Application de procédures d'urgence - Incident mineur 	D	<ul style="list-style-type: none"> - freinage dur pendant le décollage ou le roulage - dommages dus au souffle du réacteur (objets) - présence d'objets à proximité des postes de stationnement - collision entre véhicules d'entretien sur une voie de service - rupture de barre de traction pendant le refoulement (dommage à l'aéronef) - léger dépassement de la masse maximale au décollage sans conséquences pour la sécurité - l'aéronef heurte la passerelle-passagers sans causer de dommages nécessitant une réparation immédiate - basculement du chariot élévateur - instructions/procédures de roulage - complexes

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

<i>Gravité</i>	<i>Signification</i>	<i>Valeur</i>	<i>Exemples</i>
Négligeable	Peu de conséquences	E	<ul style="list-style-type: none"> - légère augmentation de la distance de freinage - effondrement d'une barrière temporaire dû à un vent fort - chariot perdant des bagages

5. La classification de probabilité comprend cinq classes, allant de « extrêmement improbable » (classe 1) à « fréquent » (classe 5), comme le montre le Tableau 2.
6. Les classes de probabilité présentées au Tableau 3 sont définies avec des limites quantitatives. L'intention n'est pas d'évaluer quantitativement des fréquences, la valeur chiffrée servant seulement à clarifier la description qualitative et à appuyer un jugement d'expert cohérent.
7. La classification se réfère à la probabilité d'événements sur une certaine période. Cela passe par le raisonnement suivant :
 - a) de nombreux dangers aux aérodromes ne sont pas directement liés à des mouvements des aéronefs ;
 - b) l'évaluation de la probabilité d'occurrence des dangers peut être basée sur le jugement d'experts, sans aucun calcul.

Tableau 2. Schéma de classification de la probabilité

<i>Classe de probabilité</i>	<i>Signification</i>
5 Fréquent	Susceptible de se produire de nombreuses fois (s'est produit fréquemment)
4 Raisonnablement probable	Susceptible de se produire parfois (s'est produit peu fréquemment)
3 Éloignée	Peu susceptible de se produire (s'est produit rarement)
2 Extrêmement éloignée	Très peu susceptible de se produire (pas de cas connu)
1 Extrêmement improbable	Presque inconcevable que l'événement se produise

8. Le but de la matrice est de fournir un moyen d'obtenir un indice de risque pour la sécurité. L'indice pourra être utilisé pour déterminer la tolérabilité du risque et

permettre la priorisation de mesures pertinentes afin de prendre une décision sur l'acceptation du risque.

9. La priorisation dépendant à la fois de la probabilité et de la gravité des événements, les critères de priorisation seront à deux dimensions. Trois principales classes de priorité d'atténuation de danger sont définies dans le Tableau 3 :

- a) dangers à haute priorité — intolérables ;
- b) dangers à priorité moyenne — tolérables ;
- c) dangers à faible priorité — acceptables.

10. La matrice d'évaluation de risque n'a pas de limites fixes pour la tolérabilité, mais suggère une évaluation flottante là où est attribuée à des risques une certaine priorité pour leur contribution en matière de risques à l'exploitation aérienne. C'est donc intentionnellement que les classes de priorité ne sont pas calquées sur les classes de probabilité et de gravité, pour tenir compte de l'imprécision de l'évaluation.

Tableau 3. Matrice d'évaluation de risque avec classes de priorisation

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



CHAPITRE 7 : EXEMPTION POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES

7.1 INTRODUCTION

En vertu de l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'Aviation Civile, l'ANAC peut, dans les conditions définies par les Règlements aéronautiques applicables et afin d'assurer la continuité de l'exploitation des aéronefs et/ou des installations aéronautiques, accorder une exemption ou une dérogation temporaire aux dispositions en vigueur. Elle établit des procédures pour chaque domaine d'activité où des exemptions peuvent être accordées, sous réserve du strict respect des critères établis par les Règlements applicables.

A cet effet, lorsqu'un aéroport ne satisfait pas aux exigences d'une norme du règlement, l'ANAC peut, après avoir procédé à l'approbation des études aéronautiques de l'exploitant déterminer les conditions et procédures qui sont nécessaires pour assurer un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la norme ou pratique considérée.

7.2 OBJET

L'objet de l'établissement de cette procédure est de permettre aux différents acteurs notamment les exploitants d'aéroport et le personnel d'inspection et d'audit de certification, une harmonisation du mécanisme à suivre pour les demandes d'exemptions/dérogations à certaines exigences de la réglementation nationale en vigueur relative aux aéroports.

Dans le cas de la certification d'un aéroport, on s'attend à ce qu'un support de certificat d'aéroport soit conforme aux règlements de certificat d'aéroport en vigueur lors de la certification. Il peut y avoir des circonstances où le respect de la conformité aux exigences établies n'ont pas été réalisées sur un aéroport existant en raison des contraintes environnementales et où l'installation notamment les aspects conception avait été fournis plus tôt et bien avant les règlements surtout que les normes de l'OACI sont amendées périodiquement.

De même, il peut y avoir des situations où la conformité n'est pas possible également à un aéroport due aux contraintes physiques, organisationnelles (nécessité d'établissement d'une entité indépendante chargée d'établir et de mettre en œuvre le système de gestion de la sécurité SMS). C'est pour prendre en compte ces

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

situations dans le processus de délivrance d'un certificat d'aérodrome que l'ANAC doit établir et mettre en œuvre une procédure pour exempter un postulant au certificat d'aérodrome sur les cas de non conformités après qu'il soit démontré que le risque associé à une non-conformité identifiée est acceptable ou que par retour d'expérience sur la question le risque peut être accepté en attendant les mesures pour palier la non-conformité.

7.3 DOMAINE D'APPLICATION

La présente procédure s'applique aux détenteurs d'un certificat de sécurité aéroportuaire, aux exploitants d'aérodromes, aux organismes auxquels il a été confié sur la base d'un cahier de charge, d'une convention ou tout autre acte juridique équivalent, de mettre en œuvre partiellement ou en totalité les exigences du RACI 6001.

Aux aéroports où des exemptions aux normes de sécurité d'aérodromes sont nécessaires, des études aéronautiques seront effectuées afin d'établir des procédures qui permettront d'assurer un degré de sécurité équivalente.

Lorsque les non conformités sont identifiés dans l'exploitation d'un aérodrome, les effets sur la sécurité doivent être analysés et des mesures d'atténuation ainsi que les limitations sur son utilisation doivent être établies.

Toutes les non conformités doivent être corrigées. Le mécanisme d'exemption n'est pas un moyen à utiliser dans le souci de contourner l'application d'une exigence.

7.4 PROCEDURE D'APPROBATION DES DEMANDES D'EXEMPTIONS

7.4.1 Non-conformités et catégorisation des exemptions/dérogation

7.4.1.1 Les non-conformités

Une non-conformité est définie comme une situation dans laquelle le respect à une norme ou exigence n'est pas effective (manque ou mis en œuvre partielle d'une procédure, services, équipement et installation insuffisants ou inappropriés, manque de personnel qualifié, formation inadéquate, spécification technique partielle, caractéristique dimensionnelle inexacte, emplacement inapproprié ou inadéquat, contrainte géographique, etc.)

Des exemples de non-conformités principalement liées aux aérodromes peuvent porter notamment sur les aspects ci-dessous :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

1) Installations et équipements

- aides visuelles et non visuelles ;
- obstacles sur la bande et les surfaces de limitation d'obstacle ;
- zone de bande - dimensions et qualité. Bande insuffisante de piste avec, largeur inadéquate de taxiways ;
- dimension de l'Aire de sécurité d'extrémité de piste ;
- dimensions des bandes de piste ;
- piste insuffisante – distances de séparation de taxiways ;
- systèmes d'atterrissage VOR, PAPI, ILS (GLIDE; Localizer, DME) ;
- installation, équipement et véhicule de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aviation ;
- équipement météorologique, mesure d'épaisseur d'eau, mesure de contaminant ;
- marquages au sol, panneaux de signalisation couleur, emplacement ;
- etc.

2) Services et procédures opérationnelles

- système de gestion de la sécurité ;
- services de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aviation ;
- procédures de faible visibilité ;
- procédure d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés ;
- procédure de nettoyage de déversement de carburant sur l'aire de trafic ;
- procédure d'urgence d'aérodrome ;
- procédure d'utilisation en surcharge de la chaussée ;
- procédure de circulation des véhicules sur l'aire de mouvement ;
- procédure d'accès à l'aire de mouvement ;
- procédure de gestion et contrôle des obstacles ;
- service de lutte contre le risque animalier ;
- désherbage de l'aire de mouvement ;
- procédure de suivi et d'entretien de la chaussée ;
- mesure de coefficient de frottement de piste ;
- mesure de PCN (Pavement classification Number) ;
- etc.



7.4.1.2 Catégories des exemptions

Une exemption vient formaliser une déviation permanente/temporaire à une exigence règlementaire. C'est le cas par exemple ou un exploitant d'aérodrome peut être autorisé à fonctionner sans manuel de gestion de la sécurité. C'est un exemple extrême mais c'est bien l'esprit.

Lorsque, l'industrie (un exploitant) ne peut pas se conformer à une exigence, cela devient un problème et sur demande de l'exploitant, l'ANAC peut accorder des autorisations de dévier aux règlements.

Deux types d'autorisation sont accordés par l'ANAC :

Une dérogation /exemption provisoire : C'est une autorisation ponctuelle de dévier à une exigence règlementaire, elle est (très) limitée dans le temps. Là où on s'attend à ce que la non-conformité soit impérativement supprimée telle que les signes obligatoires, la disponibilité de la bande de piste, etc.

Une dérogation/exemption permanente : C'est une autorisation permanente de dévier à une exigence règlementaire là où la non-conformité ne pourra pas être raisonnablement supprimée et où l'impact à la sécurité n'est pas prédominant, telle que l'infraction à l'éminence d'un objet dans une surface de limitation d'obstacle, les dimensions d'une bande de piste à cause des contraintes géographiques ou physiques etc.

7.4.2 Etude aéronautique

7.4.2.1 Objet

Toute demande d'exemption doit être accompagnée d'une étude aéronautique ou étude de sécurité.

L'objet de la réalisation d'une étude aéronautique est d'évaluer les incidences d'exemptions aux normes d'aérodrome spécifiées dans le RACI 6001, de présenter des moyens alternatifs d'assurer la sécurité de l'exploitation aérienne, d'évaluer l'efficacité de chaque solution de rechange et de recommander des procédures destinées à compenser l'exemption.

7.4.2.2 Application

Une étude aéronautique peut être effectuée lorsque des normes d'aérodrome ne peuvent être respectées du fait du développement de l'aérodrome. Une telle étude



est le plus souvent réalisée lors de la planification d'un nouvel aéroport ou de la certification d'un aéroport existant.

L'exploitant d'aéroport doit effectuer une étude aéronautique lorsqu'il y a un problème aéronautique, qui peut se référer à une demande de dérogation ou exemption aux normes d'aéroports spécifiées dans les règlements nationaux.

Cette étude doit mentionner clairement la participation de toutes les parties prenantes, concernées par l'étude. Ces consultations permettent aux différentes parties impliquées d'être au courant des impacts de l'étude sur l'ensemble de leurs activités.

L'étude aéronautique doit être approuvée par le dirigeant responsable de l'organisation avant de la soumettre à l'ANAC.

L'exploitant d'aéroport devrait noter que l'ANAC peut choisir de participer à la conduite d'une étude aéronautique en tant qu'observateur, si elle le juge nécessaire.

7.4.2.3 Objectifs de l'étude aéronautique

Les objectifs de l'étude aéronautique sont définis comme suit :

- a. Etudier les incidences du non-respect de certaines exigences des règlements nationaux ;
- b. Présenter des solutions alternatives pour assurer un niveau de sécurité équivalent aux exigences réglementaires nationales ;
- c. Estimer l'efficacité de chaque solution alternative ; et
- d. Recommander des procédures d'exploitation ou des restrictions d'utilisation ou d'autres mesures aptes à compenser ces incidences.

7.4.2.4 Plan de l'étude aéronautique

Les étapes suivantes peuvent constituer le cadre d'un processus structuré et uniforme à suivre, notamment :

- a) l'élaboration d'un énoncé de base répondant aux besoins de l'étude;
- b) la précision des rôles, des responsabilités et des domaines de compétence ;
- c) la précision sur la méthode dont l'étude doit être menée ;
- d) la définition claire des objectifs de l'étude, ainsi que tout mécanisme de contrôle et d'approbation spécifique ;
- e) la définition de la méthode de validation, y compris le processus d'approbation des conclusions de l'étude;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

- f) la spécification des modalités d'archivage des résultats et des données ;
- g) la précision des ressources à utiliser et l'échéancier.

7.4.3 Demande d'exemption

La demande d'exemption est adressée par le détenteur de certificat d'aérodrome (demandeur d'exemption) à l'ANAC en remplissant le formulaire joint en annexe trois (03) mois avant la date de prise d'effet de l'exemption.

Une demande d'exemption est exigée de manière distincte pour chaque non-conformité aux exigences réglementaires.

La demande d'exemption doit être accompagnée de justifications et raisons de la non-conformité, des rapports d'évaluation de sécurité (étude aéronautique), des moyens d'atténuation et indiquer quand la conformité peut être prévue, affectation des mesures d'atténuation du risque, moyen acceptable de conformité etc.

La demande d'exemption standard devra inclure : Le nom et adresse du demandeur. Nom d'aérodrome où l'exemption est cherchée. (Numéro de certificat d'aérodrome à citer si le demandeur est détenteur d'un certificat d'aérodrome), le référentiel réglementaire détaillé de l'exigence pour laquelle le demandeur veut être exempté/dérogé.

Pour toute demande d'exemption, le demandeur d'exemption devra :

- a) préciser le nom ou raison sociale du requérant, son numéro téléphone, adresse mail
- b) préciser la catégorie d'exploitation de l'aérodrome
- c) l'aéronef de référence de l'aérodrome
- d) préciser les raisons justifiables pour lesquelles il a besoin de l'exemption. Les raisons fournies devraient être détaillées et explicatives.
- e) préciser la période pour laquelle l'exemption est demandée ;
- f) donner les détails s'y rapportant lorsque l'exemption affectera un type particulier d'opération ;
- g) présenter les actions planifiées ou prévues (plan d'action), à court, moyen terme et long terme suivant les cas pour être en conformité avec l'exigence pour laquelle l'exemption a été demandée avec des preuves de moyens et ressources appropriées et suffisantes ;
- h) indiquer le mécanisme établi pour la rectification et l'examen périodique de la non-conformité pour l'exemption provisoire, y compris les mesures de



réduction adoptées pour assurer la sécurité au cours de la période d'exemption ;

- i) indiquer dans le cas d'exemption permanente, les mesures de réduction adoptées pour réduire les risques surgissant dû à la non-conformité après la mise en œuvre d'une évaluation de sécurité ;
- j) revoir périodiquement la non-conformité pendant le renouvellement du certificat d'aérodrome.
- k) s'assurer que lorsque la non-conformité pour laquelle l'exemption a été demandée est corrigée, l'exemption a été retirée du manuel d'aérodrome ;
- l) s'engager à octroyer les moyens et ressources nécessaires pendant la période d'exemption demandée et pour la correction de la non-conformité ;
- m) s'assurer que les preuves justificatives accompagnant la demande d'exemptions sont assez exhaustives et suffisantes. Le manque de document justification ou information appropriée peut retarder le traitement/refus de la demande d'exemption ;
- n) s'assurer que toute exemption accordée est incluse dans le manuel d'aérodrome et dans l'AIP.
- o) informer par écrit l'ANAC de la correction de la non-conformité afin de procéder à la suppression de cette exemption dans l'AIP.

7.4.4 Evaluation des demandes d'exemption

Les demandes d'exemption sont envoyées par courrier officiel par l'exploitant à l'ANAC pour évaluation.

Après l'achèvement de l'étude aéronautique, l'exploitant d'aérodrome doit surveiller l'état de la dérogation ou exemption et s'assurer que les mesures mises en œuvre ont été effectivement réalisées et surveillées par les responsables assignées ou désignées, et que le niveau de sécurité n'est pas un compromis à tout moment. En outre, l'exploitant d'aérodrome doit régulièrement réexaminer toute dérogation ou exemption en vue d'en éliminer si possible la nécessité, ainsi que vérifier la validité et la solidité de toute mesure d'atténuation mise en place.

Pour une dérogation ou exemption temporaire, l'exploitant d'aérodrome doit également notifier à l'ANAC une fois que la dérogation ou exemption est corrigée.





APPENDICE 1 : DONNÉES CRITIQUES RELATIVES AUX INCIDENTS DE SÉCURITÉ SIGNALÉS AUX AÉRODROMES POUR LA SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ

Note. — Les dispositions du présent appendice ne priment pas sur les spécifications de l'Annexe 13 — Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, relatives à la présentation obligatoire de comptes rendus de certains types d'accidents/incidents graves et aux responsabilités des différentes parties concernées.

Lorsqu'il est rendu compte d'incidents de sécurité des types suivants, il convient de recueillir les données critiques suivantes lorsque c'est pertinent et faisable. Cela peut exiger, de la part de l'exploitant d'aérodrome, de l'ANSP ou d'autres parties concernées, une collaboration correspondant à la gravité du risque potentiel lié à chaque événement.

1. Sorties de piste

- a) type d'événement (sortie latérale de piste, dépassement de piste) ;
- b) à l'atterrissage/au décollage ;
- c) type d'approche s'il s'agit d'un événement à l'atterrissage ;
- d) date et heure (heure locale ou heure UTC) ;
- e) type d'avion ;
- f) piste :
 - 1) dimensions (largeur/longueur) ;
 - 2) pentes ;
 - 3) seuil déplacé (oui/non, et, dans l'affirmative, distance entre seuil de piste et bord de piste) ;
 - 4) aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) (oui/non, et, dans l'affirmative, orientation, dimensions et structure) ;
 - 5) piste contaminée (oui/non, et, dans l'affirmative, type de contaminant [eau, autre (à spécifier)], profondeur du contaminant) ;
- g) vent (direction et vitesse) ;
- h) visibilité ;
- i) détails de la sortie :



- 1) vitesse de la sortie ou estimation ;
 - 2) angle de l'avion avec le bord de piste ;
 - 3) distance entre le toucher des roues et la sortie ;
 - 4) description de la trajectoire de l'avion une fois qu'il se trouve sur la bande de piste et/ou la RESA ;
- j) détails de l'emplacement de l'avion une fois arrêté.

Note 1. — Pour les dépassements, les informations à communiquer comprennent la position longitudinale par rapport à l'emplacement du seuil et/ou à la fin de la surface de la piste et la position latérale par rapport au bord latéral de piste ou à l'axe de piste.

Note 2. — Les sorties de piste sont des incidents graves, sinon des accidents. Ceci implique normalement l'intervention du BEA (Bureau Enquête et Analyse) sur l'accident/incident, une coordination avec les autorités compétentes étant donc nécessaire.

2. Atterrissage avant la piste

- a) type d'événement (atterrissage court, atterrissage trop court) ;
- b) type d'approche ;
- c) guidage vertical au sol disponible et opérationnel [système d'atterrissage aux instruments (ILS), indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI), indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié (APAPI)] ;
- d) date et heure (heure locale ou heure UTC) ;
- e) vitesse du vent (y compris les rafales), description (calme/variable) et direction ;
- f) visibilité ;
- g) type d'avion ;
- h) piste :
 - 1) dimensions (largeur/longueur) ;
 - 2) pentes ;
 - 3) seuil déplacé (oui/non, et, dans l'affirmative, distance entre seuil de piste et bord de piste) ;
 - 4) RESA (oui/non, et, dans l'affirmative, orientation magnétique de la piste (QFU),



- 5) piste contaminée (oui/non, et, dans l'affirmative, type de contaminant (eau, autre (à spécifier), profondeur du contaminant) ;
- i) détails de l'atterrissage trop court (vitesse de l'avion au toucher des roues, distance entre toucher des roues et bord de piste, causes de l'événement) ;
 - 1) description de la trajectoire de l'avion après le toucher des roues.

Note. — Les atterrissages trop courts sont des incidents graves, voire des accidents. Ceci implique normalement l'intervention du BEA (Bureau Enquête et Analyse) sur les accidents/ incidents, une coordination avec les autorités compétentes étant donc requise.

3. Incursion sur piste

- a) entités impliquées (avion/véhicule ; avion/avion ; avion/individu) ;
- b) date et heure (heure locale ou heure UTC) ;
- c) type d'avion, atterrissage/décollage, type d'approche ;
- d) type de véhicule, emplacement ;
- e) piste :
 - 1) dimensions (largeur/longueur) ;
 - 2) pentes/visibilité ;
 - 3) seuil déplacé (oui/non, et, dans l'affirmative, distance entre seuil de piste et bord de piste) ;
 - 4) sorties rapides ;
 - 5) vent ;
 - 6) visibilité ;
- f) détails de l'incursion :
 - 1) description des trajectoires et des vitesses des deux véhicules/avions ;
 - 2) distances estimatives (horizontale et verticale) entre entités impliquées ;
 - 3) surfaces opérationnelles contaminées dans l'aire d'incursion (oui/non, et, dans l'affirmative, type de contaminant [eau, autre (à spécifier)], profondeur du contaminant).





Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

Note 1. — Les incursions sur piste qui sont classées de gravité A sont des incidents graves selon l'Annexe 13, Supplément C. Ceci impliquerait normalement l'intervention du BEA, une coordination avec les autorités compétentes étant donc requise.

Note 2. — On trouvera des éléments d'orientation sur la prévention des incursions sur piste, y compris une classification de la gravité, dans le Doc 9870 — Manuel sur la prévention des incursions sur piste.

4. Atterrissage ou décollage sur voie de circulation

- a) atterrissage/décollage ;
- b) type d'approche, le cas échéant ;
- c) date et heure (heure locale ou heure UTC) ;
- d) vent ;
- e) visibilité ;
- f) type d'avion ;
- g) voie de circulation :
 - 1) dimensions (largeur/longueur) ;
 - 2) pentes ;
- h) détails de l'événement :
 - 1) facteurs contributifs possibles (p. ex. encombrement de l'aire de travail, éclairage insuffisant, espace limité, procédure pas appliquée, travaux, marquage insuffisant ou trompeur).

5. Événements liés à un objet intrus (FOD)

- a) type d'événement ;
- b) emplacement (piste, orientation, ou voie de circulation, poste de stationnement), emplacement du FOD, notamment, si possible, positions latérale et longitudinale ;
- c) date et heure (heure locale ou heure UTC) ;
- d) description du FOD :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

- 1) nom (si possible) ;
- 2) forme et dimensions ;
- 3) matériau ; 4) couleur ;
- 5) origine [si connue : éclairage, infrastructure, travaux, animaux, avion, environnement (vent, etc.)].

6. Autres sorties (sortie de voie de circulation ou d'aire de trafic)

- a) type d'événement ;
- b) lieu ;
- c) date et heure (heure locale ou heure UTC) ;
- d) type d'avion ;
- e) voie de circulation :
 - 1) dimensions (largeur/longueur) ;
 - 2) pentes ;
 - 3) si c'est dans une section courbe : congés de raccordement (oui/non et caractéristiques) ;
 - 4) voie de circulation contaminée (oui/non, et, dans l'affirmative, type de contaminant [eau, autre (à spécifier)], profondeur du contaminant) ;
- f) vent (direction et vitesse) ;
- g) détails de la sortie (vitesse de sortie ou estimation, angle de l'avion avec le bord de voie de circulation, dans une section rectiligne ou courbe, causes de l'événement) ;
- h) détails de l'emplacement de l'avion une fois arrêté.

7. Autres incursions (sur voie de circulation ou aire de trafic)

Mêmes données que pour le point 2 (atterrissage trop court).

8. Événements liés à un impact d'oiseau/d'animal

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

À remplir selon les données du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) (ingestion, collision). S'il n'y a pas eu collision, et si l'animal a été évité, il importe de connaître l'emplacement de l'animal au moment où la collision a été évitée.

9. Collisions au sol

- a) type d'événement (collision au sol) ;
- b) emplacement :
 - 1) aire de trafic ;
 - 2) aire de manœuvre ;
 - 3) piste, voie de circulation ;
 - 4) contaminant (si pertinent : type et profondeur) ;
 - 5) vent (si pertinent);
- c) date et heure (heure locale ou heure UTC) ;
- d) phase du vol (p. ex. sortie du poste de stationnement, roulage au départ, démarrage du moteur/refoulement) ;
- e) avion(s) impliqué(s) :
 - 1) type(s) d'avion(s) et trajectoire ;
- f) véhicule(s) concerné(s):
 - 1) type(s) de véhicule(s) et trajectoire ;
- g) dommages matériels (aux avions et/ou véhicules/dommages humains et emplacement des dommages ;
- h) phase de l'opération, s'il s'agit de services d'escale ;
- i) description de la collision :
 - 1) vitesse estimée des deux véhicules et/ou avions ;
 - 2) description des trajectoires des avion(s) et/ou véhicule(s).



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

**GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »**

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

Note 1. — Les collisions au sol impliquant des avions peuvent être des incidents, des incidents graves ou des accidents. Si elles sont classées comme incident, les investigations ont lieu normalement dans le cadre du SGS d'aérodrome. Si elles sont classées comme incident grave ou accident, ceci impliquerait normalement l'intervention du BEA, une coordination avec les autorités compétentes étant donc requise.

Note 2. — Les collisions au sol dans lesquelles aucun avion n'est impliqué pourraient être des incidents et faire l'objet d'investigations dans le cadre du SGS d'aérodrome.





APPENDICE 2 : CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES AÉRODROMES

1. Introduction

Chacun des paragraphes de cette section, est structuré comme suit :

Introduction

Cette section expose la justification, comprenant la base et les objectifs, pour les divers éléments de l'infrastructure physique requise dans le RACI 6001 chapitre 3. Au besoin, il est fait référence à d'autres documents de l'ANAC ou de l'OACI.

Défis

Cette section identifie les éventuels défis, sur la base de l'expérience, du jugement opérationnel et de l'analyse des dangers liés à un élément d'infrastructure en rapport avec les dispositions de l'ANAC. Chaque étude de compatibilité doit déterminer les défis pertinents pour l'accueil de l'avion considéré à l'aéroport existant.

Solutions possibles

Cette section présente des solutions possibles en rapport avec les problèmes identifiés. S'il est impossible, pour des raisons d'ordre pratique, d'adapter l'infrastructure ou les opérations existantes de l'aérodrome en accord avec la réglementation applicable, l'étude de compatibilité ou, au besoin, l'évaluation de sécurité, détermine les solutions appropriées ou les éventuelles mesures d'atténuation du risque à mettre en œuvre.

Note 1. — Lorsque des solutions possibles ont été élaborées, elles doivent être revues périodiquement pour évaluer dans quelle mesure elles conservent leur validité. Ces solutions possibles ne remplacent ni ne contournent les dispositions du RACI 6001.

Note 2. — On trouvera au Chapitre 4 des procédures sur la conduite d'une évaluation de sécurité.





2. Pistes

2.1 Longueur des pistes

2.1.1 La longueur de piste est un facteur limitatif des opérations aériennes. Des informations sur la distance de référence des avions doivent être obtenues dans la documentation des avionneurs.

Note 1. — Les pentes longitudinales peuvent avoir un effet sur les performances de l'avion.

2.2 Largeur des pistes

Introduction

2.2.1 Pour une largeur de piste donnée, les caractéristiques, la pilotabilité et les performances démontrées par l'avion font partie des facteurs qui agissent sur l'exploitation de l'appareil. Il est souhaitable de considérer d'autres facteurs significatifs pour l'exploitation afin d'avoir une marge pour des facteurs tels qu'un revêtement de piste mouillé ou contaminé, des conditions de vent traversier, des approches en crabe à l'atterrissage, la contrôlabilité de l'avion pendant un atterrissage interrompu et des procédures de panne de moteur.

Note. — Des éléments d'orientation figurent dans le Doc 9157, Partie 1 — Pistes.

Défis

2.2.2 Le principal problème associé à la largeur de piste disponible est le risque de causer des dommages et des victimes au cours d'une sortie de piste pendant le décollage, le décollage interrompu ou l'atterrissage.

2.2.3 Les causes et les facteurs d'accident sont principalement :

a) pour le décollage/décollage interrompu :

- 1) avion (montée en régime et/ou inversion de poussée asymétrique, mauvais fonctionnement des gouvernes, du circuit hydraulique, des pneus, des freins, du système d'orientation de l'atterrisseur avant, centre



de gravité ou groupe motopropulseur (panne de moteur, ingestion d'objet intrus) ;

- 2) conditions temporaires à la surface [eau stagnante, poussière, résidus (caoutchouc), FOD, dommages à la chaussée ou coefficient de frottement de la piste] ;
 - 3) conditions permanentes à la surface de la piste (pentes à l'horizontale et à la verticale et caractéristiques de frottement de la piste) ;
 - 4) conditions météorologiques (p. ex. forte pluie, vent traversier, vents forts/rafales, visibilité réduite) ;
 - 5) facteurs humains (équipped, maintenance, centrage, arrimage de la charge) ;
- b) pour l'atterrissage :
- 1) avion/cellule [mauvais fonctionnement du train d'atterrissage, des gouvernes, du circuit hydraulique, des freins, des pneus, du système d'orientation de l'atterrisseur avant ou du groupe motopropulseur (tringlerie de commande de poussée et d'inversion)] ;
 - 2) conditions temporaires à la surface de la piste [eau stagnante, poussière, résidus (p. ex. caoutchouc), FOD, chaussée endommagée et application du coefficient de frottement de la piste] ;
 - 3) conditions permanentes à la surface (pentes à l'horizontale et à la verticale et caractéristiques de frottement de la piste) ;
 - 4) conditions météorologiques (forte pluie, vent traversier, vents forts/rafales, orages/cisaillement du vent, visibilité réduite) ;
 - 5) facteurs humains (atterrissage dur, équipage, maintenance) ;
 - 6) qualité du signal/brouillage du radioalignement de piste ILS, lorsque des procédures d'atterrissage automatique sont appliquées ;
 - 7) tout autre problème de qualité du signal de radioalignement de piste/brouillage de l'équipement d'aide à l'approche ;
 - 8) absence de guidage sur trajectoire d'approche tel que le VASIS ou le PAPI ;



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

9) type et vitesse de l'approche.

Note. — Une analyse de comptes rendus de sortie latérale de piste montre que le facteur causal dans les accidents/incidents n'est pas le même pour le décollage et l'atterrissage. Une défaillance mécanique est, par exemple, un facteur d'accident fréquent pour les sorties de piste au décollage, tandis que des conditions météorologiques dangereuses telles que les orages sont plus souvent associées à des accidents/incidents à l'atterrissage. Un mauvais fonctionnement du système d'inversion de poussée du moteur et/ou des surfaces de piste contaminées ont aussi été un acteur dans un nombre important de sorties à l'atterrissage (d'autres problèmes concernent l'avion, tels que défaillances de freins et forts vents traversiers).

Solutions possibles

2.2.4 La sortie latérale de piste est liée à des caractéristiques spécifiques de l'avion, à ses performances/qualités de pilotabilité, à la manœuvrabilité face à des événements tels qu'une défaillance mécanique de l'avion, une contamination de la chaussée, l'exploitation en des conditions de vent traversier. La largeur de piste n'est pas une limite de certification spécifique requise. Cependant, la détermination de la vitesse minimale de contrôle au sol (V_{mcg}) et le vent traversier maximal démontré sont en relation indirecte. Ces facteurs supplémentaires doivent être considérés comme des éléments clés afin d'assurer que ce type de danger est pris en compte adéquatement.

2.2.5 Pour un certain avion, il peut être admissible d'opérer sur une piste de moindre largeur si l'ANAC approuve l'avion pour de telles opérations en validant le fait que la sécurité ne sera pas compromise.

Note. — Le vent traversier maximal démontré est indiqué dans le manuel de vol de l'avion.

2.2.6 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) accotements intérieurs revêtus d'une force portante suffisante pour assurer une largeur globale de la piste et de ses accotements (internes) correspondant à la largeur de piste recommandée selon le code de référence ;



- b) accotements extérieurs revêtus/non revêtus d'une force portante suffisante pour assurer une largeur globale de la piste et de ses accotements correspondant au code de référence ;
- c) guidage supplémentaire d'axe de piste et marques de bord de piste ;
- d) inspection accrue pour les FOD sur toute la longueur de piste, lorsque c'est requis ou demandé.

2.2.7 Les exploitants d'aérodrome doivent aussi tenir compte de la possibilité que certains avions ne puissent pas faire un virage à 180 degrés sur des pistes plus étroites. S'il n'y a pas de voie de circulation proprement dite à l'extrémité de la piste, il est recommandé de prévoir une aire de demi-tour sur piste appropriée.

Note. — Une prudence particulière est nécessaire lors des manœuvres sur des pistes d'une largeur inférieure à la largeur recommandée, pour éviter que les roues de l'avion ne quittent la chaussée, tout en évitant d'employer de fortes poussées qui pourraient endommager les feux de piste et les panneaux et causer une érosion de la bande de piste. Pour les pistes affectées, une inspection de près, s'il y a lieu, sera généralement envisagée pour détecter la présence de débris qui pourraient être déposés lors de virages à 180 degrés sur la piste après l'atterrissage.

2.2.8 Les aérodromes qui utilisent des feux de bord de piste encastrés doivent tenir compte de conséquences supplémentaires, telles que :

- a) intervalles de nettoyage plus fréquents pour les feux encastrés, car la saleté affectera la fonction plus rapidement que pour des feux de bord de piste surélevés ;

2.2.9 L'emplacement et les spécifications des panneaux de piste doivent être considérés, vu la plus grande envergure de l'avion (emplacement des moteurs), ainsi que la poussée accrue provenant de ses réacteurs.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

2.3 Accotements de piste

Introduction

2.3.1 Les accotements d'une piste devraient pouvoir réduire au minimum tout dommage à un avion qui quitte la piste. Dans certains cas, la résistance du sol naturel peut être suffisante sans préparation supplémentaire pour répondre aux besoins d'accotements. La prévention de l'ingestion d'objets par les réacteurs devrait toujours être prise en compte, en particulier pour la conception et la construction des accotements. Dans le cas d'accotements qui ont été soumis à un certain traitement, il peut être nécessaire d'accentuer le contraste visuel entre la piste et l'accotement, par exemple en employant des marques de bande latérale de piste.

Note. — Des éléments d'orientation figurent dans le Doc 9157, Partie 1.

Défis

2.3.2 Les accotements de piste ont trois grandes fonctions :

- a) réduire les dommages à un avion qui quitte la piste ;
- b) assurer une protection contre le souffle des réacteurs et prévenir l'ingestion de FOD par les réacteurs ;
- c) supporter la circulation de véhicules terrestres, véhicules de RFF et véhicules de maintenance.

2.3.3 Les problèmes potentiels associés aux caractéristiques des accotements de piste (largeur, type de sol, force portante) sont :

- a) dommages à des avions qui pourraient se produire après une sortie sur l'accotement de piste, du fait d'une force portante insuffisante ;
- b) érosion de l'accotement causant l'ingestion d'objets intrus par les réacteurs du fait de surfaces non revêtues ; l'impact de FOD sur les pneus et les moteurs est à considérer comme un danger potentiellement majeur ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

- c) difficultés pour l'accès des services RFF à un avion endommagé se trouvant sur la piste, du fait d'une force portante insuffisante.

2.3.4 Les facteurs à considérer sont :

- a) les écarts par rapport à l'axe de piste ;
- b) les caractéristiques du groupe motopropulseur (hauteur, emplacement et puissance des moteurs) ;
- c) le type de sol et sa force portante (masse de l'avion, pression des pneus, conception du train d'atterrissage).

Solutions possibles

2.3.5 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) *Sortie sur l'accotement de piste.* Prévoir l'accotement approprié, comme indiqué dans la section 2.3 ;
- b) *Souffle des réacteurs.* Des informations sur la position des réacteurs extérieurs, le contour de vitesse du souffle et les directions du souffle au décollage sont nécessaires pour calculer la largeur des accotements à prévoir pour renforcer la protection contre le souffle. Il faudrait prendre en compte aussi l'écart latéral par rapport à l'axe de piste ;

Note 1. — Il peut être possible d'obtenir des données sur la vitesse du souffle des réacteurs auprès des avionneurs.

Note 2. — Les informations pertinentes figurent en règle générale dans les manuels des avionneurs portant sur les caractéristiques de l'aéronef pour la planification des aéroports.

- c) *Véhicules de RFF.* L'expérience opérationnelle avec les avions actuellement exploités sur les pistes existantes donne à penser qu'une largeur totale de la piste et de ses accotements conforme aux spécifications serait suffisante pour permettre la circulation occasionnelle de véhicules de RFF intervenant sur des avions. La plus grande longueur des toboggans d'évacuation du pont supérieur peut cependant réduire la marge entre le bord de l'accotement et



le pied de ces toboggans, ainsi que la surface portante disponible pour les véhicules de sauvetage ;

d) *Inspections supplémentaires de la surface.* Il peut être nécessaire d'adapter le programme d'inspection pour la détection de FOD.

2.4 Aires de demi-tour sur piste

Introduction

2.4.1 Des aires de demi-tour sur piste sont généralement aménagées lorsqu'il n'y a pas de voie de circulation de sortie à l'extrémité de piste. Une aire de demi-tour sur piste permet à un avion de faire demi-tour après avoir atterri et avant de décoller et de se positionner correctement sur la piste.

Note. — Des éléments d'orientation sur des aires de demi-tour sur piste typiques sont donnés dans le Doc 9157, Partie 1, Appendice 4. En particulier, la conception de la largeur totale de l'aire de demi-tour sur piste devrait être telle que l'angle de braquage du train avant pour lequel cette aire est conçue ne soit pas supérieur à 45 degrés.

Défis

2.4.2 Pour réduire le risque de sortie de l'aire de demi-tour sur piste, celle-ci devrait être suffisamment large pour permettre le virage à 180 degrés de l'avion présentant les caractéristiques plus contraignantes qui sera exploité. La conception de l'aire de demi-tour suppose généralement un angle de braquage du train avant de 45 degrés au maximum, qui devrait être utilisé à moins que quelque autre condition ne s'applique pour le type d'avion particulier ; elle tient compte des marges entre les atterrisseurs et le bord de l'aire de demi-tour, comme pour une voie de circulation.

2.4.3 Les causes et facteurs d'accident principaux si l'avion dépasse le revêtement de l'aire de demi-tour sont les suivants :

a) caractéristiques de l'avion qui ne sont pas adéquates ou défaillance de l'avion (capacités de manœuvre au sol, spécialement dans le cas d'avions longs, mauvais fonctionnement du système d'orientation de l'atterrisseur avant, des réacteurs, des freins) ;



- b) conditions défavorables à la surface (eau stagnante, coefficient de frottement) ;
- c) perte des indications visuelles de guidage au niveau de l'aire de demi-tour (marques et feux mal entretenus) ;
- d) facteurs humains, notamment une mauvaise application de la procédure de virage à 180 degrés (braquage du train avant, poussée asymétrique, freinage différentiel).

Note. — Aucune sortie de l'aire de demi-tour ayant entraîné des blessures pour des passagers n'a été signalée jusqu'à présent. L'immobilisation d'un avion sur une aire de demi-tour pourrait néanmoins influencer sur une fermeture de piste.

Solutions possibles

2.4.4 Les capacités de manœuvre au sol que peuvent indiquer les avionneurs sont parmi les facteurs clés à considérer pour déterminer si une aire de demi-tour existante convient pour un certain avion. La vitesse de l'avion qui manœuvre est également un facteur.

Note. — Les informations pertinentes figurent en règle générale dans les manuels des avionneurs portant sur les caractéristiques de l'aéronef pour la planification des aéroports.

2.4.5 Pour un avion déterminé, il peut être admissible d'opérer sur une aire de demi-tour sur piste qui n'est pas en conformité avec les spécifications du RACI 6001, en prenant en considération :

- a) la capacité de manœuvre spécifique de l'avion dont il s'agit (notamment l'angle de braquage maximum effectif du train avant) ;
- b) les dégagements suffisants ;
- c) les marques et le balisage lumineux appropriés ;
- d) l'aménagement d'accotements ;
- e) la protection contre le souffle des réacteurs ;
- f) s'il y a lieu, la protection de l'ILS.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

Dans ce cas, l'aire de demi-tour peut avoir une forme différente. L'objectif est de permettre que l'avion s'aligne sur la piste en perdant aussi peu de longueur de piste que possible. L'avion est supposé circuler à la surface à faible vitesse.

Note. — D'autres éléments indicatifs concernant les aires de demi-tour peuvent être disponibles auprès des avionneurs.

2.5 Bandes de piste

2.5.1 Dimensions des bandes de piste

Introduction

2.5.1.1 Une bande de piste est une aire définie dans laquelle sont compris la piste et le prolongement d'arrêt, et qui est destinée :

- a) à réduire les risques de dommages matériels au cas où un avion sortirait de la piste, en offrant une aire dégagée et nivelée qui correspond aux pentes longitudinale et transversale spécifiques, et aux exigences de force portante ;
- b) à assurer la protection d'un avion qui survole cette aire lors des opérations de décollage ou d'atterrissage en offrant une aire dégagée d'obstacles, à l'exception des aides de navigation aérienne autorisées.

2.5.1.2 En particulier, la partie nivelée de la bande de piste est prévue pour réduire à un minimum les dommages à un avion qui sort de la piste pendant un atterrissage ou un décollage. C'est pour cette raison que les objets devraient être situés à l'écart de cette partie de la bande de piste, à moins d'être nécessaires à la navigation aérienne et d'être montés sur un support frangible.

Note. — Les dimensions et les caractéristiques de la bande de piste sont exposées en détail dans le RACI 6001 et le Supplément A du RACI 6001.

Défis

2.5.1.3 Là où les spécifications relatives aux bandes de piste ne sont pas réalisables, il convient d'examiner les distances disponibles, la nature et l'emplacement de tout danger au-delà de la bande de piste disponible, le type d'avion et le niveau



de trafic à l'aérodrome. Des restrictions opérationnelles convenant pour les dimensions au sol disponibles pourront être appliquées au type d'approche et aux opérations par faible visibilité, en tenant compte aussi :

- a) de l'historique des sorties de piste ;
- b) des caractéristiques de frottement et de drainage de la piste ;
- c) de la largeur, de la longueur et des pentes transversales de la piste ;
- d) des aides à la navigation et des aides visuelles disponibles ;
- e) de la pertinence pour le décollage ou pour le décollage interrompu et l'atterrissage ;
- f) des possibilités de mesures d'atténuation aux procédures ;
- g) des rapports d'accidents.

2.5.1.4 Une analyse des rapports de sorties latérales de piste montre que le facteur causal dans les accidents/incidents d'aviation n'est pas le même pour le décollage et l'atterrissage. C'est pourquoi il faut considérer séparément les événements survenant au décollage et à l'atterrissage.

Note. — Une défaillance mécanique est un facteur d'accident fréquent dans les sorties de piste au décollage, tandis que des conditions météorologiques dangereuses, telles que les orages, sont plus souvent présentes lors d'accidents/incidents à l'atterrissage. Des défaillances de freins ou le mauvais fonctionnement du système d'inversion de poussée des moteurs ont aussi été des facteurs dans un nombre important de sorties de piste accidentelles à l'atterrissage.

2.5.1.5 Les écarts latéraux par rapport à l'axe de piste pendant un atterrissage interrompu avec utilisation du pilote automatique numérique ou en vol manuel guidé par un directeur de vol ont montré que le risque associé à l'écart d'avions spécifiques est contenu à l'intérieur de l'OFZ.

Note. — Les dispositions relatives à l'OFZ sont exposées dans le RACI 6001 et dans la Cir 301 — Avions très gros porteurs — Empiètement sur la zone dégagée d'obstacles : Mesures à prendre en exploitation et étude aéronautique.





2.5.1.6 Le danger de sortie latérale de piste est clairement lié aux caractéristiques de l'avion considéré, à ses qualités de performance/sa pilotabilité et à sa manœuvrabilité face à des événements tels qu'une défaillance mécanique de l'avion, une contamination de la chaussée ou des conditions de vent traversier. Il appartient à la catégorie des risques dont l'évaluation est principalement fondée sur les performances de l'équipage de conduite et la pilotabilité de l'avion. Les limitations que prévoit la certification de l'avion sont un des éléments clés dont il faut tenir compte pour garantir la maîtrise de ce risque.

Solutions possibles

2.5.1.7 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) améliorer les conditions de surface des pistes et/ou les moyens d'enregistrer et d'indiquer les mesures de rectification, en particulier pour les pistes contaminées, en connaissant les pistes et leur état et leurs caractéristiques en présence de précipitations ;
- b) veiller à ce que des renseignements météorologiques exacts et à jour soient disponibles et à ce que des renseignements sur l'état et les caractéristiques de la piste soient communiqués à temps aux équipages de conduite, en particulier lorsque ceux-ci ont à faire des ajustements opérationnels ;
- c) améliorer les connaissances de l'exploitant d'aérodrome dans les domaines de l'enregistrement, la prévision et la diffusion des données sur les vents, notamment le cisaillement du vent, et de tous autres renseignements météorologiques pertinents, en particulier lorsqu'il s'agit d'un élément significatif de la climatologie d'un aérodrome ;
- d) mettre à niveau les aides à l'atterrissage, visuelles et aux instruments, pour améliorer la précision avec laquelle l'avion est amené à la position d'atterrissage correcte sur les pistes ;
- e) de concert avec les exploitants aériens, formuler toutes autres procédures ou restrictions pertinentes pour l'exploitation des aérodromes et publier cette information comme il convient.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

2.5.2 Obstacles sur bandes de piste

Introduction

2.5.2.1 Un objet situé sur une bande de piste qui pourrait mettre en danger les avions est considéré comme un obstacle, selon la définition du terme « obstacle », et devrait être enlevé, dans la mesure du possible. Des obstacles peuvent être naturellement présents ou être délibérément prévus aux fins de la navigation aérienne.

Défis

2.5.2.2 Un obstacle sur bande de piste peut représenter :

- a) soit un risque de collision pour un avion en vol ou un avion au sol qui est sorti de la piste ;
- b) soit une source de brouillage pour les aides de navigation.

Note 1. — Des objets mobiles se trouvant au-delà de l'OFZ (surface de transition intérieure) mais néanmoins à l'intérieur de la bande de piste, tels que des véhicules ou des avions en attente à des points d'attente avant piste ou les extrémités d'aile d'avions circulant sur une voie de circulation parallèle à la piste, sont à prendre en considération.

Note 2. — Des dispositions relatives à l'OFZ figurent dans le RACI 6001, et la Circulaire 301.

Solutions possibles

2.5.2.3 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) un obstacle naturel devrait être enlevé ou sa taille devrait être réduite lorsque c'est possible ; autrement, le nivellement de l'aire permet de réduire la gravité des dommages aux avions ;
- b) les autres obstacles fixes devraient être enlevés, à moins qu'ils soient nécessaires à la navigation aérienne, auquel cas ils devraient être frangibles et être construits de manière à réduire au minimum la gravité des dommages à un avion ;



- c) un avion considéré comme étant un obstacle en mouvement à l'intérieur de la bande de piste devrait respecter les exigences applicables aux zones sensibles installées pour protéger l'intégrité de l'ILS et devrait faire l'objet d'une évaluation de sécurité distincte ;

Note. — Des dispositions relatives aux zones critiques et zones sensibles ILS figurent dans l'Annexe 10 — Télécommunications aéronautiques, Volume I — Aides radio à la navigation.

- d) les aides visuelles et les aides à l'atterrissage aux instruments peuvent être mises à niveau pour améliorer la précision avec laquelle l'avion est amené à la position d'atterrissage correcte sur les pistes ; de concert avec les exploitants aériens, toutes autres procédures ou restrictions d'utilisation d'aérodrome pertinentes peuvent être formulées, et ces informations peuvent être publiées comme il convient.

1. Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

Introduction

- 3.1 Une RESA est destinée avant tout à réduire le risque de dommages à un avion qui atterrit trop court ou qui dépasse la piste. Par conséquent, une RESA permettra à un avion qui dépasse la piste de freiner et à un avion qui atterrit trop court de continuer son atterrissage.

Défis

- 3.2 L'identification des problèmes spécifiques liés aux dépassements de piste et aux atterrissages trop courts est complexe. Il faut tenir compte de plusieurs variables, telles que les conditions météorologiques, le type d'avion, le facteur de charge, les aides à l'atterrissage disponibles, les caractéristiques des pistes, l'environnement général, ainsi que les facteurs humains.

- 3.3 En examinant la RESA, il faut tenir compte des aspects suivants :

- a) la nature et l'emplacement de tout danger au-delà de l'extrémité de piste ;
- b) la topographie et l'environnement d'obstacles au-delà de la RESA ;



- c) les types d'avions et le niveau de trafic à l'aérodrome, et les modifications réelles ou proposées à l'un ou l'autre ;
- d) les facteurs causaux de dépassement/d'atterrissage trop court ;
- e) les caractéristiques de frottement et de drainage de la piste ayant un impact sur la sensibilité de la piste à la contamination de la surface et aux freinages des avions ;
- f) les aides de navigation et aides visuelles disponibles ;
- g) le type d'approche ;
- h) la longueur et la pente de la piste, en particulier la longueur requise pour le décollage et l'atterrissage par rapport aux distances disponibles sur la piste, y compris l'excès de longueur disponible par rapport à la longueur requise ;
- i) l'emplacement des voies de circulation et des pistes ;
- j) la climatologie de l'aérodrome, y compris la vitesse et la direction des vents dominants, et la probabilité de cisaillement du vent ;
- k) l'historique des dépassements/atterrissages trop courts et sorties de piste à l'aérodrome.

Solutions possibles

3.4 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) restreindre les opérations en conditions météorologiques dangereuses défavorables (telles que les orages) ;
- b) définir, en coopération avec les exploitants aériens, les conditions météorologiques dangereuses et autres facteurs pertinents pour les procédures d'exploitation d'aérodrome et publier ces informations de façon appropriée ;
- c) améliorer une base de données d'aérodrome sur les données opérationnelles, la détection des données anémométriques, y compris le cisaillement du vent, et autres renseignements météorologiques pertinents, en particulier lorsque se produit un changement significatif de la climatologie de l'aérodrome ;





- d) veiller à ce que des renseignements météorologiques précis et à jour, l'état actuel des pistes et d'autres caractéristiques soient détectés et notifiés à temps aux équipages de conduite, en particulier lorsque ceux-ci ont besoin de faire des ajustements opérationnels ;
- e) améliorer en temps utile les surfaces de piste et/ou les moyens d'enregistrer et d'indiquer les mesures nécessaires d'amélioration et de maintenance de la piste (p. ex. mesure du frottement et système de drainage), en particulier lorsque la piste est contaminée ;
- f) enlever les accumulations de caoutchouc sur les pistes selon un calendrier établi ;
- g) repeindre les marques de piste pâlies et remplacer les feux de surface des pistes dont le non-fonctionnement a été constaté lors des inspections quotidiennes des pistes ;
- h) mettre à niveau les aides visuelles et les aides d'atterrissage aux instruments pour améliorer la précision avec laquelle l'avion est amené à la position d'atterrissage correcte sur la piste (y compris la fourniture d'ILS) ;
- i) réduire les distances de piste déclarées pour installer les RESA nécessaires ;
- j) installer des dispositifs d'arrêt bien positionnés et conçus comme supplément ou alternative à la RESA de dimensions standard si nécessaire
- k) accroître la longueur d'une RESA, et/ou réduire la présence d'obstacles potentiels dans la zone située au-delà de la RESA ;
- l) publier dans l'AIP les dispositions prises, y compris l'installation d'un dispositif d'arrêt.

Note — Outre la publication dans l'AIP, les informations/instructions peuvent être diffusées aux équipes locales de sécurité des pistes et à d'autres pour mettre au courant la communauté.





2. Voies de circulation

4.1 Généralités

Introduction

- 4.1.1 Des voies de circulation sont aménagées pour permettre la circulation sûre et rapide des avions à la surface.
- 4.1.2 Une voie de circulation suffisamment large assure la fluidité du trafic en facilitant le pilotage de l'avion au sol.

Note 1. — Les éléments d'orientation figurant dans le Doc 9157, Partie 2 — Voies de circulation, aires de trafic et plates-formes d'attente de circulation ; la section 1.2 et le Tableau 1-1 donnent la formule de détermination de la largeur d'une voie de circulation.

Note 2.— Il faut faire particulièrement attention en manœuvrant sur des voies de circulation dont la largeur est inférieure à celle que spécifie le RACI 600114 pour éviter que les roues de l'avion ne quittent la chaussée, tout en évitant d'appliquer une poussée excessive, ce qui pourrait endommager les feux et les panneaux de voies de circulation et causer une érosion de la bande de voie de circulation. Il convient d'inspecter de près, s'il y a lieu, les voies de circulation concernées, afin de repérer la présence de débris qui pourraient avoir été déposés lors du roulage pour se mettre en position de décollage.

Défis

- 4.1.3 Le problème découle d'une sortie latérale de voie de circulation.
- 4.1.4 Les causes et facteurs d'accident peuvent inclure :
- défaillance mécanique (circuit hydraulique, freins, orientation de l'atterrisseur avant) ;
 - conditions défavorables à la surface (eau stagnante, coefficient de frottement) ;
 - perte de guidage visuel d'axe de voie de circulation (marques et feux mal entretenus) ;
 - facteurs humains (notamment maîtrise en direction, erreur d'orientation, charge de travail avant le départ) ;



e) vitesse de roulage de l'avion.

Note. — Une sortie de voie de circulation peut avoir des conséquences perturbatrices. Il convient cependant de porter attention aux incidences potentiellement plus graves qui pourraient en résulter dans le cas d'un avion de très grandes dimensions, qu'il s'agisse de l'obstruction de la voie de circulation ou de l'enlèvement de l'avion accidentellement immobilisé.

4.1.5 La précision et l'attention du pilote sont des questions clés, car elles sont fortement liées à la marge entre les roues extérieures de l'atterrisseur principal et le bord de voie de circulation.

4.1.6 Les études de compatibilité relatives à la largeur de la voie de circulation et aux déviations possibles peuvent inclure :

- a) l'utilisation de statistiques de sorties de voie de circulation pour calculer la probabilité de sortie en fonction de la largeur de la voie de circulation. Les incidences des systèmes de guidage axial et des conditions météorologiques et conditions à la surface sur cette probabilité devraient être évaluées si possible ;
- b) la visibilité de la voie de circulation depuis le poste de pilotage, compte tenu de l'angle d'occultation du poste de pilotage et de la hauteur des yeux du pilote ;
- c) la largeur hors-tout de l'atterrisseur principal de l'avion.

Solutions possibles

4.1.7 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) installation de feux axiaux de voie de circulation ;
- b) marques axiales bien apparentes ;
- c) installation à bord de caméras d'aide au roulage ;
- d) vitesse de roulage réduite ;
- e) installation de marques latérales de voie de circulation ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

- f) feux de bord de voie de circulation (encastrés ou surélevés) ;
- g) réduction du dégagement entre la roue et le bord, en utilisant les données de sortie de voie de circulation ;
- h) augmentation du dégagement par rapport aux congères (position des moteurs) ;
- i) mesures de contrôle de la neige et de la glace à la surface mises en œuvre aux entrées de voies de circulation vers les pistes, et spécialement aux sorties de voie de circulation à grande vitesse ;
- j) utilisation d'itinéraires de circulation au sol de remplacement ;
- k) utilisation de services de placier (guidage « follow-me »).

Note 1.— Les caméras d'aide au roulage sont conçues pour faciliter le roulage et peuvent aider l'équipage de conduite à éviter que les roues de l'avion ne quittent la chaussée pleinement renforcée pendant des manœuvres au sol normales.

Note 2. — Les opérations peuvent être restreintes sur des pistes n'ayant pas d'accotements appropriés.

4.1.8 Il convient d'accorder une attention particulière au décalage des feux axiaux par rapport aux marques axiales.

4.1.9 Vu l'emplacement des moteurs et leur poussée accrue, il convient de bien considérer l'emplacement et les spécifications des panneaux de voie de circulation.

4.2 Courbes de voies de circulation

Introduction

4.2.1 Le RACI 6002 et RACI 6001 § 3.9.6, contient des dispositions relatives aux courbes des voies de circulation. Des orientations supplémentaires figurent dans le Doc 9157, Partie 2.

Défis

4.2.2 Tout danger sera le résultat d'une sortie latérale de la voie de circulation sur une section courbe.



- 4.2.3 Les causes et facteurs principaux d'accident sont les mêmes que dans le cas d'une sortie de voie de circulation sur une section rectiligne de celle-ci. Si une technique de direction dite « cockpit sur l'axe » est employée sur une voie de circulation incurvée, l'atterrisseur principal aura tendance à dériver vers l'intérieur par rapport à l'axe. L'ampleur de la dérive dépend du rayon de la courbe et de la distance entre le poste de pilotage et l'atterrisseur principal.
- 4.2.4 Les conséquences sont les mêmes que pour les sorties latérales de voie de circulation sur sections rectilignes.
- 4.2.5 La largeur à donner à une courbe de voie de circulation est liée à la marge entre la roue extérieure du train principal et le bord intérieur de la courbe. Le danger est lié à la combinaison de la largeur hors-tout du train principal et de la distance entre l'atterrisseur avant/le poste de pilotage et le train principal. Il convient de porter attention à l'effet du souffle des réacteurs d'un avion en virage sur les panneaux de signalisation d'aérodrome et les autres objets se trouvant à proximité.
- 4.2.6 Certains avions pourront avoir besoin de congés de raccordement plus larges sur les sections courbes ou les jonctions de voie de circulation.

Solutions possibles

- 4.2.7 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :
- élargir les congés de raccordement existants ou en aménager de nouveaux ;
 - réduire la vitesse de roulage ;
 - doter les voies de circulation de feux axiaux et de marques de bande latérale de roulage (et de feux encastrés de bord de voie de circulation) ;
 - réduire la marge entre la roue et le bord, en utilisant les données de déviation de la voie de circulation ;
 - survirage selon le jugement du pilote ;





f) publication des dispositions dans les documents aéronautiques appropriés.

Note 1. — Les caméras de guidage du roulage sont destinées à faciliter le roulage et peuvent aider l'équipage de conduite à éviter que les roues de l'avion ne quittent la chaussée pleinement renforcée pendant les manœuvres au sol normales.

Note 2. — Il convient de restreindre les opérations sur les courbes de voies de circulation non pourvues de congés de raccordement appropriés.

4.2.8 Il convient de porter une attention particulière à l'éventuel décalage des feux axiaux par rapport aux marques axiales.

4.2.9 Vu l'accroissement des dimensions des avions et la poussée accrue de leurs moteurs, il convient de bien considérer l'emplacement et les spécifications des panneaux de voie de circulation.

1. Distances de séparation minimales entre piste et voie de circulation

Introduction

5.1 Une distance minimale est prévue entre l'axe d'une piste et l'axe de la voie de circulation parallèle qui lui est associée, qu'il s'agisse d'une piste aux instruments ou d'une piste à vue.

Note 1. — Le Doc 9157, Partie 2, section 1.2, et Tableau 1-5, explique que la séparation piste/voie de circulation est basée sur le principe selon lequel le bout de l'aile d'un avion roulant sur une voie de circulation parallèle ne doit pas se trouver au-dessus de la bande de piste.

Note 2. — Il peut être permis d'opérer avec de moindres distances de séparation à un aéroport existant si une évaluation de sécurité indique que de telles distances ne compromettent pas la sécurité ou n'affecteront pas de façon significative la régularité de l'exploitation aérienne.

Note 3. — Le Doc 9157, Partie 2, contient des éléments d'orientation connexes aux § 1.2.46 à 1.2.49. De plus, l'attention est appelée sur la nécessité de prévoir un dégagement suffisant à un aéroport existant pour qu'un avion puisse opérer avec le moins possible de risques.



Défis

5.2 Les problèmes qui pourraient être associés aux distances de séparation entre piste et voie de circulation parallèles sont :

- a) la collision possible entre un avion qui quitte une voie de circulation et un objet (fixe ou mobile) sur l'aérodrome ;
- b) la collision possible entre un avion qui quitte la piste et un objet (fixe ou mobile) sur l'aérodrome ou le risque de collision pour un avion se trouvant sur la voie de circulation qui empiète sur la bande de piste ;
- c) un brouillage possible du signal ILS du fait d'un avion en circulation ou à l'arrêt.

5.3 Les causes et facteurs d'accident peuvent inclure :

- a) facteurs humains (équipage, ATS) ;
- b) conditions météorologiques dangereuses (telles qu'orages et cisaillement du vent) ;
- c) défaillance mécanique de l'avion (p. ex. moteur, circuit hydraulique, instruments de vol, gouvernes et pilote automatique) ;
- d) conditions à la surface (eau stagnante, coefficient de frottement) ;
- e) distance de sortie latérale de piste ;
- f) position de l'avion par rapport aux aides de navigation, en particulier l'ILS ;
- g) dimensions et caractéristiques de l'avion (en particulier l'envergure).

Note. — Habituellement, les bases de données d'accidents/incidents contiennent des renseignements sur les sorties latérales de piste mais ne contiennent pas de comptes rendus d'accidents concernant des collisions en vol ou le brouillage du signal de l'ILS. C'est donc principalement l'expérience de l'aérodrome local qui viendra étayer les causes et les facteurs d'accident propres à l'environnement local indiqués ci-dessus comme étant liés aux distances de séparation par rapport aux pistes. Il convient d'insister sur la variété et la complexité immenses des facteurs d'accident en ce qui concerne le risque de collision.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

Solutions possibles

- 5.4 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :
- a) imposer une contrainte sur l'envergure des avions qui utilisent la voie de circulation parallèle, si l'on souhaite que les opérations se poursuivent sans interruption sur la piste ;
 - b) considérer la longueur la plus contraignante de l'avion qui peut avoir une influence sur la séparation piste/voie de circulation et l'emplacement des positions d'attente (ILS) ;
 - c) modifier l'itinéraire de roulage de manière que l'espace de piste nécessaire soit dégagé d'avions circulant au sol ;
 - d) employer un contrôle tactique des mouvements à l'aérodrome.

Distances de séparation minimales des voies et des couloirs de circulation

Introduction

Séparation entre voies de circulation et objets

6.1 Les distances de séparation minimales de la voie de circulation assurent une zone dégagée d'objets qui pourraient mettre un avion en danger.

Note 1. — Voir le RACI 6001 paragraphe 3.9.

Note 2. — On trouvera des éléments d'orientation supplémentaires sur les distances de séparation minimales dans le Doc 9157, Partie 2.

Séparation entre voies de circulation parallèles

6.2 La distance de séparation minimale est égale à la somme de l'envergure, de l'écart latéral maximal et d'un incrément donné.

Note 1. — Des précisions sont données dans le Doc 9157, Partie 2.



Note 2. — Si la distance minimale requise entre les axes de deux voies de circulation parallèles n'est pas assurée, il est admissible d'opérer avec de moindres distances de séparation à un aéroport existant si une étude de compatibilité, pouvant inclure une évaluation de la sécurité, indique que ces distances inférieures ne compromettraient pas la sécurité ou n'affecteraient pas de façon significative la régularité de l'exploitation.

Défis

Séparation entre voie de circulation et objet

6.3 Les distances de séparation pendant le roulage sont destinées à réduire le plus possible le risque de collision entre un avion et un objet (séparation voie de circulation/objet, séparation couloir de circulation/objet).

Note. — On peut utiliser les statistiques sur les écarts par rapport à l'axe des voies de circulation pour évaluer le risque de collision entre deux avions ou entre un avion et un objet.

6.4 Les causes et facteurs d'accident peuvent comprendre :

- a) défaillance mécanique (circuit hydraulique, freins, orientation de l'atterrisseur avant) ;
- b) conditions à la surface (eau stagnante, coefficient de frottement) ;
- c) perte de système de guidage visuel sur la voie de circulation (marques et feux recouverts de neige) ;
- d) facteurs humains (maîtrise en direction, désorientation temporaire du fait d'un mauvais positionnement de l'avion, etc.).

Séparation entre voies de circulation parallèles

6.5 Les problèmes potentiels associés aux distances de séparation entre voies de circulation parallèles sont :

- a) une collision probable entre un avion qui sort d'une voie de circulation et un objet (avion sur voie de circulation parallèle) ;
- b) un avion sortant de la voie de circulation et empiétant sur la bande de la voie de circulation opposée.





6.6 Les causes et facteurs d'accident peuvent comprendre :

- a) facteurs humains (équipped, ATS) ;
- b) conditions météorologiques dangereuses (telles qu'une visibilité réduite) ;
- c) défaillance mécanique de l'avion (p. ex. moteur, circuit hydraulique, instruments de vol, commandes, pilote automatique) ;
- d) conditions de surface (eau stagnante, coefficient de frottement) ;
- e) distance de sortie latérale ;
- f) dimensions et caractéristiques de l'avion (en particulier l'envergure).

Solutions possibles

Séparation entre voie de circulation et objet

6.7 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) réduction de la vitesse de roulage ;
- b) installation de feux axiaux de voie de circulation ;
- c) installation de marques de bande latérale de roulage (et de feux encastrés de bord de voie de circulation) ;
- d) établissement d'itinéraires de roulage spéciaux pour avions de très grandes dimensions ;
- e) restrictions (envergure) sur les avions autorisés à utiliser des voies de circulation parallèles pendant l'exploitation d'un certain avion ;
- f) restrictions imposées aux véhicules utilisant des voies de service adjacentes à l'itinéraire de roulage d'un avion désigné ;
- g) utilisation d'un guidage « follow-me » ;
- h) réduction de l'intervalle entre feux axiaux de voie de circulation ;
- i) face au danger de sorties de voie de circulation, simplifier la désignation des voies de circulation et les itinéraires au sol.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

Note. — Une attention particulière devrait être portée au décalage des feux axiaux par rapport aux marques axiales.

Séparation de voies de circulation parallèles

6.8 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) imposer une restriction à l'envergure des avions qui utilisent la voie de circulation parallèle si l'on souhaite que l'exploitation puisse être poursuivie sans restrictions sur la voie de circulation ;
- b) prendre en considération la longueur la plus contraignante de l'avion pouvant avoir des incidences sur une section courbe de la voie de circulation ;
- c) modifier l'itinéraire sur voies de circulation ;
- d) employer un contrôle tactique des mouvements sur l'aérodrome ;
- e) réduire la vitesse de roulage ;
- f) installer des feux axiaux de voie de circulation ;
- g) installer des marques de bande latérale de roulage (et de feux encastrés de bord de voie de circulation) ;
- h) utiliser un guidage « follow-me » ;
- i) réduire l'intervalle entre feux axiaux de voie de circulation ;
- j) face au danger de sorties de voie de circulation, simplifier la désignation des voies de circulation et les itinéraires au sol.

Accotements de voie de circulation

Introduction

7.1 Les accotements de voie de circulation sont destinés à protéger un avion qui évolue sur la voie de circulation contre l'ingestion de FOD et à réduire le risque de dommages à un avion au cours de la manœuvre de mise en mouvement.



7.2 Les dimensions de l'accotement de voie de circulation sont basées sur des renseignements à jour sur la largeur du panache d'échappement des moteurs extérieurs à la poussée de mise en mouvement. De plus, la surface des accotements de voie de circulation est préparée de manière à résister à l'érosion et à l'ingestion de matériaux de surface par les moteurs de l'avion.

Note. — Des éléments d'orientation figurent dans le Doc 9157, Partie 2.

Défis

7.3 Les facteurs menant à des problèmes signalés sont les suivants :

- a) caractéristiques du groupe motopropulseur (hauteur, emplacement et puissance des moteurs) ;
- b) largeur, nature de la surface et traitement de la surface des accotements de voie de circulation ;
- c) écarts par rapport à l'axe de voie de circulation, à cause aussi bien de la déviation mineure attribuable à l'erreur de tenue d'axe que de l'effet de déport intérieur de l'atterrisseur principal dans l'aire de virage lorsque la technique cockpit-sur-l'axe est utilisée.

Solutions possibles

7.4 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) *Sortie sur l'accotement de voie de circulation.* L'épaisseur et la composition des chaussées d'accotements devraient être telles que ces accotements puissent supporter le passage occasionnel de l'avion utilisant l'aérodrome qui est le plus contraignant en matière de charge sur la chaussée, ou le plein chargement du véhicule d'urgence aéroportuaire le plus contraignant. L'impact d'un avion sur les chaussées devrait être évalué et, au besoin, il faudrait peut-être renforcer les accotements de voies de circulation existants au moyen d'un revêtement approprié (si ces avions plus lourds sont autorisés à les utiliser).

Note. — Une épaisseur de 10 à 12,5 cm des matériaux de surface d'un accotement revêtu d'asphalte (l'épaisseur supérieure où est probable l'exposition au souffle des réacteurs d'un aéronef à large fuselage) et adhérent fermement aux couches sous-jacentes de la chaussée (au moyen d'une couche de liaison ou par d'autres moyens assurant une interface bien stabilisée entre couche de surface et couches sous-jacentes) est généralement une solution appropriée.



- b) *Souffle des réacteurs.* Des renseignements sur la position des réacteurs et le contour de vitesse du souffle des réacteurs à la poussée de mise en mouvement sont utilisés pour évaluer les besoins de protection contre le souffle des réacteurs pendant le roulage. Il devrait être tenu compte d'une déviation latérale par rapport à l'axe de voie de circulation, en particulier dans le cas d'une voie de circulation incurvée et de l'utilisation de la technique cockpit-sur-l'axe. L'effet du souffle des réacteurs peut aussi être géré en utilisant la gestion de la poussée des réacteurs (en particulier pour des quadriréacteurs).

Note. — On trouvera de plus amples renseignements concernant les caractéristiques de l'avion, y compris les marges entre l'axe des réacteurs extérieurs et le bord des accotements, et la distance entre les réacteurs extérieurs et le sol, dans les manuels des aviateurs portant sur les caractéristiques de l'aéronef pour la planification des aéroports.

- a) *Véhicules de RFF.* L'expérience opérationnelle avec des avions actuels sur des voies de circulation existantes fait penser qu'une largeur globale conforme de la voie de circulation et de ses accotements permet l'intervention occasionnelle de véhicules de RFF auprès des avions.

Note 1. — Pour les nouveaux avions de grandes dimensions (NLA), la longueur plus grande des toboggans d'évacuation du pont supérieur peut réduire la marge entre le bord d'accotement et le pied de ces toboggans et réduire la surface d'appui disponible pour les véhicules de sauvetage.

Note 2. — Dans certains cas, la force portante du sol naturel peut être suffisante, sans préparation spéciale, pour répondre aux exigences concernant les accotements. (Le Doc 9157, Partie 1, donne de plus amples critères de conception.)

Distance de dégagement sur postes de stationnement d'aéronef

Introduction

- 8.1 Le RACI 6001 § 3.13.6 définit la distance minimale entre un avion qui utilise le poste de stationnement et un obstacle.

Note. — Le Doc 9157, Partie 2, donne de plus amples éléments d'orientation sur la question.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

Défis

- 8.2 Les raisons possibles de collision entre un avion et un obstacle sur l'aire de trafic ou sur une plate-forme d'attente de circulation peuvent être énumérées comme suit :
- a) défaillance mécanique (p. ex. circuit hydraulique, freins, orientation de l'atterrisseur avant) ;
 - b) conditions à la surface (p. ex. présence d'eau stagnante, coefficient de frottement) ;
 - c) perte des indications visuelles de guidage axial (système de guidage pour l'accostage en panne) ;
 - d) facteurs humains (maîtrise en direction, erreur d'orientation).
- 8.3 La probabilité de collision au roulage dépend davantage des facteurs humains que des performances de l'avion. À moins que ne se produise une défaillance technique, les avions réagiront de façon fiable aux commandes directionnelles du pilote lorsqu'ils roulent à la vitesse au sol normale. Il faut néanmoins faire preuve de prudence en ce qui concerne les impacts d'avions de plus grande envergure.

Solutions possibles

- 8.4 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :
- a) état approprié du marquage et des panneaux ;
 - b) feux conduisant au poste de stationnement sur l'aire de trafic ;
 - c) guidage en azimut comme système de guidage visuel pour l'accostage ;
 - d) formation appropriée du personnel d'exploitation et du personnel au sol à assurer par l'exploitant d'aérodrome ;
 - e) restrictions opérationnelles (p. ex. dégagements suffisants devant et derrière les avions en stationnement ou en attente, compte tenu de la longueur accrue des avions) ;



- f) postes de stationnement voisins provisoirement déclassés ;
- g) remorquage de l'avion sur /depuis l'aire de stationnement ;
- h) utilisation de postes de stationnement éloignés/de fret ou de points de stationnement sans tractage pour les services d'escale fournis à l'avion ;
- i) publication de procédures dans les documents aéronautiques appropriés (p. ex. fermeture ou modification du tracé de couloirs de circulation derrière les avions en stationnement) ;
- j) système de guidage visuel évolué ;
- k) guidage par un placeur ;
- l) amélioration des niveaux de balisage lumineux de l'aire de trafic dans des conditions de faible visibilité ;
- m) utilisation du dégagement vertical qu'offre la hauteur des ailes.

Conception des chaussées

Introduction

9.1 Pour faciliter la planification des vols, diverses données d'aérodrome doivent être publiées, telles que les données concernant la résistance des chaussées, ce qui est l'un des facteurs nécessaires pour évaluer si l'aérodrome pourra être utilisé par un avion d'une certaine masse totale au décollage.

Note. — La méthode du numéro de classification d'aéronef/numéro de classification de chaussée (ACN/PCN) est utilisée pour rendre compte de la résistance de la chaussée. Les spécifications figurent dans le RACI 6001 paragraphe 2.6. Le Doc 9157, Partie 3 — Chaussées, contient des orientations indiquant comment rendre compte de la résistance des chaussées par la méthode ACN/PCN.

9.2 La masse accrue et/ou la charge accrue exercée par le train d'atterrissage des avions peuvent exiger une chaussée plus résistante. Il faudra évaluer si les chaussées existantes et leur entretien sont adéquats, eu égard aux différences en ce qui concerne la charge sur roues, la pression des pneus et la configuration du train d'atterrissage. La force portante des ponts, tunnels et conduits pourrait être un facteur limitant et imposer certaines procédures opérationnelles.



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

Solutions possibles

9.3 Les mesures suivantes, seules ou en combinaison avec d'autres, pourraient apporter des solutions. La liste qui suit n'est ni exhaustive, ni présentée dans un ordre particulier :

- a) restrictions sur les avions ayant un ACN élevé sur certaines voies de circulation, ou certaines aires de trafic ; ou
- b) adoption de programmes adéquats de maintenance des chaussées.



APPENDICE 3 : CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES AVIONS

Le présent appendice énumère les caractéristiques des avions qui peuvent avoir des incidences sur les caractéristiques, les installations et les services dans l'aire de mouvement de l'aérodrome considéré.

1. Longueur du fuselage

La longueur du fuselage peut influencer sur :

- a) les dimensions de l'aire de mouvement (voies de circulation, plates-formes d'attente de circulation et aires de trafic), des portes passagers et des aires de l'aérogare ;
- b) la catégorie d'aérodrome pour les RFF ;
- c) les mouvements et le contrôle au sol (p. ex. dégagement réduit derrière un avion long en attente à une aire de trafic ou à un point d'attente avant piste/intermédiaire pour permettre le passage d'un autre avion) ;
- e) les dégagements au poste de stationnement d'aéronef.

2. Largeur du fuselage

La largeur du fuselage est utilisée pour déterminer la catégorie d'aérodrome pour les RFF.

3. Hauteur du seuil de porte

La hauteur du seuil de porte peut influencer sur :

- a) les limites opérationnelles des passerelles ;
- b) les escaliers mobiles ;
- c) les camions de traiteurs ;
- d) les personnes à mobilité réduite ;
- e) les dimensions de l'aire de trafic.

4. Caractéristiques du nez de l'avion

Les caractéristiques du nez de l'avion peuvent influencer sur l'emplacement du point d'attente avant piste, qui ne devrait pas traverser l'OFZ.





5. Hauteur de l'empennage

La hauteur de l'empennage peut influencer sur :

- a) l'emplacement du point d'attente avant piste ;
- b) les aires critiques et sensibles ILS. De plus, la hauteur de l'empennage de l'avion critique, la composition de l'empennage, sa position, la hauteur et la longueur du fuselage peuvent avoir un effet sur les zones critiques et sensibles ILS ;
- c) les dimensions des services de maintenance des avions ;
- e) le point de stationnement de l'avion (en rapport avec l'OLS de l'avion) ;
- f) les distances de séparation entre piste et voies de circulation parallèles ;
- g) le dégagement de toutes infrastructures ou installations d'aérodrome à construire au-dessus d'avions stationnaires ou en mouvement.

6. Envergure

L'envergure peut influencer sur :

- a) les distances de séparation entre voies de circulation/voies d'accès de poste de stationnement (y compris les distances de séparation piste/voie de circulation) ;
- b) les dimensions de l'OFZ ;
- c) l'emplacement du point d'attente avant piste (du fait des incidences de l'envergure sur les dimensions de l'OFZ) ;
- d) les dimensions des aires de trafic et des plates-formes d'attente ;
- e) la turbulence de sillage ;
- f) le choix des portes ;
- g) les services de maintenance d'aérodrome aux environs de l'avion ;
- h) l'équipement d'enlèvement d'avions accidentellement immobilisés ;

7. Dégagement vertical de bout d'aile

Le dégagement vertical de bout d'aile peut influencer sur :

- a) les distances de séparation entre voies de circulation et objets limités en hauteur ;



- b) le dégagement entre aires de trafic et plates-formes d'attente et des objets limités en hauteur ;
- c) les services d'entretien d'aérodrome (p. ex. déneigement) ;
- d) les dégagements par rapport aux panneaux de signalisation d'aérodrome ;
- e) les emplacements des voies de service.

8. Champ de vision du poste de pilotage

Les paramètres géométriques à utiliser pour évaluer le champ de vision du poste de pilotage sont la hauteur du poste de pilotage, son angle d'occultation et le segment masqué correspondant. Le champ de vision du poste de pilotage peut influencer sur :

- a) les références visuelles de piste (point de visée) ;
- b) la distance de piste visible ;
- c) les opérations de roulage sur sections rectilignes et sections courbes ;
- d) les marques et panneaux de signalisation situés sur les pistes, aires de demi-tour sur piste, voies de circulation, aires de trafic et plates-formes d'attente ;
- e) les dispositifs lumineux : en conditions de faible visibilité, le nombre et l'espacement des feux visibles pendant le roulage peut dépendre du champ de vision du poste de pilotage ;
- f) l'étalonnage du PAPI/VASIS (hauteur des yeux du pilote au-dessus de la hauteur des roues à l'approche).

Note. — Le champ de vision du poste de pilotage par rapport au segment masqué correspondant est affecté aussi par l'assiette de l'avion à l'approche.

9. Distance entre la position des yeux du pilote et le train avant

La conception des courbes de voies de circulation est basée sur le concept de poste de pilotage sur l'axe. La distance entre la position des yeux du pilote et l'atterrisseur avant est pertinente pour :

- a) les congés de raccordement de voie de circulation (parcours des roues) ;
- b) les dimensions de l'aire de trafic et des plates-formes d'attente de circulation ;
- c) les dimensions des aires de demi-tour.





10. Conception du train d'atterrissage

Le train d'atterrissage est conçu de façon à répartir la masse globale de l'avion de telle sorte que les charges transmises au sol par une chaussée bien étudiée n'excèdent pas la capacité portante du sol. En outre, la configuration du train a des incidences sur la manœuvrabilité de l'avion et le système de chaussées de l'aérodrome.

11. Largeur hors-tout du train d'atterrissage principal

La largeur hors-tout du train d'atterrissage principal peut avoir des incidences sur :

- a) la largeur de la piste ;
- b) les dimensions des aires de demi-tour sur piste ;
- c) la largeur des voies de circulation ;
- d) les congés de raccordement de voie de circulation ;
- e) les dimensions des aires de trafic et des aires d'attente avant piste ;
- f) les dimensions de l'OFZ.

12. Empattement

L'empattement peut avoir des incidences sur :

- a) les dimensions des aires de demi-tour sur piste ;
- b) les congés de raccordement de voie de circulation ;
- c) les dimensions des aires de trafic et des plates-formes d'attente de circulation ;
- d) les aires de l'aérogare et postes de stationnement des avions.

13. Système d'orientation du train d'atterrissage

Le système d'orientation du train d'atterrissage peut influencer sur les dimensions des aires de demi-tour sur piste, de l'aire de trafic et des plates-formes d'attente de circulation.

14. Masse maximale de l'avion

La masse maximale de l'avion peut influencer sur :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

- a) la limitation en masse sur les ponts, tunnels, conduits et autres structures aménagés sous les pistes et voies de circulation ;
- b) l'enlèvement d'avions accidentellement immobilisés ;
- c) la turbulence de sillage ;
- d) les systèmes d'arrêt lorsqu'ils sont aménagés comme éléments d'énergie cinétique.

15. Géométrie du train d'atterrissage, pression des pneus et numéro de classification de l'avion

La géométrie du train d'atterrissage, la pression des pneus et le numéro ACN peuvent influencer sur la conception des chaussées de l'aérodrome et des accotements afférents.

16. Caractéristiques des moteurs

16.1 Les caractéristiques des moteurs comprennent leur géométrie et leurs caractéristiques de débit d'air, qui peuvent influencer sur l'infrastructure d'aérodrome ainsi que sur les services d'escale et les opérations dans les zones voisines susceptibles d'être affectées par le souffle des réacteurs.

16.2 Les aspects de la géométrie des moteurs sont :

- a) le nombre de moteurs ;
- b) la position des moteurs (écartement et longueur) ;
- c) le dégagement vertical sous les moteurs ;
- d) l'étendue à la verticale et à l'horizontale de l'éventuel souffle des réacteurs ou de l'hélice.

16.3 Les caractéristiques de débit d'air des moteurs sont :

- a) les vitesses des gaz d'échappement aux régimes de ralenti, de mise en mouvement et de décollage ;
- b) les configurations d'écoulement et de montage des inverseurs de poussée ;
- c) les effets d'aspiration au niveau du sol.



16.4 Les caractéristiques des moteurs peuvent aussi être pertinentes pour déterminer les aspects suivants, d'infrastructure et opérationnels, de l'aérodrome :

- a) largeur et composition des accotements de piste (problèmes de souffle des réacteurs et d'ingestion pendant le décollage et l'atterrissage) ;
- b) largeur et composition des accotements d'aires de demi-tour sur piste ;
- c) largeur et composition des accotements de voies de circulation (problèmes de souffle des réacteurs et d'ingestion pendant le roulage) ;
- d) largeur des ponts (souffle des réacteurs sous le pont) ;
- e) dimensions et emplacement des écrans anti-souffle ;
- f) emplacement et résistance structurale des panneaux de signalisation ;
- g) caractéristiques des feux de piste et de bord de piste ;
- h) séparation entre les avions et le personnel des services d'escale, les véhicules ou les passagers ;
- i) conception des aires de point fixe et plates-formes d'attente de circulation ;
- j) conception et utilisation des aires fonctionnelles adjacentes à l'aire de manœuvre ;
- k) conception des passerelles ;
- l) emplacement des puisards sur le poste de stationnement d'aéronef.

17. Capacité maximale en passagers et en carburant

La capacité maximale en passagers et en carburant peut influencer sur :

- a) les installations d'aérogare ;
- b) le stockage et la distribution du carburant ;
- c) la planification d'urgence de l'aérodrome ;
- d) le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie à l'aérodrome ;
- e) la configuration de chargement des passerelles.

18. Performances de vol

Les performances de vol peuvent avoir des incidences sur :





Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

- a) la largeur des pistes ;
- b) la longueur des pistes ;
- c) l'OFZ ;
- d) la séparation entre pistes et voies de circulation ;
- e) la turbulence de sillage ;
- f) le bruit ;
- g) la marque de point cible.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

APPENDICE 4 : BESOINS D'ASSISTANCE EN ESCALE DES AVIONS

Les caractéristiques et besoins d'assistance en escale des avions énumérés ci-après peuvent influencer sur l'infrastructure d'aérodrome disponible. La liste n'étant pas exhaustive, les parties prenantes qui interviennent dans le processus d'évaluation de la compatibilité pourront identifier des éléments supplémentaires :

- a) groupe électrogène au sol ;
- b) embarquement et débarquement des passagers ;
- c) chargement et déchargement du fret ;
- d) avitaillement en carburant ;
- e) refoulement et remorquage ;
- f) dégivrage
- g) circulation à la surface et service de placement ;
- h) maintenance des avions ;
- i) RFF ;
- j) aires d'équipements ;
- k) attribution de postes de stationnement ;
- l) enlèvement d'avions accidentellement immobilisés.



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

APPENDICE 5 : FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR L'EXPLOITANT



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

**FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR
L'EXPLOITANT**

« FORM-AGA-6512 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

Le formulaire présenté ci-après vise à synthétiser et formaliser l'ensemble de l'évaluation réalisée par l'exploitant. Pour son élaboration, plusieurs réunions de travail peuvent être nécessaires. Ces études peuvent s'agir entre autres :

- a) d'une modification sur l'infrastructure ;
- b) d'impact sur la sécurité aéroportuaire ;
- c) etc.

Il importe de noter que l'exploitant est libre d'adapter ce formulaire selon ses besoins.

I. GENERALITES

1. Objet et référence de l'étude de sécurité

Il convient de mentionner ici :

- l'objet de l'étude de sécurité : 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'évaluation. Dans le cas où la modification implique des travaux, il est souhaitable que l'objet précise la phase concernée par l'analyse (travaux ou situation post-travaux) ;
- la référence de l'étude de sécurité : 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'évaluation dans d'autres documents.

Exemples : allongement de la piste 14/32 sur l'aéroport de Cap Skiring sans arrêter le trafic

2. Identification du service à l'origine de l'étude

Service :

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

Exemples : Direction de l'exploitation

3. Responsable de l'étude de sécurité

Nom :

Fonction :

Exemples : Monsieur xxxxxx/ fonction : Chef Département Aérodomes

Le responsable concerné ici est la personne/fonction désignée pour conduire l'étude de sécurité. Il ne s'agit pas forcément de la personne qui remplit le formulaire ou du service à l'origine de la modification. 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'exploitant d'aérodrome prévoit, dans sa procédure de réalisation des évaluations d'impact sur la sécurité, les modalités de déclenchement des études de sécurité 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 étude de sécurité 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.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR L'EXPLOITANT « FORM-AGA-6512 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

5. Documents de référence
<p>•</p> <p>•</p> <p>•</p>

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 de la modification elle-même (note de faisabilité, programme de mise en œuvre de la modification, avant-projet sommaire, plans, comptes rendus de réunion de travail, etc.) sont également mentionnés.

II. DESCRIPTION DE LA MODIFICATION [à renseigner en cas de modification]

1. Date et durée prévues de la modification

Début : _____ / _____ /20____ inclus à _____ h _____

Fin : _____ / _____ /20____ inclus à _____ h _____ ou Permanente

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 du début et de fin de la mise en œuvre de la modification (la case « Permanente » est à laisser vierge) ;
- (exemple : modification de conditions d'exploitation pendant des phases de travaux).
- 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).

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 la modification est prévue. Si le formulaire couvre plusieurs phases de travaux, il convient de les préciser (date/période et durée). Si le formulaire couvre l'aspect travaux et l'aspect exploitation après travaux, il convient également de le préciser et de préciser les dates/périodes et durées.

2. Localisation sur la plateforme Aire de manœuvre Aire de trafic

Préciser :

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 permet d'identifier précisément 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.

3. Description détaillée de la modification

Phase de travaux Phase pérenne (et ou exploitation)

Elle contient toutes les informations sur la nature de la modification envisagée. La modification peut concerner une infrastructure, une installation technique, un équipement, une procédure, etc. Le cas échéant, le phasage de la mise en œuvre de la modification 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 de travaux. 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 de la modification.

III. RAISON DE L'ETUDE DE SECURITE

Cet encadré fournit des informations sur le contexte de l'étude de sécurité 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.



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR
L'EXPLOITANT
« FORM-AGA-6512 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

IV. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE L'ETUDE DE SECURITE

1. Entités impactées

Au sein de l'exploitant aéroportuaire	Entité, service, etc. : Justifications :
Au sein de tiers intervenants sur la plate-forme	<input type="checkbox"/> Service Navigation Aérienne <input type="checkbox"/> Exploitants aériens <input type="checkbox"/> Assistant en escale <input type="checkbox"/> Autre : Justifications :

*Une entité est impactée 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'exploitant d'aérodrome, de ses sous-traitants, et/ou de tiers intervenants sur la plate-forme (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

Il convient de préciser ici l'ensemble des exigences réglementaires prises en considération. Il est important de préciser si possible les exigences réglementaires en rapport avec les préoccupations de sécurité.

3. Existence d'une exemption/dérogation Oui Non

Si oui, préciser la référence de l'acceptation et les mesures associées

Si une exemption/dérogation a préalablement été accordée, l'exploitant le mentionne ici en précisant les références et les mesures associées

4. Influence sur le manuel d'aérodrome Oui Non

Si oui, préciser

5. Influence sur les documents d'exploitation Oui Non

Si oui, préciser

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

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

Oui Non

Si oui, préciser

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

Oui Non

Si oui, préciser

8. Influence sur les méthodes/procédures de travail des agents des autres intervenants

Oui Non

Si oui, 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.



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR
L'EXPLOITANT
« FORM-AGA-6512 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

9. Autres modifications en cours ayant une interaction avec l'étude de sécurité

Oui Non

Si oui, préciser

Il convient d'identifier ici les autres modifications de la plateforme pouvant potentiellement impacter la modification envisagée. En effet, si d'autres travaux sont en cours, la situation n'est pas nominale et peut nécessiter des mesures particulières (exemple : intervention en cours sur un système secours). Les conséquences de cette situation sont à préciser

V. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UNE ETUDE DE SECURITE SIMILAIRE

Oui Non

Préciser :

Afin de faciliter l'évaluation et éventuellement de l'améliorer par rapport aux modifications similaires passées, 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'événements liés à la modification
- les conséquences possibles en terme de gravité ;
- les facteurs qui peuvent potentiellement aggraver les conséquences ;
- les moyens d'atténuation des risques éprouvés ;

Les impacts opérationnels observés après la modification.

Ainsi, si une modification similaire a déjà eu lieu et si elle est documentée, 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 l'ANAC il convient de joindre l'ancienne évaluation au formulaire.

Par ailleurs, les éventuels événements survenus suite à cette modification doivent être mentionnés ainsi que l'efficacité des mesures mises en œuvre lors de la modification considérée

VI. ACTIONS REALISEES/A REALISER ET LISTE DES PARTICIPANTS A L'EVALUATION
(réunions, documents à produire / à modifier, etc.)

•
•

Le cadre VI 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 l'ANAC;
- 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'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



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR
L'EXPLOITANT
« FORM-AGA-6512 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

VII. LISTE DES DANGERS IDENTIFIÉS « AÉROPORT »

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.

Par danger identifié « aéroport », on entend un événement qui affecte l'aérodrome ou son exploitation et qui a pour conséquences possibles un incident ou un accident. C'est un événement indésirable au regard des services attendus par les usagers fournis sur l'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.

Exemples de danger identifié « aéroport » :

- exposition au souffle des réacteurs ;
- incursion sur piste d'un véhicule de chantier

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'événement redouté, événement indésirable, événement ultime, etc. Le choix des termes utilisés n'est pas imposé, l'essentiel étant que les principes soient respectés.

Les dangers 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 danger. 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 dangers, 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 », chaque acteur identifiant les dangers pouvant être induits par la modification.

Pour une modification donnée, il peut également y avoir plusieurs dangers dont l'enchaînement peut conduire à un incident ou à un accident.

Lorsque plusieurs phases sont identifiées pour la mise en œuvre de la modification, il convient de spécifier la phase concernée par le danger cité.

VIII. EVALUATION DES RISQUES

Il convient d'évaluer le risque pour chaque danger identifié. Une fiche est donc réalisée pour chaque danger. L'évaluation s'effectue en déterminant les valeurs de gravité des conséquences du danger et de fréquence d'occurrence du danger.

1. Causes possibles du danger



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR
L'EXPLOITANT
« FORM-AGA-6512 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

2. Conséquences possibles du danger

Ces cases contiennent les causes et conséquences possibles du danger. 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'une modification portant sur une extension des aires de stationnement, pour ce qui concerne le danger 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.

3. Gravité initiale des conséquences du danger

Catastrophe Dangereux Majeur Mineur Négligeable

Les niveaux de gravité sont estimés en prenant en considération l'efficacité des dispositifs déjà existants sur la plate-forme permettant de réduire les conséquences de chaque danger. Pour cela, il est nécessaire 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. 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 le danger « 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'événement 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 sur la plate-forme (trafic, type d'aéronef, configuration de la plate-forme, etc.).

Cette notion de pire cas raisonnablement possible permet de nuancer la gravité attribuée aux différents dangers et notamment une utilisation de la matrice à adapter en fonction de chaque plate-forme.

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 plates-formes et leur mode d'exploitation.

Exemples : type de plate-forme, nombre de pistes, configuration des pistes et taxiways, type d'aéronef fréquentant la plate-forme ; trafic de la plate-forme ; période de la journée ; etc.).

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

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

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



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR
L'EXPLOITANT
« FORM-AGA-6512 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

4. Fréquence d'occurrence initiale du danger

Extrêmement Improbable Improbable Faible 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.

Les éléments relatifs à la situation de la plate-forme (type de plate-forme, nombre de pistes, configuration des pistes et taxiways, type d'aéronef fréquentant la plate-forme ; trafic de la plate-forme ; période de la journée ; 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. L'exploitant d'aérodrome justifie son classement de fréquence d'occurrence.

5. Indice de risque de sécurité

Justifications

Probabilité du risque	Gravité du risque				
	Catastrophique A	Dangereux B	Majeur C	Mineur D	Négligeable E
Fréquent 5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel 4	4A	4B	4C	4D	4E
Faible 3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable 1	1A	1B	1C	1D	1E

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 jaune ou dans la zone rouge de la matrice : la modification ne peut être mise en service. Le risque doit être réévalué par l'introduction de moyens en réduction de risques (Cf. § VIII « Atténuation des risques » les défenses)

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR L'EXPLOITANT « FORM-AGA-6512 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

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. Faible	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>)

NOTA : 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'aérodrome et de son activité. (Exemple : trafic saisonnier, trafic aux heures de pointe, etc....) ».

<p>6. Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation des risques <input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON</p>
<p>Justifications</p>

Le niveau d'acceptabilité initial est déterminé à partir de la matrice d'acceptabilité ci-très. Pour obtenir ce niveau d'acceptabilité, il suffit d'entrer dans la matrice :

- ◆ la gravité initiale des conséquences du danger considéré ;
- ◆ la fréquence d'occurrence initiale du danger considéré.

IX. ATTENUATION DES RISQUES			
Mesures d'atténuation des risques	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR
L'EXPLOITANT
« FORM-AGA-6512 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

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

Dans le cas où la phase d'évaluation initiale des risques a permis d'identifier un ou plusieurs dangers dans la zone jaune 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, soit les deux : la fréquence peut être diminuée en agissant sur les causes du danger (d'où l'importance d'avoir une identification la plus complète possible des causes) ;
- ◆ la gravité peut être diminuée en agissant sur les conséquences du danger. Dans ce cas, on part de l'hypothèse où le danger se produit et on essaie alors de réduire la gravité de ses conséquences.

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.

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

Catastrophe Dangereux Majeur Mineur Négligeable

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

Extrêmement improbable Improbable Faible Occasionnel 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. La méthode d'évaluation est identique à celle décrite au paragraphe VII. Il convient néanmoins de prendre en compte l'impact que pourraient avoir certaines mesures en réduction de risques sur l'exploitation de la plate-forme et donc les éventuels risques supplémentaires qui pourraient être générés (Exemple : 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 des risques

OUI NON

Commentaires :





Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR
L'EXPLOITANT
« FORM-AGA-6512 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

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 jaune de la matrice) :** la modification peut être mise en œuvre et le risque accepté par l'exploitant sous réserve d'une surveillance rigoureuse (par exemple au niveau des événements se produisant éventuellement pendant le chantier ou lors de l'introduction de la modification pour pouvoir adapter rapidement les conditions de mise en œuvre de cette modification).
- **Le risque est inacceptable (zone rouge de la matrice) :** la modification ne peut pas être mise en œuvre dans les conditions envisagées initialement.

Il convient d'agir ainsi pour chacun des dangers identifiés.

Exemple

Si la modification envisagée est un changement de la procédure d'intervention de la balayeuse sur les aires de manœuvre :

Parmi les dangers 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 balayeuse.

Gravité initiale : Catastrophique (peut être à l'origine d'une collision balayeuse/aéronef)

Fréquence initiale : estimée comme occasionnel (pour l'aérodrome considéré)

L'indice de sécurité associé est : 4A

On se situe donc dans la **zone rouge** de la matrice.

- 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 jaune de la matrice (gravité = catastrophique et fréquence = improbable).
- Dès lors, la modification 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

X. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

1. Nécessité d'une publication aéronautique OUI NON

Si oui, laquelle ?

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

Numéro d'étape	Mesures d'atténuation	Entités responsables	Date	
			Date de début	Date de fin

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 des travaux ou de la modification. 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 des travaux ou de la modification, 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 des travaux ou la mise en œuvre de la modification, 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 § XIII « 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.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>FORMULAIRE DE RÉALISATION D'UNE ÉTUDE DE SÉCURITÉ PAR L'EXPLOITANT « FORM-AGA-6512 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

XI. CONCLUSION DE L'ÉVALUATION

Conclusions du responsable de l'évaluation :

Date :

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, mais une synthèse devant permettre à l'approbateur de se prononcer.

XII. VALIDATION DE L'ÉTUDE PAR DIRIGEANT RESPONSABLE

Étude approuvée ? OUI NON

Date :

Cachet et signature du Dirigeant responsable :

Ce cadre formalise la décision de mettre en œuvre la modification ou non dans les conditions prévues avec les mesures de risques identifiées. A priori, la personne qui approuve l'étude de sécurité 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 ;

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"/>

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 doivent être 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 la modification.

Note. — La rubrique (XII) doit être renseignée à posteriori après approbation de l'étude par l'ANAC

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON- CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	--	---

APPENDICE 6 : FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXEMPTION/DEROGATION

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXEMPTION/DÉROGATION « FORM-AGA-6513 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

1. Renseignements sur le demandeur

<p>Nom et raison sociale de la société exploitant aéroport :</p>	
<p>Adresse du siège social de la société exploitant l'aéroport :</p>	
<p>Téléphone :</p>	<p>Télécopie :</p>

2. Renseignements sur le Certificat de sécurité aéroportuaire:

<p>Nom de l'aéroport :</p>	
<p>Code de référence :</p>	
<p>Certificat : xxxx</p>	<p>Date d'expiration :/...../.....</p>
<p>Catégorie d'exploitation de l'aéroport :</p>	
<p>Aéronef de référence :</p>	

3. Demande d'exemption/dérogation :

Je soussigné Mr/Mmeen qualité desollicite par la présente, une exemption (préciser provisoire ou permanente) pour l'application de l'exigence (référence de la norme) à compter de jj/mm/aa à jj/mm/aa

Je certifie par la présente que les informations fournies sont correctes de tous points et aucune information importante n'a été retenue

J'entreprends également la responsabilité de passer en revue périodiquement les exigences ou les mesures d'atténuation et n'importe quelle autre non-conformité résultante.

Je m'engage à octroyer les moyens et ressources nécessaires pendant la période d'exemption demandée d'une part et d'autre part pour la correction de la non-conformité

Date :

Signature :



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-CONFORMITES AUX AERODROMES « GUID-AGA-6111 »</p>	<p>Édition : 01 Date : 16/02/2022 Amendement : 00 Date : 16/02/2022</p>
---	---	---

APPENDICE 7 : MODELE D'EXEMPTION/DEROGATION

EXEMPTION – xxxx

N°EXEMPTION : ANAC/AGA/EXE/ANNEE-NUM

1. Référence de la demande d'exemption :

En date du, l'exploitant (Nom Exploitant) a soumis une demande d'exemption référencée et relative à yyyyyyyyyyyyyy, sur la base du rapport (technique de l'inspecteur d'aérodrome xxx/Audit).

2. Raison de la demande d'exemption :

L'inspection Technique /Audit réalisé du au ... a révélé que

En attendant la mise en œuvre prévue le Par, une demande d'exemption comportant une étude d'impact pour la sécurité aéroportuaire et un plan d'actions correctrices sont soumises à l'ANAC pour validation.

3. Règlements applicables :

Le Gestionnaire est exempté de se conformer aux dispositions de (citer la référence du règlement).

4. Champs d'application :

Dans la présente exemption, les termes :

- a) **Aérodrome** signifie : Préciser l'aérodrome en question
- b) **Exploitant d'Aérodrome** signifie : Préciser l'exploitant en question

5. Exemption

L'exploitant d'aérodrome (nom) est exempté de se conformer à l'exigence XXXX du (référence réglementaire) dans son exploitation aéroportuaire.

6. Conditions

Préciser les conditions à respecter.

7. Notification

Une copie de l'exemption/dérogation accordée doit être intégrée dans le Manuel d'Aérodrome de xxxx et publiée dans l'AIP



Autorité Nationale de l'Aviation Civile de
Côte d'Ivoire

GUIDE RELATIF A L'EVALUATION DE LA SECURITE, DE LA
COMPATIBILITE ET AUX EXEMPTIONS POUR DES NON-
CONFORMITES AUX AERODROMES
« GUID-AGA-6111 »

Édition : 01
Date : 16/02/2022
Amendement : 00
Date : 16/02/2022

8. Validité

Date de prise d'effet : -----

Sauf modification ou annulation de l'ANAC. L'exemption accordée est valide jusqu'à la date d'expiration.

Date d'expiration : -----

NOM (en majuscules) ET PRENOM

DATE

LE DIRECTEUR GENERAL
(Tampon ANAC)

_____ Fin _____

