



MINISTERE DES TRANSPORTS

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

Abidjan, le 09 JUIN 2023

DECISION N° 005617 /ANAC/DTA/DSV

Portant adoption de l'édition 1 et de l'amendement 00 du guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du Personnel Aéronautique « GUID-PEL-2103 »

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu** la constitution ;
- 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** la loi n°2022-887 du 23 novembre 2022 portant code de l'aviation civile de Côte d'Ivoire ;
- 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°0061/MT/CAB du 06 août 2019 portant approbation du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du personnel aéronautique, dénommé RACI 2000 ;

Vu la Décision n°006905/ANAC/DG/DTA/DSV du 23 septembre 2022 portant adoption l'amendement n°11, édition n°8 du Règlement Aéronautique de Côte d'Ivoire relatif aux Licences du Personnel Aéronautique « RACI 2000 » ;

Sur Proposition du Directeur de la Sécurité de Vols, et après examen et adoption par le Comité de travail relatif à la réglementation de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile

DECIDE

Article 1^{er} : Objet

Est adopté l'édition 1 et l'amendement 00 du guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du Personnel Aéronautique « GUID-PEL-2103 ».

Article 2 : Mise à jour

La mise à jour du présent guide est effectuée par le Sous-Directeur des Licences et de la Formation du Personnel Aéronautique.

Article 3 : Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur et est applicable à compter de la date de signature.




Sinaly SILUE

PJ :

Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du Personnel Aéronautique « GUID-PEL-2103 »

Ampliatiions :

- SDIDN (Qpulse/Site web ANAC) ;
- Prestataires de service.



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

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

Réf. : GUID-PEL-2103

**GUIDE DU POSTULANT
A UNE EXEMPTION
AUX EXIGENCES REGLEMENTAIRES
RELATIVES AUX LICENCES
DU PERSONNEL AERONAUTIQUE**

« GUID-PEL-2103 »

Première édition – Mai 2023

Adopté et publié sous l'autorité du Directeur Général

Administration de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire

A




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

Guide du postulant à une exemption
aux exigences réglementaires relatives aux licences
du personnel aéronautique

« GUID-PEL-2103 »

Edition : 01
Date : 24/05/2023
Amendement : 00
Date : 24/05/2023

VALIDATION

	NOMS ET PRENOMS	FONCTION	VISA/DATE
REDACTION	Mme AÏDARA- KONE Nafissatou Djahaté	Sous-Directrice des Licences du Personnel Aéronautique	24/05/2023
	KRA Kouamé Patrice	Chef du Service Administration et Délivrance des Licences	24/05/2023
	NOUFE Catherine Epse GBOTTA	Chef du Service Règlementation Examens et Formation	PO 24/05/2023
	SILUE Katienni	Inspecteur PEL	PO 24/05/2023
	TRAORE Kpangban Ariel	Inspecteur stagiaire PEL	24/05/2023
VERIFICATION	Konan KOFFI	Président du Comité de Travail relatif à la Règlementation de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile	08/06/2023 Président du Comité de Travail Relatif à la Règlementation de la Sécurité et la Sûreté de l'Aviation Civile
APPROBATION	Sinaly SILUE	DIRECTEUR GÉNÉRAL	09/06/2023 



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Pages	Édition	Date d'édition	Amendement	Date d'amendement
i	1	24/05/2023	0	24/05/2023
ii	1	24/05/2023	0	24/05/2023
iii	1	24/05/2023	0	24/05/2023
iv	1	24/05/2023	0	24/05/2023
v	1	24/05/2023	0	24/05/2023
vi	1	24/05/2023	0	24/05/2023
vii	1	24/05/2023	0	24/05/2023
viii	1	24/05/2023	0	24/05/2023
ix	1	24/05/2023	0	24/05/2023
x	1	24/05/2023	0	24/05/2023
xi	1	24/05/2023	0	24/05/2023
xii	1	24/05/2023	0	24/05/2023
1-1	1	24/05/2023	0	24/05/2023
2-1	1	24/05/2023	0	24/05/2023
2-2	1	24/05/2023	0	24/05/2023
2-3	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App1-1	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App1-2	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-1	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-2	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-3	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-4	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-5	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-6	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-7	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-8	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-9	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-10	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-11	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-12	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-13	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-14	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-15	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-16	1	24/05/2023	0	24/05/2023
App2-17	1	24/05/2023	0	24/05/2023



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

Guide du postulant à une exemption aux exigences
réglementaires relatives aux licences du personnel
aéronautique

« GUID-PEL-2103 »

Edition : 01
Date : 24/05/2023
Amendement : 00
Date : 24/05/2023

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par



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

Guide du postulant à une exemption aux exigences
réglementaires relatives aux licences du personnel
aéronautique

« GUID-PEL-2103 »

Edition : 01
Date : 24/05/2023
Amendement : 00
Date : 24/05/2023

TABLEAU DES AMENDEMENTS

<i>Amendements / Edition</i>	<i>Objet</i>	<i>Date</i> - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
0 (1 ^{ère} Edition)	Création du document	09/06/2023 08/06/2023 09/06/2023





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

**Guide du postulant à une exemption aux exigences
réglementaires relatives aux licences du personnel
aéronautique**


« GUID-PEL-2103 »

Edition : 01
Date : 24/05/2023
Amendement : 00
Date : 24/05/2023

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	source	Titre du document	N° amendement et date
RACI 1009	ANAC	Politique d'exemption aux exigences réglementaires de l'aviation civile	Edition 03 Amendement 03
GUID-LEG-1112	ANAC	Guide relatif à la délivrance des exemptions aux exigences réglementaires de la Côte d'Ivoire	Edition 03 Amendement 03



 Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire	Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique « GUID-PEL-2103 »	Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023
--	---	---


LISTE DE DIFFUSION

Code	Entités	Support de diffusion	
		Papier	Numérique
ANAC			
DG	Directeur Général		X
DSSC	Direction de la Sécurité et du Suivi de la Conformité		X
DSV	Direction de la Sécurité des Vols		X
DTA	Direction du Transport Aérien	X	X
SDIDN	Sous-Direction de l'Informatique et de la Documentation Numérique		X
PRESTATAIRES DE SERVICES			
	Tous exploitants		X



TABLE DES MATIERES

VALIDATION	i
LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	ii
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	iii
TABLEAU DES AMENDEMENTS	iv
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	v
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE.....	vi
LISTE DE DIFFUSION	vii
TABLE DES MATIERES.....	viii
ABREVIATIONS ET SIGLES	ix
LISTE DES TERMES ET DEFINITIONS.....	x
CHAPITRE 1: GENERALITES	1-1
1.1. Objet	1-1
1.2. Domaine d'application	1-1
1.3. Responsabilités	1-1
CHAPITRE 2: PROCESSUS DE TRAITEMENT DES DEMANDES D'EXEMPTION	2-1
2.1 Phase de demande formelle	2-1
2.2. Phase de recevabilité de la demande	2-1
2.3. Phase d'évaluation détaillé du dossier	2-2
2.4. Phase de délivrance	2-2
2.5. Publication de l'exemption	2-3
2.6. Base de données	2-3
2.7. Limitation et annulation des exemptions	2-3
APPENDICES	App-1
APPENDICE 1 : FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXEMPTION	App1-1
APPENDICE 2 : ORIENTATIONS SUR LA REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE.....	App2-1
I. PRINCIPE DE REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE	App2-1
I.1. Définition d'une étude de sécurité.....	App2-1
I.2. Forme et outils d'une étude de sécurité	App2-1
I.3. Définition d'un changement	App2-1
I.4. Processus d'élaboration d'une étude de sécurité.....	App2-2
I.2.5. Surveillance du changement par l'ANAC.....	App2-5
II. MODELE D'ETUDE DE SECURITE DANS LE DOMAINE DES LICENCES DU PERSONNEL.....	App2-5
II.1. Introduction.....	App2-5
II.2. Modèle d'étude de sécurité	App2-5
III. MATRICE D'EVALUATION ET D'ATTENUATION DES RISQUES DE SECURITE DANS LE DOMAINE DES LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE.....	App2-16
III.1. Évaluation de la gravité des dangers	App2-16
III.2. Évaluation de la probabilité d'occurrence	App2-17


 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
--	--	--

ABREVIATIONS ET SIGLES

Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent document :

Abréviation	Définition
ADD	Analyse par Arbre De Défaillances
AIP	publication d'information aéronautique
EDS	Étude de sécurité



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
---	--	---

LISTE DES TERMES ET DEFINITIONS

Dans le présent guide, les termes et expressions ci-après ont les définitions suivantes :

Action supplémentaire en réduction de risques : Mesure d'atténuation des risques qui vient en complément de celles déjà prises en compte.

AMDEC: Analyse des Modes de Défaillances de leurs Effets et de leur Criticité.

APR: Analyse Préliminaire des Risques.

Atténuation du risque. Ensemble des mesures prises pour maîtriser ou prévenir un danger et ramener le risque à un niveau tolérable ou acceptable.

Barrière de sécurité éprouvée : Moyen permettant d'atténuer un risque, dont l'efficacité est reconnue par des expériences passées.

Danger. Situation, évènement ou circonstance susceptible d'engendrer un accident.

Défaillance : Cessation de l'aptitude d'un système à accomplir une fonction requise.

Degré de gravité : Graduation de l'ampleur des incidences des dangers sur l'exploitation des vols.

Disponibilité : Temps pendant lequel un système fonctionne correctement, exprimé sous forme de pourcentage du temps total.

Domage : Blessure physique ou atteinte à la santé des personnes ou atteinte aux biens ou à l'environnement.

Évaluation : Appréciation fondée sur des avis et/ou des méthodes d'analyse à caractère technique et opérationnel.

Évènement : Accidents, incidents graves et incidents ainsi que tout autre défaut ou dysfonctionnement d'un aéronef, de son équipement ou de tout élément du système de navigation aérienne utilisé ou conçu pour être utilisé aux fins ou dans le cadre de l'exploitation d'un aéronef ou de la fourniture d'un service de gestion de la circulation aérienne ou d'une aide de la navigation à un aéronef.

Évènement redouté : Danger affectant la fourniture des services ATS, exprimé au plus près des opérateurs de première ligne. C'est un évènement indésirable au regard des services attendus. Un évènement redouté peut être de nature technique, procédurale ou humaine. Les évènements redoutés de nature technique (resp.



procédurale, humaine) sont générées par un système technique (resp. procédural, humain) et peuvent avoir des causes techniques, procédurales ou humaines.

Exemption : Privilège accordé à une personne d'agir en dehors des limites de la réglementation tout en maintenant le niveau de sécurité aérienne que prévoit la réglementation à laquelle l'exemption s'applique. Le terme « exemptions » inclut également les exceptions, les dérogations et les prorogations prolongées.

Exigence de sécurité : Moyens pour diminuer un risque tels que définis par la stratégie de diminution des risques permettant d'atteindre un objectif de sécurité particulier, y compris les exigences organisationnelles, opérationnelles, procédurales, fonctionnelles, de performance, les exigences d'interopérabilité ou les caractéristiques environnementales.

Risque. Un risque est défini comme la combinaison de :

- la gravité des conséquences potentielles d'un danger sur la sécurité aérienne ;
- la fréquence d'occurrence prévisible de ce danger.

Gravité : Expression de l'incidence /de la conséquence des dangers sur la sécurité des vols (combine le niveau de perte de séparation avec le degré d'aptitude à redresser la situation).

Gravité corrigée : Niveau de gravité associé à l'évènement redouté en tenant compte des moyens en réduction de risques (éprouvés ou pas). Si certains moyens en réduction de risques sont à effet différé, le niveau de gravité corrigé tient compte des éventuels dangers liés à cette phase de transition.

Gravité initiale : Niveau de gravité associé à l'évènement redouté sans tenir compte des moyens en réduction de risques.

Incident : Évènement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Intérêt public : La mise en œuvre de l'intérêt général à travers le cadre juridique de droit public. L'intérêt public désigne une finalité d'ordre supérieur plus ambitieux que la somme des intérêts individuels

Intervention programmée : Intervention sur un équipement, ou susceptible d'impacter un équipement concernant un service support, en service dans un organisme opérationnel, à l'exception des interventions en réaction immédiate à des défaillances.

Mode de défaillance : Effet par lequel une défaillance est observée.

Moyens en réduction de risques : Mesure d'atténuation qui peut jouer sur l'occurrence d'un évènement redouté (prévention) ou sur ses conséquences (protection). Il peut être de nature technique, procédurale ou humaine. Un moyen de réduction de risques doit s'évaluer relativement au risque qu'il doit atténuer. Sa qualité doit être appréciée en fonction de son effectivité et de son efficacité.



Moyen en réduction de risques de prévention : Les MRRs de prévention s'opposent à l'enchaînement d'évènements susceptibles d'aboutir à l'occurrence d'un ER. Ils contribuent donc à diminuer la fréquence d'occurrence potentielle de l'ER.

Moyen en réduction de risques de protection : Les MRRs de protection diminuent les conséquences potentielles de l'ER par atténuation de la gravité. Certains moyens en réduction de risque sont à effet immédiat, d'autres à effet différé.

Moyen en réduction de risques éprouvé : Moyen en réduction de risques dont l'efficacité est reconnue par des expériences passées.


Objectif de sécurité : Une déclaration qualitative ou quantitative définissant la fréquence ou la probabilité maximales auxquelles un risque pourrait se produire.

PS: Plan de sécurité

Risque de sécurité. Probabilité et gravité prévues des conséquences ou résultats d'un danger.

Sécurité. État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
---	--	---

CHAPITRE 1: GENERALITES

1.1. Objet

Le présent guide décrit le processus de délivrance des exemptions aux exigences réglementaires relatives au domaine des Licences et de la formation du personnel aéronautique (PEL).

1.2. Domaine d'application


Le présent guide s'applique à toutes les activités réalisées par le domaine PEL pour lesquelles une exemption pourrait être accordée, notamment :

- la certification du personnel aéronautique ; et
- la certification des organismes de formation.

Les orientations relatives à la délivrance d'une attestation médicale à un postulant qui ne remplit pas entièrement les conditions en vigueur sont définies au chapitre 12 du Guide relatif aux activités de la médecine aéronautique « GUID-PEL-2104 ».

1.3. Responsabilités

Les exemptions peuvent être accordées par l'ANAC sous réserve du respect des conditions supplémentaires nécessaires pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité jugé équivalent à celui imposé par l'exigence réglementaire concernée.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
---	--	---

CHAPITRE 2: PROCESSUS DE TRAITEMENT DES DEMANDES D'EXEMPTION

2.1 Phase de demande formelle

Tout postulant à une demande d'exemption doit soumettre à l'ANAC :


- (1) un formulaire de demande d'exemption dûment renseigné FORM-LEG-1172 (voir appendice 1 au présent guide) ;
- (2) une étude de sécurité (à l'appendice 2 du présent guide) à la charge du requérant indiquant, notamment :
 - (a) la démonstration que l'exemption demandée est conforme à l'intérêt public ;
 - (b) la description détaillée des moyens par lesquels le requérant entend assurer un niveau de sécurité équivalent à celui établi par le règlement visé ;
 - (c) l'examen de tous les problèmes de sécurité connus en relation avec l'exigence pour laquelle l'exemption est demandée, y compris les informations sur les accidents ou incidents pertinents dont le requérant a connaissance ;
 - (d) dans le cas où le requérant projetterait d'exploiter son activité en dehors du territoire de la Côte d'Ivoire sous cette exemption, la délivrance de cette exemption ne contreviendrait pas aux normes et pratiques recommandées de l'OACI ; les conditions auxquelles l'exemption serait assujettie en vue d'atténuer les risques éventuels et de garantir la sécurité aérienne ; une justification de la demande, par des arguments techniques et/ou économiques ou d'antériorité (droit du grand-père) ;
- (3) un plan de retour à la normale qui présente les actions que l'exploitant compte mener pendant la période pour laquelle l'exemption est demandée afin de se mettre en conformité. Des éléments ou pièces additionnels peuvent être demandés au postulant en cas de besoin.

Le dossier est adressé par l'exploitant au Directeur Général de l'ANAC dans un délai maximum de six (06) mois avant la date projetée d'exploitation de l'exemption. Toutefois, l'exploitant ne peut soumettre sa demande d'exemption moins de dix (10) jours ouvrables avant la date sus indiquée.

Cependant, les demandes faisant suite à un événement d'exploitation imprévisible et urgent seront traitées au cas par cas sans tenir compte des délais susmentionnés.

2.2. Phase de recevabilité de la demande

L'ANAC vérifie la complétude du dossier de demande. Si le dossier est recevable, il poursuit le processus d'évaluation. Dans le cas contraire, une notification relative aux manquements du dossier est adressée au postulant.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
---	--	---

La durée de traitement est de (10) jours ouvrables. Elle est décomptée à partir de la date de réception du dossier complet. Si le dossier du requérant est complet, la SDLPA procède à l'analyse approfondie dudit dossier.

2.3. Phase d'évaluation détaillé du dossier

L'ANAC, sur la base des critères pour la conduite et l'examen d'évaluation des risques procède à une étude du dossier technique présenté par le postulant. Cette étude prend en compte, notamment :

- la conformité à l'intérêt public de l'exemption demandée ;
- l'analyse des moyens par lesquels le requérant entend assurer un niveau de sécurité équivalent à celui fixé par la réglementation visée ;
- l'analyse des contraintes techniques induites par l'examen de la demande d'exemption ;
- l'évaluation de la conformité de l'exemption envisagée, aux normes et pratiques recommandée de l'OACI, dans le cas où le requérant projetterait d'exploiter son activité en dehors du territoire national, sous cette exemption ;
- les observations reçues des parties intéressées concernant l'exemption demandée. Relativement à la demande d'exemption, l'ANAC peut demander, le cas échéant, une expertise nationale ou internationale à la charge du requérant. En l'absence d'avis technique favorable, l'exemption n'est pas délivrée.

L'exemption peut être accordée pour une durée inférieure à celle spécifiée dans la demande du requérant.

2.4. Phase de délivrance

2.4.1 Décision de délivrance de l'exemption

L'ANAC délivre au requérant l'exemption lorsque l'analyse du dossier de demande est satisfaisante. Les exemptions accordées sont valables sur le territoire ivoirien.

L'ANAC peut imposer toutes limitations ou restrictions jugées nécessaires afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui de l'exigence réglementaire concernée.

Le courrier de délivrance de l'exemption précise notamment la durée de l'exemption ainsi que toute condition de limitation ou restriction liée à l'exemption.



2.4.2 Décision de refus

Dans le cas où l'analyse de la demande n'est pas concluante, la demande est jugée non satisfaisante. Un courrier de refus de l'ANAC est adressé au requérant après la prise de décision.

2.5. Publication de l'exemption

L'ANAC publie sur le site web de l'ANAC www.anac.ci, conformément à la procédure de gestion du site de l'ANAC.

Si l'exemption affecte une population importante de la communauté de l'aviation civile de Côte d'Ivoire, l'ANAC transmet au Représentant de l'ASECNA auprès de la Côte d'Ivoire ladite exemption pour sa publication dans les Publications d'information aéronautique (AIP) conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.

2.6. Base de données

Les exemptions du domaine PEL délivrées par l'ANAC sont transmises par les Services techniques à la Direction en charge du Transport Aérien (DTA) qui les enregistre dans une base de données.

2.7. Limitation et annulation des exemptions

L'ANAC assure le suivi des exemptions et veille au respect des conditions de délivrance.

L'ANAC peut à tout moment, émettre des limitations ou le cas échéant, mettre fin à une exemption lorsqu'elle constate que les conditions qui ont prévalu à la délivrance de l'exemption ne sont plus réunies et que la sécurité aérienne n'est plus garantie.





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


**Guide du postulant à une exemption aux exigences
réglementaires relatives aux licences du personnel
aéronautique**

« GUID-PEL-2103 »

**Edition : 01
Date : 24/05/2023
Amendement : 00
Date : 24/05/2023**

APPENDICES



 <p data-bbox="207 203 565 253">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="602 107 1166 190">Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p data-bbox="781 219 987 248">« GUID-PEL-2103 »</p>	<p data-bbox="1198 120 1409 232">Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
--	---	--

APPENDICE 1 : FORMULAIRE DE DEMANDE D'EXEMPTION





I. IDENTIFICATION DE LA STRUCTURE/DU REQUERANT

1. Dénomination :
2. Adresse du siège en Côte d'Ivoire :
3. Contacts téléphoniques :
4. Fax :
5. E-mail :

II. CARACTERISTIQUES DE L'EXEMPTION SOUHAITEE

1. Objet de l'exemption :
2. Norme(s) visée(s) :
3. Date de prise d'effet (souhaitée) :
4. Date d'expiration (souhaitée) :

III. JUSTIFICATIONS

Raison de la demande d'exemption :

IV. DESCRIPTION DE L'ETUDE AERONAUTIQUE POUR LE MAINTIEN DU NIVEAU ACCEPTABLE DE SECURITE

.....
.....

(Joindre l'étude aéronautique)

V. COMPLEMENTS D'INFORMATIONS

Nous désirons porter à la connaissance du Directeur Général de l'ANAC les informations complémentaires suivantes :


.....
.....

NOTA BENE : L'accord éventuel de l'exemption ne doit pas avoir pour objectif de contourner les exigences ou de créer des moyens alternatifs de conformité avec les dispositions de sécurité ou de rendre facultatif le respect de ces exigences.

VI. SIGNATURE DU DIRIGEANT RESPONSABLE

Identification	Signature et cachet
Nom :	Fait à
Prénoms :	
Tél. fixe :	
Cell. :	
E-mail :	
	le...../...../ 20.....



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
---	--	---

APPENDICE 2 : ORIENTATIONS SUR LA REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE

I. PRINCIPE DE REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE

I.1. Définition d'une étude de sécurité

L'étude de sécurité consiste à :

- identifier les dangers liés à la mise en œuvre du changement considéré, et à caractériser ces dangers en termes de gravité ; cette caractérisation s'accompagne de l'identification de moyens de réduction de la gravité de ces dangers ;
- déterminer, en fonction de leur gravité, les objectifs de sécurité associés aux dangers, c'est-à-dire la fréquence d'occurrence maximale acceptable pour ces dangers ;
- identifier toutes les mesures en réduction des risques permettant de réduire la fréquence d'occurrence du danger ;
- s'assurer de la mise en œuvre de ces moyens de réduction des risques ;
- Documenter cette démarche, sous la forme d'un argumentaire, qui démontre que le changement peut être mis en service avec des risques acceptables.

I.2. Forme et outils d'une étude de sécurité

2.1 Les différentes étapes d'une étude de sécurité peuvent être formalisées sous différentes formes.


2.2 Le prestataire de services est libre de choisir les outils qui lui conviennent pour réaliser son évaluation (exemples : arbres de défaillance, nœud papillon, arbres des causes, brainstorming etc.) sous réserve d'être approuvé par l'ANAC.

I.3. Définition d'un changement

3.1 Un changement est :

- l'introduction, à titre permanent ou temporaire, de nouveaux systèmes fonctionnels ;
- ou la modification, permanente ou temporaire, de systèmes fonctionnels existants.

3.2 Le système fonctionnel est une combinaison d'équipements techniques, de procédures et de ressources humaines organisées afin de remplir une fonction dans le contexte de la sécurité des vols.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
--	--	--

3.3 Une étude de sécurité s'applique donc pour tout changement affectant au moins une des composantes (procédure, facteurs humains, équipements) d'un système fonctionnel.

I.4. Processus d'élaboration d'une étude de sécurité

4.1 La décision de réaliser une étude de sécurité doit être prise dans les phases amont de la définition d'un changement. Elle s'inscrit dans le projet support de la réalisation du changement, et le phasage des activités sécurité est construit avec le phasage des autres activités du projet.

4.2 Elle peut s'accompagner de la nomination d'un « Coordonnateur sécurité » et s'appuie, le cas échéant, sur les résultats d'une Analyse Préliminaire des Risques (APR).

4.3 Ainsi, la réalisation d'une étude de sécurité relatif à un changement dans le domaine PEL devrait être planifiée, notamment en termes de moyens humains et/ou financiers et de délais, dès les phases initiales de développement d'un changement.

4.4 L'étude de sécurité est un processus qui se déroule tout au long de la vie du projet, en s'affinant ou se modifiant dans le même temps que s'affine ou se modifie celui-ci.

4.5 L'étude de sécurité est terminée avant la mise en service du changement, et elle démontre que cette mise en service peut être effectuée avec un risque acceptable. Par extension, avant de lancer toute étape du changement qui comporte un risque potentiel pour la sécurité aérienne, il est nécessaire d'avoir évalué et atténué les risques associés à cette étape, c'est-à-dire d'avoir terminé la partie d'étude de sécurité qui correspond à cette étape.

4.6 Au besoin, plusieurs versions successives de l'étude de sécurité pourront donc être établies, et validées en termes de conclusions quant à l'acceptabilité des risques, pour couvrir les différentes étapes successives du changement.

4.7 La démarche d'évaluation et d'atténuation des risques comporte les étapes suivantes



4.8 Les informations détaillées sur chacune des étapes sont fournies dans le tableau ci dessous.




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

Guide du postulant à une exemption aux exigences
réglementaires relatives aux licences du personnel
aéronautique

« GUID-PEL-2103 »


Edition : 01
Date : 24/05/2023
Amendement : 00
Date : 24/05/2023

Définir le changement	<p>Avant de procéder à l'identification des dangers et des risques, il est indispensable de caractériser de manière détaillée le changement : en quoi il consiste, quels systèmes il va modifier ou impacter, selon quelles étapes, quand, à quel emplacement, etc.</p> <p>Cette caractérisation doit être exhaustive et de qualité. Il ne sera possible de procéder à l'identification et la caractérisation des dangers que lorsqu'un minimum d'informations sera disponible sur le changement.</p>
Identifier les dangers	<p>A partir de la définition du changement, les dangers peuvent être identifiés, avant d'être analysés. Le danger doit être identifié d'une manière aussi précise que possible.</p> <p>Un danger est une situation, un événement ou une circonstance susceptible d'engendrer un incident ou un accident.</p> <p>Lors de l'identification des dangers, il est important de bien caractériser le danger en question et son contexte : quelle est la défaillance prise en compte, dans quel contexte opérationnel, etc. ; pour faciliter son analyse ultérieure.</p>
Définir les objectifs de sécurité	<p>Une fois les dangers identifiés, il faut leur associer un objectif de sécurité. L'objectif de sécurité est un objectif en termes de fréquences d'occurrence maximale acceptable du danger. Cette fréquence dépend directement de la gravité du danger, c'est-à-dire de l'impact potentiel du danger sur la sécurité aérienne. Plus cet impact sera fort, plus la fréquence d'occurrence acceptable du danger sera faible.</p> <p>Pour diminuer les risques associés au changement, et les rendre acceptables, la stratégie d'atténuation des risques pourra s'appuyer sur deux axes distincts mais complémentaires :</p> <ul style="list-style-type: none">• Atténuer la gravité des conséquences des dangers ;• Réduire la fréquence d'occurrence du danger. <p>L'étape de définition des objectifs de sécurité porte sur le premier axe. Elle comprend les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• lister les conséquences possibles du danger (ex : remise de gaz d'évitement d'un obstacle, collision en vol, collision avec un obstacle, indisponibilité du moyen de radionavigation, etc.).• évaluer les conséquences en termes de gravité, c'est-à-dire en termes de niveau d'impact sur la sécurité aérienne. <p>Cette évaluation tient compte du contexte, d'hypothèses et de mesures spécifiques, qui doivent être définies clairement et explicitement, car ayant un impact direct sur la gravité du danger.</p> <p>Cette gravité permettra d'en déduire un objectif de sécurité pour le danger, à partir d'une matrice d'acceptabilité des risques.</p>

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
---	--	---

<p>Définir des mesures de prévention du danger</p>	<p>Une fois l'objectif de sécurité défini, il faut définir des moyens qui permettent d'empêcher que le danger ne survienne, de telle manière à pouvoir satisfaire l'objectif de sécurité fixé : il s'agit du domaine de la prévention.</p> <p>En travaillant la prévention, la fréquence d'occurrence du danger est automatiquement diminuée (deuxième axe de réduction des risques).</p> <p>A cet effet, il faut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lister toutes les causes possibles susceptibles de faire apparaître le danger, ou de contribuer à son apparition. Par exemple, si le danger est « incursion de piste », une cause peut-être : une personne des travaux circulant sur la piste sans y être autorisée. • Puis pour chaque cause, il faudra trouver une ou des solutions, que l'on va lister, pour éviter l'apparition de cette cause. Ces solutions sont appelées MPR (Mesures de Prévention des Risques). <p>Avec cette liste claire de l'ensemble des MPR mises en œuvre, il sera possible de juger de la fréquence d'occurrence résultante escomptée du danger. Cette fréquence est celle que l'on peut escompter, si on prend comme hypothèse que toutes les MPR identifiées ont effectivement été mises en œuvre.</p> <p>Les MPR peuvent être complétées, si nécessaires, par des Mesures d'Assurance Sécurité (MAS), qui visent à suivre dans le temps l'application effective, ou l'efficacité effective, des MPR.</p>
<p>Vérifier que les mesures d'atténuation des risques sont satisfaites, évaluer le risque résultant final</p>	<p>A cette étape de l'étude de sécurité, il faudra vérifier que toutes les mesures d'atténuation des risques (MAG, MPR et MAS) sont (ou seront) satisfaites, afin de s'assurer que les objectifs de sécurité seront respectés (et donc les risques associés au danger seront rendus acceptables).</p> <p>Il s'agit de vérifier que ces prévisions sont effectivement réalisées, ou qu'elles le seront : il est nécessaire à cet égard de réunir des preuves de réalisation ou de planification.</p> <p>Par exemple : si une MPR a été défini concernant un briefing de l'équipe du chantier sur l'utilisation des moyens radio, un compte rendu de ce briefing, ou une liste de présence avec le contenu du briefing doit être disponible pour avoir la preuve que cela a été fait.</p> <p>Tant que les preuves de la réalisation (ou de planification) des différents moyens d'atténuation des risques ne sont pas disponibles, les étapes du changement auxquelles sont associées ces moyens ne peuvent pas être lancées.</p>



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
--	--	---

I.5. Surveillance du changement par l'ANAC

- 5.1 Le processus de gestion de changement inclut l'accord avant la mise en œuvre du changement. Cet accord vise à confirmer que le changement peut être mis en œuvre en toute sécurité.
- 5.2 Ainsi, l'étude de sécurité induite par le changement doit être notifiée à l'ANAC qui procède à son analyse. Au terme de l'analyse, l'ANAC peut donner au prestataire de services une approbation ou une acceptation formelle de l'évaluation de la sécurité, rejeter l'étude pour qu'elle soit éventuellement soumise à nouveau par le prestataire de services ou choisir d'imposer des mesures conditionnelles pour assurer la sécurité.
- 5.3 Les activités de surveillance sont conduites par l'ANAC pendant le processus d'élaboration de l'étude et après la mise en œuvre des mesures d'atténuation de risques.

II. MODELE D'ETUDE DE SECURITE DANS LE DOMAINE DES LICENCES DU PERSONNEL

II.1. Introduction

Le canevas présenté ci-après vise à synthétiser et formaliser l'ensemble de l'étude de sécurité réalisée. Pour son élaboration, plusieurs réunions de travail peuvent être nécessaires.

Ces réunions ne regroupent pas systématiquement les mêmes représentants. Les comptes rendus de ces réunions sont référencés dans le canevas défini au §2.2 ci-dessous et joints au dossier. Ainsi, le formulaire évolue au fur et à mesure de l'avancement de l'évaluation. Il est archivé dans les enregistrements du Système de Management de la Sécurité (SMS) du prestataire.

II.2. Modèle d'étude de sécurité

Les différentes sections du canevas sont décrites ci-après, en reprenant leurs titres et numérotations, tels qu'ils apparaissent dans le document.



I. GENERALITES

1. Objet et référence de l'étude de sécurité

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

3. Responsable de l'évaluation d'impact sur la sécurité

4. Suivi du document

Version	Date	Objet de la mise à jour	Pages	Auteurs, fonction

5. Documents joints éventuels

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

Cet encadré présente les documents auxquels l'étude fait référence. Il peut s'agir de guides techniques ou d'autres études de sécurité. Les documents produits dans le cadre du changement lui-même (note de faisabilité, programme de mise en œuvre du changement, avant-projet sommaire, plans, compte-rendu de réunion de travail, liste de présence etc.) et pouvant être utile à la compréhension du changement et/ou à l'étude de sécurité sont également mentionnés

II. DESCRIPTION DE LA MODIFICATION PROPOSEE

1. Date/période et durées prévues de la modification

2. Localisation sur la plateforme :

3. Description détaillée du changement planifié

Décrire ici succinctement la nature de la modification induisant le changement, et le changement concerné, de façon à permettre une identification rapide et claire de l'objet de l'étude de sécurité. Les détails du changement, décrits dans cette section, contiendront toutes les informations sur la nature et les caractéristiques du changement envisagé. Le changement peut concerner une infrastructure, une installation technique, un équipement, une procédure, etc.

Pour cette partie, il a été considéré que le cycle de vie du changement comprend deux phases :

- Une phase dite « transitoire », qui comprend toutes les étapes préparatoires à la mise en œuvre des nouvelles dispositions induites par le changement ;
- Une phase dite « opérationnelle », qui est la phase de mise en œuvre..





4. Raison de la modification proposée

--

III. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA MODIFICATION

1. Entités impactées	Justifications
<i>Une entité est impactée par le changement si celui-ci, au cours de l'une ou l'autre de ses phases/étapes, implique ou a des conséquences pour cette entité, en termes de procédures, consignes, environnement, etc. Les entités impactées sont identifiées au sein du prestataire de service, de ses sous-traitants, et/ou de tiers intervenants sur la plate-forme (impact sur leur méthode de travail ou modes opératoires, leur environnement de travail, les procédures, etc.). Il convient de préciser les services et activités concernées</i>	

2. Réglementation applicable

--

3. Existence d'une dérogation

 OUI NON

--

4. Influence sur les manuels de l'exploitant

 OUI NON

--

5. Influence sur les documents d'exploitation

 OUI NON

--

6. Influence sur les documents associés au manuel

 OUI NON

--

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

 OUI NON

--

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

 OUI NON

--

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

 OUI NON

--





IV. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UN CHANGEMENT/MODIFICATION SIMILAIRE

OUI NON

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

L'identification des événements survenus suite à un changement antérieur similaire permet notamment de prendre en compte l'expérience acquise et d'alimenter les réflexions sures :

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

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

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



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

Ce cadre contient l'ensemble des actions identifiées ou réalisées par le prestataire de service pour mener à bien l'étude de sécurité. Il permet de résumer le déroulement de la démarche.

Ces actions peuvent concerner :

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

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

VI. MATRICE D'ACCEPTABILITE DU RISQUE

L'impact sur la sécurité a été évalué conformément aux critères définis par la matrice d'acceptabilité du risque suivante : Cette section du formulaire récapitule les critères qui permettent d'attribuer une gravité aux dangers identifiés et retenus pour l'étude de sécurité. Cela permet que ces critères soient directement intégrés dans l'étude de sécurité, sans avoir à faire référence au présent guide.

La gravité est estimée sur une échelle de 1 à 5. Le degré de gravité permet de mesurer l'impact possible du danger sur la sécurité des aéronefs. Le degré de gravité permet ensuite de déterminer la fréquence maximale acceptable du danger, c'est-à-dire l'objectif de sécurité attribué au danger.

Pour l'identification des gravités, il est nécessaire de s'entourer d'experts dans le domaine et de favoriser le débat.

Les niveaux de gravité sont estimés en prenant en considération l'efficacité des dispositifs déjà existants sur la plate-forme, et qui permettent de réduire la gravité des conséquences de chaque danger. Pour cela, il est nécessaire de recenser les dispositifs du prestataire CNS susceptibles d'avoir une influence positive sur les conséquences du danger. Ces dispositifs peuvent être des équipements, matériels et/ou procédures, et/ou humains

Dans la méthodologie proposée par le présent guide, une seule gravité sera attribuée à chaque danger, même si dans les faits chaque danger, selon les circonstances et les événements qui peuvent survenir après l'occurrence du danger, peut avoir plusieurs conséquences possibles, ayant chacune des probabilités et gravités différentes.

Lors de l'estimation de la gravité, il convient de considérer « la conséquence la plus plausible dans un contexte raisonnablement pessimiste ». 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 gravités peut conduire à un masquage des risques les plus importants et donc fausser l'analyse.

Par exemple, si l'on considère le danger « Incursion de piste » : le pire cas possible est la collision d'un aéronef avec un véhicule, ce qui serait de gravité "catastrophique". Néanmoins, il est rarissime que ce genre d'évènement ait une telle issue car des éléments de contexte peuvent permettre de considérer que ce pire cas n'est pas le plus plausible, notamment si le trafic sur l'aérodrome est faible de manière générale. La conséquence la plus plausible « dans un contexte raisonnablement pessimiste » 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. Il faut donc prendre en compte la situation sur la plate-forme (trafic, type d'aéronef, configuration de la plate-forme, risques aviaires en fonction des flux migratoires, aérologie, météo etc...), pour nuancer le cas échéant la gravité du danger.

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. Le type de plate-forme, les horaires de disponibilité du service ATS, le niveau de sûreté, le taux de fréquentation, la configuration des pistes et taxiways, les types d'aéronefs fréquentant la plate-forme, le trafic de la plate-forme, la période de la journée, l'aérologie etc. sont des éléments de contexte à prendre en compte pour évaluer la gravité d'un danger.



Matrice de gravité

Gravité	Définition
A. Catastrophique	— Équipement détruit — Morts multiples
B. Dangereux	— Importante réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle qu'il n'est pas sûr que les opérateurs puissent accomplir leur tâche exactement ou complètement — Blessure grave — Dommages majeurs à l'équipement
C. Majeur	— Importante réduction des marges de sécurité, réduction de la capacité des opérateurs de faire face à des conditions de travail défavorables, du fait d'une augmentation de la charge de travail ou comme résultat de conditions compromettant leur efficacité — Incident grave — Blessures à des personnes
D. Mineur	— Nuisance — Limites de fonctionnement — Application de procédures d'urgence — Incident mineur
E. Négligeable	— Peu de conséquences

Matrice de fréquence

La matrice fournie dans cette section du formulaire donne la définition des termes employés pour les fréquences d'occurrence des dangers (objectifs de sécurité, ou fréquences escomptées après application des moyens en réduction de risque). Ces fréquences sont des ordres de grandeurs.

Fréquence	Définition
5. Fréquent	Susceptible de se produire de nombreuses fois (s'est produit fréquemment)
4. Occasionnel	Susceptible de se produire parfois (ne s'est pas produit fréquemment)
3. Eloigné	Peu susceptible de se produire, mais possible (s'est produit rarement)
2. Improbable	Très peu susceptible de se produire (on n'a pas connaissance que cela se soit produit)
1. Extrêmement improbable	Il est presque inconcevable que l'événement se produise

Cette matrice « d'acceptabilité des risques » permet de déterminer si un risque est acceptable ou non, à partir de sa gravité et de sa fréquence d'occurrence.

Fréquence	Très fréquent	Fréquent	Occasionnelle	Rare	Extrêmement rare
Catastrophique	Red	Red	Red	Red	Yellow
Grave	Red	Red	Red	Yellow	Green
Majeur	Red	Red	Yellow	Green	Green
Mineur	Red	Yellow	Green	Green	Green
Négligeable	Yellow	Green	Green	Green	Green



Les événements redoutés avant et après la mise en place des moyens d'atténuation de risques (MAR) sont

AVANT mise en place des moyens :

APRES mise en place des moyens :

Gravité Fréquence	Catastro phique	Dangereux	Majeur	Mineu r	Négligeabl e
Fréquent					
Occasionnel		X			
Eloigné					
Improbable					
Extrêmement improbable					

Gravité Fréquence	Catastrop hique	Dangereux	Majeur	Mineur	Négligeal
Fréquent					
Occasionnel					
Eloigné					
Improbable		X			
Extrémemen t improbable					

indiqués dans la matrice d'acceptabilité du risque par une croix comme ci-dessous :

VII. LISTE DES EVENEMENTS REDOUTES

Conformément à la démarche décrite au chapitre 2, l'ANSP va identifier les dangers qui peuvent être potentiellement induits par le changement au cours de l'une ou l'autre de ses phases, et complétera le tableau de cette section.

Par « danger » on entend une situation, événement ou circonstance qui est susceptible d'engendrer un incident ou un accident. Pour garantir l'exhaustivité des événements redoutés, les méthodes utilisées peuvent être fournies, par exemple:

- ✓ faire défaillir les fonctionnalités et identifier les conséquences sur les opérations ;
- ✓ sessions de brainstorming (remue-méninges) d'un groupe constitué des différents acteurs du système : exploitants d'aéronefs, personnel ATS, personnel de maintenance, personnel MET, exploitants d'aéroport, fournisseurs des services de la CA, etc.
- ✓ retour d'expérience d'un système similaire (Cf. IV retour d'expérience sur un changement similaire)

Id	Libellé de l'évènement redouté
ER-01	
ER-02	
ER-03	
ER-04	

Evènement redouté n°1 ((Faire autant de fiche(s) que d'évènement(s) redouté(s))

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

Désignation de l'évènement redouté :

VIII.EVALUATION DES RISQUES



Causes possibles de l'évènement redouté				
Conséquences possibles de l'évènement redouté				
Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté				
<input type="checkbox"/> Catastrophique	<input type="checkbox"/> Dangereux	<input type="checkbox"/> Majeur	<input type="checkbox"/> Mineur	<input type="checkbox"/> Négligeable
Fréquence d'occurrence initiale de l'évènement redouté				
<input type="checkbox"/> Fréquent	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Eloigné	<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Extrêmement improbable
Justifications du classement				
Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation des risques				
<input type="checkbox"/> Inacceptable	<input type="checkbox"/> Tolérable	<input type="checkbox"/> Acceptable		

Mesures d'atténuation des risques <u>existantes</u> (déjà réalisés)	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
MAR 1 :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MAR 2 :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mesures d'atténuation des risques <u>supplémentaires</u> (à réaliser)	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
MAR xx :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MAR xx :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gravité corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques				
<input type="checkbox"/> Catastrophique	<input type="checkbox"/> Dangereux	<input type="checkbox"/> Majeur	<input type="checkbox"/> Mineur	<input type="checkbox"/> Négligeable
Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques				
<input type="checkbox"/> Fréquent	<input type="checkbox"/> Occasionnel	<input type="checkbox"/> Eloigné	<input type="checkbox"/> Improbable	<input type="checkbox"/> Extrêmement improbable
Justifications				
Cf. partie « Atténuation des risques » ci-dessus				
Acceptabilité des risques après mise en place des mesures d'atténuation des risques <input type="checkbox"/> Oui <input type="checkbox"/> Non				
<input type="checkbox"/> Inacceptable	<input type="checkbox"/> Tolérable	<input type="checkbox"/> Acceptable		




AVANT mise en place des moyens :

APRES mise en place des moyens :

Gravité Fréquence	Catastroph ique	Dangereux	Majeur	Mineur	Négligeable	Gravité Fréquence	Catastrophiq ue	Dangereux	Majeur	Mineur	Négligeable
Fréquent	Red	Red	Red	Red	Yellow	Fréquent	Red	Red	Red	Yellow	Yellow
Occasionnel	Red	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Occasionnel	Red	Red	Yellow	Yellow	Yellow
Eloigné	Red	Yellow	Yellow	ER1	Green	Eloigné	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Green
Improbable	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green	Improbable	Yellow	Yellow	Yellow	Green	Green
Extrêmement improbable	Yellow	Green	Green	Green	Green	Extrêmement improbable	Yellow	Green	Green	ER1	Green



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
---	--	---

IX. MODALITES DE MISE EN ŒUVRE DE LA MODIFICATION		
1. Nécessité d'une publication aéronautique ?	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON
2. Récapitulatif des mesures d'atténuation des risques <u>existantes</u>	Acteurs	Echéance
MAR 1 :		
MAR 2 :		
2. Récapitulatif des mesures d'atténuation des risques <u>existantes</u>	Acteurs	Echéance
MAR xx :		
MAR xx :		
2. Récapitulatif des mesures d'atténuation des risques <u>existantes</u>	Acteurs	Echéance
MAR xx :		
3. Récapitulatif des mesures d'atténuation des risques <u>à mettre en œuvre</u>	Acteurs	Echéance

X. CONCLUSION DE L'EVALUATION	
Conclusion du Responsable de l'évaluation	
Nom et prénoms du Responsable de l'évaluation	Signature du Responsable de l'évaluation
Nom et prénoms du Vérificateur de l'évaluation	Signature du Responsable de l'évaluation

XI. APPROBATION DE LA MODIFICATION			
Modification acceptée ?	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	Date :



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

Guide du postulant à une exemption aux exigences
réglementaires relatives aux licences du personnel
aéronautique

« GUID-PEL-2103 »

Edition : 01
Date : 24/05/2023
Amendement : 00
Date : 24/05/2023


Nom et prénoms du Dirigeant Responsable	Signature et cachet du Dirigeant Responsable

XII. DIFFUSION

Destinataires pour action

Copie pour information



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide du postulant à une exemption aux exigences réglementaires relatives aux licences du personnel aéronautique</p> <p>« GUID-PEL-2103 »</p>	<p>Edition : 01 Date : 24/05/2023 Amendement : 00 Date : 24/05/2023</p>
---	--	---

III. MATRICE D'ÉVALUATION ET D'ATTENUATION DES RISQUES DE SECURITE DANS LE DOMAINE DES LICENCES DU PERSONNEL AERONAUTIQUE

Tout changement ou toute modification portée à une activité sous le contrôle des licences du personnel aéronautique, doit donner systématiquement lieu à un processus d'identification des dangers, d'évaluation et d'atténuation des risques, conformément aux niveaux de sécurité définis dans le présent document.

III.1. Évaluation de la gravité des dangers

La gravité de l'incidence des dangers dans l'environnement opérationnel considéré doit être déterminée, après analyse des effets probables du danger, conformément au Tableau 1 « Gravité du risque de sécurité » ci-dessous.

Gravité	Signification
A Catastrophique	<ul style="list-style-type: none"> - Equipement détruit (Matériel avion ou véhicule, matériel sol etc.) - Morts multiples
B Dangereux	<ul style="list-style-type: none"> - Forte réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle que l'on ne pourra compter sur la fiabilité des opérateurs pour accomplir leurs tâches de façon exacte ou complète - Lésions graves - Dommages majeurs à l'équipement
C Majeur	<ul style="list-style-type: none"> - Réduction significative des marges de sécurité, réduction de la capacité des opérateurs à faire face aux conditions d'exploitation défavorables du fait d'une charge de travail accrue, ou des conditions compromettant leur efficacité - Incident grave - Lésions à des personnes
D Mineur	<ul style="list-style-type: none"> - Nuisance - Limitation de l'exploitation - Application de procédures d'urgence - Incident mineur
E Négligeable	<ul style="list-style-type: none"> - Conséquences minimales

Tableau 1 - Gravité du risque de sécurité

Note : La gravité d'un danger correspond à celle de l'effet le plus raisonnablement pessimiste.





III.2. Évaluation de la probabilité d'occurrence

L'évaluation de la probabilité d'occurrence (fréquence) de tout danger identifié conformément au Tableau 2 « Probabilité du risque de sécurité » ci-dessous.

Probabilité	Définition
1. Extrêmement improbable	Moins d'une fois tous les 100 ans (il est presque inconcevable que l'évènement se produise)
2. Improbable	1 à 5 fois tous les 50 ans, très peu susceptible de se produire (<i>on n'a pas connaissance que cela se soit produit (doc 9859/AN474 OACI)</i>)
3. Eloigné	1 à 10 fois tous les 10 ans (peu susceptible de se produire, mais possible ou s'est produit rarement)
4. Occasionnelle	1 à 10 fois par an (susceptible de se produire parfois ou s'est produit peu fréquemment)
5. Fréquent	Plus de 10 fois par an (susceptible de se produire de nombreuses fois ou s'est produit fréquemment)

Tableau 2 - Probabilité du risque de sécurité

Note : ce tableau indique la probabilité d'occurrence d'un danger et non de ses effets.

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



Zone acceptable

(le niveau de risque acceptable est maintenu)



Zone tolérable

(nécessite une surveillance accrue)



Zone inacceptable

(le niveau de risque est inacceptable)