



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

Abidjan, le **18 SEP. 2015**

Décision n° **003451** /ANAC/DSNAA/DTA
portant guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la
sécurité aéroportuaire « RACI 6108 »

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 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 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 Décision les Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- Vu l'Arrêté n° 569/MT/CAB du 02 décembre 2014 portant approbation de Règlements techniques en matière de sécurité et de sûreté de l'Aviation Civile

DECIDE

Article 1 : Objet

La présente décision institue le guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire, codifié « RACI 6108 ».

Article 2 : Champ d'application

Ce guide s'applique aux exploitants d'aérodrome en République de Côte d'Ivoire.

Article 3 : Portée

Ce guide contient les éléments d'orientation sur la réalisation des évaluations d'impact sur la sécurité aéroportuaire (EISA).

Article 4 : Date d'entrée en vigueur et application

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



PJ : guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire, « RACI 6108 ».

Ampliations :

- Tout exploitant d'aérodrome
- DSNA
- DTA



MINISTRE DES TRANSPORTS

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

Réf. : RACI 6108

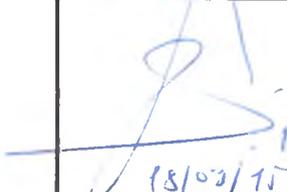
**GUIDE D'ELABORATION
D'UNE EVALUATION
D'IMPACT SUR LA SECURITE
AEROPORTUAIRE**

« RACI 6108 »

Approuvé par le Directeur Général et publié sous son autorité

Deuxième édition – Août 2015

PAGE DE VALIDATION

	FONCTION	NOMS ET PRENOMS	VISA/DATE
REDACTION	Sous-Directeur des Aéroports (SDA)	ASSI Ayébi Henry Jacques	 28/08/15
	Chef service sécurité des Aéroports	KAMOHAN Meman	28.08.15 
	Chef service norme des Aéroports	BOUIN Zoueu Jacques	28/08/15 
VERIFICATION	<u>LE COMITE D'AUDIT OACI</u>		
	Président :	KOFFI BI Nékalo Joseph	17/09/2015 
	Rapporteur :	ALLA AMANI Jean	17/09/15 
VALIDATION OPERATIONNELLE	Directeur du Transport Aérien	KOUAME Amani Fernand	18/09/15 
APPROBATION	Directeur Général	Sinaly SILUE	 18/09/15

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

N° PAGE	N° EDITION	DATE D'EDITION	N° AMENDEMENT	DATE D'AMENDEMENT
i	2	18/08/2015	1	18/08/2015
ii	2	18/08/2015	1	18/08/2015
iii	2	18/08/2015	1	18/08/2015
iv	2	18/08/2015	1	18/08/2015
v	2	18/08/2015	1	18/08/2015
vi	2	18/08/2015	1	18/08/2015
1-1	2	18/08/2015	1	18/08/2015
1-2	2	18/08/2015	1	18/08/2015
1-3	2	18/08/2015	1	18/08/2015
1-4	2	18/08/2015	1	18/08/2015
1-5	2	18/08/2015	1	18/08/2015
2-1	2	18/08/2015	1	18/08/2015
2-2	2	18/08/2015	1	18/08/2015
2-3	2	18/08/2015	1	18/08/2015
2-4	2	18/08/2015	1	18/08/2015
2-5	2	18/08/2015	1	18/08/2015
2-6	2	18/08/2015	1	18/08/2015
3-1	2	18/08/2015	1	18/08/2015
3-2	2	18/08/2015	1	18/08/2015
3-3	2	18/08/2015	1	18/08/2015
3-4	2	18/08/2015	1	18/08/2015
3-5	2	18/08/2015	1	18/08/2015
3-6	1	05/06/2014	1	18/08/2015
3-7	1	05/06/2014	1	18/08/2015
3-8	1	05/06/2014	1	18/08/2015
3-9	1	05/06/2014	1	18/08/2015
3-10	1	05/06/2014	1	18/08/2015

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendements	Objet	Date - <i>Adoption/Approbation</i> - <i>Entrée en vigueur</i> - <i>Application</i>
1ere Edition	-----	
2 ^{ème} édition	<p>Amendement du RACI 6101 et RACI 6007</p> <p>Adoption du PANS-AGA (Edition mai 2015)</p>	



 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p align="center">Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p align="center">« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	--	---

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RACI 6007	ANAC	Règlements relatif à la mise en place du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) par les exploitants d'aérodromes	1 ^{ère} édition	Juin 2014
RACI 6105	ANAC	Guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire	1 ^{ère} édition	Juin 2014
RACI 6001	ANAC	Règlement aéronautique de côte d'ivoire relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes	5 ^{ème} édition	2014



TABLE DES MATIERES

	PAGE
PAGE DE VALIDATION	I
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	I
INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS	II
TABLEAU DES AMENDEMENTS	III
TABLEAU DES RECTIFICATIFS	IV
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	V
TABLE DES MATIERES	VI
CHAPITRE 1. INTRODUCTION	1
1.1 CONTEXTE	1
1.2 OBJET	1
1.3 LA CONFORMITE REGLEMENTAIRE.....	2
1.3 DEFINITIONS	3
CHAPITRE 2. PRINCIPES DES EVALUATIONS D'IMPACT SUR LA SECURITE AEROPORTUAIRE	2
2.1 DEFINITION D'UNE EVALUATION D'IMPACT SUR LA SECURITE AEROPORTUAIRE	1
2.2. DETERMINATION DES MODIFICATIONS DEVANT FAIRE L'OBJET D'UNE EVALUATION D'IMPACT SUR LA SECURITE AEROPORTUAIRE	1
2.3 FORMALISATION D'UNE EVALUATION D'IMPACT SUR LA SECURITE AEROPORTUAIRE	3
2.4 GESTION D'UNE MODIFICATION	3
2.5 UTILISATION DES EVALUATIONS D'IMPACT SUR LA SECURITE AEROPORTUAIRE DEJA REALISEES	5
2.6 COORDINATION AVEC LES TIERS.....	6
CHAPITRE 3. ELEMENTS DE METHODE ET CONSTRUCTION D'UNE PROCEDURE EISA ET D'UN FORMAT EISA.....	3
3.1 GENERALITES	1
3.2 DESCRIPTION DE LA MODIFICATION	1
3.3 CARACTERISATION DE LA MODIFICATION	2
3.4 IDENTIFICATION DES EVENEMENTS REDOUTES	3
3.5 EVALUATION DES RISQUES	5
3.6 ATTENUATION DES RISQUES	6
3.7 ACCEPTABILITE DU CHANGEMENT	7
3.8 DECISION DE L'EXPLOITANT	7
3.9 MODALITES DE RETOUR D'EXPERIENCE	8

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

CHAPITRE 1. INTRODUCTION

1.1 Contexte

1.1.1 Conformément aux dispositions du Règlement relatif à la mise en place du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) par les exploitants d'aérodromes, 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.

1.1.2 Conformément au règlement RACI 6007, les exploitants doivent définir au sein de leur système de gestion, un processus formel pour :

- identifier les changements au sein de l'organisation de l'exploitant d'aérodrome, du système de gestion, de l'aérodrome ou de son exploitation qui pourraient affecter les processus, procédures et services établis;
- décrire les accords établis pour assurer les performances en matière de sécurité avant de mettre en œuvre les changements;
- supprimer ou modifier les contrôles des risques en matière de sécurité qui ne sont plus nécessaires ou efficaces en raison de changements dans l'environnement d'exploitation.

1.2 Objet

1.2.1 L'objet du présent guide est d'apporter une aide aux exploitants d'aérodromes dans la mise en œuvre de ces exigences dans la réalisation des évaluations d'impact sur la sécurité aéroportuaire (EISA).

1.2.2 L'exploitant est libre de choisir la méthode qui lui convient pour réaliser son évaluation et de définir la manière dont il formalise son évaluation (désigné dans la suite du guide par « format EISA »). La méthode retenue dans ce document s'appuie essentiellement sur le brainstorming car la sécurité des opérations aériennes sur une plate-forme aéroportuaire, où les interfaces sont nombreuses, est largement basée sur une bonne coordination entre les différents acteurs.

1.2.3 En outre, la pratique de l'EISA repose nécessairement sur le bon fonctionnement du SGS. Elle doit notamment bénéficier d'un partage précis des responsabilités en

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
--	---	---

matière de sécurité au sein de l'organisation, de compétences suffisantes, d'une implication de ses personnels et sous-traitants, d'une documentation intelligible et disponible, d'une bonne coordination avec les tiers ainsi que d'une bonne gestion des enregistrements.

- 1.2.4 Enfin, l'EISA constitue une gestion anticipée et programmée de la sécurité sur un projet de modification. Cet outil du SGS n'est réellement performant que s'il permet une gestion effective des risques lors de ce changement. L'exploitant est donc tenu de suivre la mise en œuvre des mesures décidées dans le cadre de l'EISA et d'en assurer un retour d'expérience. Les modalités de suivi et de retour d'expérience sont fixées par l'exploitant en coordination avec les parties prenantes. Le suivi des mesures décidées peut par exemple être assuré par une personne en charge du suivi au moyen d'une check-list. De même, le retour d'expérience peut se faire, selon les besoins, au cours de points d'étape (pendant la mise en œuvre du changement) et/ou d'un bilan réalisé a posteriori en concertation avec les parties impactées.

1.3 La conformité réglementaire

- 1.3.1 Toute modification doit être envisagée dans le respect de la réglementation en vigueur ainsi que dans le respect des dispositions ou conditions d'exploitation qui prévalent dans le cadre du certificat/attestation d'homologation ou de dérogation. Ainsi l'exploitant d'aérodrome développe dans son dossier technique les éléments relatifs à la modification envisagée et vérifie sur la base de ces éléments que le projet de modification est conforme à la réglementation.
- 1.3.2 Dans le cas où la modification impacterait les termes du certificat/attestation d'homologation ou de dérogation, l'exploitant en informe l'ANAC en notifiant le dossier de changement (qui comprendra notamment une partie descriptive et les EISA).
- 1.3.3 L'ANAC ne se substitue en aucun cas à l'exploitant dans la gestion de la conformité et de la sécurité de son exploitation. La revue documentaire d'une EISA vise simplement à identifier des carences manifestement préjudiciables à la sécurité et à la conformité.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

1.4 Définitions

Accident. Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel :

- une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef, ou
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

- ou l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement;

- ou l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

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

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

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

Evaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire (EISA). Etude devant être réalisée pour toute modification de l'exploitation découlant d'une opération spécifique ou pour toute modification significative. Une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire doit traiter de l'aspect « gestion des risques » qui s'étend au-delà du simple respect des normes techniques applicables.

Fréquence d'occurrence.

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

Gestion d'une modification. Pour toute modification, il convient de s'assurer de :

- 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. Cet aspect ne sera pas développé dans ce guide.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

- 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 ».

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

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

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

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

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

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

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

CHAPITRE 2. PRINCIPES DES EVALUATIONS D'IMPACT SUR LA SECURITE AEROPORTUAIRE

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

- 2.1.1 Une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire est l'étude devant être réalisée avant la mise en œuvre de toute modification de l'exploitation découlant d'une opération spécifique ou pour toute modification significative.
- 2.1.2 Une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire doit traiter de l'aspect « gestion des risques » qui s'étend au-delà du simple respect des normes techniques applicables. Elle constitue une aide à la décision qui peut conduire à accepter la modification considérée, à adapter les modalités de mise en œuvre de celle-ci, à modifier certaines des hypothèses initiales ou, dans les cas les plus critiques, à ne pas entreprendre le changement.

2.2. Détermination des modifications devant faire l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire

- 2.2.1 Dès lors que les conditions d'exploitation d'un aéroport sont modifiées (procédures, équipements, infrastructures, travaux, changement de sous-traitant pérenne, etc.), il convient de s'interroger sur l'impact de cette modification sur la sécurité. Ces modifications peuvent concerner la mise en œuvre d' « opérations courantes » ou d' « opérations spécifiques ».

2.2.1.1 On entend par « **opérations courantes** » toutes les opérations de courte durée ou récurrentes :

- qui font l'objet de procédures et de modes opératoires définis et formalisés ;
- et qui sont mises en œuvre sans difficulté et font l'objet d'un retour d'expérience régulier et approprié.

Note. Il peut s'agir par exemple des inspections des aires, des opérations de fauchage ou de balayage des aires, ainsi que des petits travaux d'entretien de la piste, des voies de circulation, du balisage, des panneaux de signalisation aéronautique, des réseaux énergie, etc.

2.2.1.2 La réalisation de telles opérations ne nécessite pas, en général, d'évaluation

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

d'impact sur la sécurité aéroportuaire car ces dernières sont habituelles, connues et maîtrisées sur toute plate-forme aéroportuaire.

2.2.1.3 A contrario, toute évolution d'un mode opératoire ou d'une procédure constitue une modification des conditions d'exploitation d'un aéroportuaire et fait donc l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire.

2.2.1.4 Par ailleurs, si l'impact de l'opération courante est connu mais n'a pas encore fait l'objet d'un retour d'expérience suffisant, cette opération ne peut pas être considérée comme maîtrisée et une évaluation de l'impact sur la sécurité aéroportuaire est alors réalisée.

2.2.2 On entend par « **opération spécifique** », toute opération autre qu'une opération courante maîtrisée, entraînant une modification de l'exploitation telle que :

- toute modification des infrastructures ;
- toute modification des équipements ;
- toute modification des installations situées sur les aires de mouvement ;
- toute modification des conditions d'homologation et d'exploitation des pistes d'aéroportuaire ;
- toute modification des éléments de l'annexe du certificat d'aéroportuaire ou de l'attestation d'homologation (exemples : aéronef le plus contraignant, niveau de protection SSLIA, etc.) ;
- toute modification significative d'un mode opératoire ou d'une procédure (y compris les modes opératoires ou procédures des activités sous-traitées) ;
- accueil d'un nouvel aéronef sur la plate-forme (plus contraignant que celui prévu dans le certificat/attestation, qu'il s'agisse d'un accueil ponctuel ou régulier) ou l'accueil d'un trafic plus important que celui habituellement accueilli (manifestation aérienne) ;
- toute modification ou opération significative sur les réseaux (énergie, télécommunication).

2.2.2.1 Les modifications liées à l'exploitation de l'aéroportuaire découlant de ces

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

opérations spécifiques doivent faire l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire.

2.2.2.2 Quelle que soit la méthode retenue, le choix de procéder à une EISA relève d'une décision de l'exploitant. Il importe que la méthode retenue soit explicitée dans le SGS, que les personnes en charge de cette décision soient clairement identifiées et qu'elles aient systématiquement connaissance des modifications prévues ou pouvant intervenir sur l'aérodrome.

2.3 Formalisation d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire

L'EISA peut être formalisée sous différentes formes. L'ANAC recommande aux exploitants de s'approprier leur propre format.

2.4 Gestion d'une modification

2.4.1 Pour toute modification, il convient de s'assurer de :

- 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'EISA 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 ».

2.4.2 Dans sa gestion d'une modification, en fonction de la nature et de la complexité de celle-ci, l'exploitant doit assurer un ensemble de démarches d'ordre administratif, financier, logistique ou technique. Sans attendre la conclusion de ses démarches, l'exploitant doit amorcer son EISA dans un délai compatible avec la date programmée de mise en œuvre de la modification. Ainsi, dans la pratique, l'exploitant peut produire une première EISA, puis l'actualiser en fonction des évolutions de son dossier de changement (sélection d'un prestataire, nouveau phasage des travaux, nouvelle contrainte opérationnelle, nouveau risque identifié, etc.).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

2.4.3 Les deux aspects ci-dessus (§2.4.1) peuvent être traités au travers de plusieurs documents ou dossiers. Pour la partie relative à la gestion des risques, l'exploitant peut choisir de reprendre les éléments de méthodes proposées au Chapitre 3.

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

- Description de la modification : objet, délais, localisation, etc. ;
- Caractérisation de la modification : identification des entités impactées, influence sur les méthodes et entités concernées, etc. Cette étape aboutit à l'identification des actions à réaliser et des personnes à associer lors de l'évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire ;
- Identification des événements redoutés ;
- Evaluation des risques : en fonction de la gravité des conséquences de l'évènement redouté et de sa probabilité d'occurrence ;
- Atténuation des risques : détermination des mesures en réduction de risques nécessaires pour rendre le risque acceptable ;
- Détermination de l'acceptabilité du changement (au regard des ER identifiés et en tenant compte des mesures précédemment définies) ;
- Décision prise par l'exploitant d'aérodrome et synthèse des éventuelles mesures en réduction de risques à mettre en œuvre (Cette étape doit permettre à l'exploitant de se projeter le mieux possible dans une gestion effective des risques lors du changement, et de prévoir dans la mesure du possible le suivi des mesures décidées et un retour d'expérience sur ce changement).

2.4.4 Lorsqu'une modification comprend une phase de travaux sur la plate-forme, l'EISA doit porter sur la situation en période de travaux (situation transitoire) et sur la situation en place, une fois les travaux réalisés (situation pérenne), c'est-à-dire lorsque la modification est mise en œuvre.

Note.-. Par exemple : la création d'un nouveau taxiway devra faire l'objet d'une évaluation portant sur la phase de travaux (construction du taxiway) et d'une évaluation portant sur l'exploitation de la plate-forme avec ce nouveau taxiway en service.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Édition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

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

2.5 Utilisation des évaluations d'impact sur la sécurité aéroportuaire déjà réalisées

2.5.1 Certaines modifications devant faire l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire telle que défini, peuvent être mises en œuvre plusieurs fois sur une même plate-forme (Il peut s'agir par exemple d'une réfection de piste, d'une réfection de balisage, d'un nettoyage des caniveaux de drainage de parking). Dans ce cas, l'exploitant d'aérodrome peut utiliser les éléments issus des évaluations précédentes.

Pour cela, il doit archiver les évaluations d'impact sur la sécurité aéroportuaire déjà réalisées (les évaluations d'impact constituent un enregistrement de sécurité au sens du SGS).

2.5.2 Dans ce cadre et pour chaque modification devant donner lieu à une évaluation d'impact, l'exploitant d'aérodrome se pose les questions suivantes :

- une modification similaire a-t-elle déjà fait l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire ?
- quels sont les évènements redoutés ? (en tenant compte des spécificités de la modification considérée) ;
- les évènements redoutés identifiés sont-ils les mêmes ?
- les mesures en réduction de risque identifiées dans l'évaluation précédente sont-elles toujours pertinentes et applicables ?

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

Il convient également de prendre en compte les éventuels évènements qui ont pu se produire lors de la mise en place d'une modification similaire.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

2.6 Coordination avec les tiers

2.6.1 Il convient d'associer à l'élaboration de l'EISA l'ensemble des parties concernées, parmi lesquelles les tiers impactés. Il peut s'agir notamment des compagnies aériennes, de l'aviation générale utilisant la plate-forme, des assistants en escale, d'un atelier de maintenance, d'une école de pilotage, d'un service de l'Etat, d'un fournisseur ou sous-traitant, dès lors que leur activité est susceptible d'être impactée ou que ces opérateurs sont susceptibles d'agir sur les risques générés par la modification.

2.6.2 A ce titre, il revient à l'exploitant de déterminer le niveau de coordination adéquate (réunion de brainstorming, simple consultation par courrier, etc.) et d'en assurer le fonctionnement.

2.6.3 Cas des prestataires de services de la navigation aérienne (PSNA)

Conformément au règlement applicable RACI 5000, le PSNA est chargé de réaliser l'identification des dangers ainsi que l'évaluation des risques et leur atténuation dans le cas de modifications apportées au système de gestion du trafic aérien.

Il convient donc, s'il y a lieu, que l'exploitant se coordonne avec le PSNA en s'appuyant sur les principes décrits dans le guide relatif à la coordination en cas de modifications de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire (RACI 6105).

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

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

CHAPITRE 3. ELEMENTS DE METHODE ET CONSTRUCTION D'UNE PROCEDURE EISA ET D'UN FORMAT EISA

Ce chapitre présente, étape par étape, les éléments de méthode et les illustrations pouvant servir à l'élaboration de la procédure EISA et d'un formulaire EISA.

3.1 Généralités

- 3.1.1 Afin de rendre son formulaire EISA exploitable, l'exploitant adaptera sa structure et sa rédaction à l'ensemble des personnes impliquées.
- 3.1.2 En préambule, il convient notamment d'explicitier l'objet de l'EISA (par exemple l'intitulé de la modification et la phase concernée), les documents qui y sont joints, avec, si nécessaire, leurs références internes respectives permettant d'en utiliser une version à jour. Le document mentionnera d'ailleurs sa liste de diffusion.

Ce préambule citera également le service (interne ou externe à l'exploitant) à l'origine de la modification et la personne en charge d'animer l'EISA.

3.2 Description de la modification

- 3.2.1 Il convient de décrire succinctement la modification prévue, notamment d'en mentionner l'objectif et de la situer dans le temps et dans l'espace.
- 3.2.2 La description contiendra toutes les informations sur la nature de la modification envisagée. La modification peut concerner une infrastructure, une installation technique, un équipement, une procédure, etc.
- 3.2.3 Mentionner l'objectif de la modification revient à expliquer son contexte, tracer son 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.
- 3.2.4 La modification peut être :

 <p data-bbox="233 210 544 256">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="608 120 1120 172">Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p data-bbox="799 199 932 222">« RACI 6108 »</p>	<p data-bbox="1169 133 1350 235">Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	--	---

- 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 (*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 (*exemple : exploitation d'une nouvelle voie de circulation*).

3.2.5 Au moment de formaliser une EISA, 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.

3.2.6 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.).

3.2.7 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.

3.2.8 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.

3.3 Caractérisation de la modification

3.3.1 Il s'agit de :

- lister l'ensemble des entités impactées ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

- lister l'ensemble des dispositions réglementaires, termes du certificat ou attestation d'homologation et de dérogations applicable à la modification et déclarer, le cas échéant, la conformité à ses dispositions ;
- identifier les influences que cette modification peut avoir sur le référentiel interne : manuel d'aérodromes, procédures d'exploitation, autres procédures associées au manuel d'exploitation, protocoles, etc. ;
- identifier l'impact que cette modification peut avoir sur l'information aéronautique ;
- déterminer s'il existe un retour d'expérience sur des modifications similaires ;
- dresser la liste des actions réalisées ou à réaliser dans le cadre de la préparation de cette modification ainsi que la liste des participants à l'EISA.

3.4 Identification des événements redoutés

3.4.1 Par **événement redouté « 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.

Note.- Il est à noter que plusieurs terminologies existent en terme de gestion des risques. Ainsi, il est possible que certaines entités ou certaines méthodologies emploient des termes tels que « événement indésirable », « événement ultime », etc. Le choix des termes utilisés n'est pas imposé, l'essentiel étant que les principes soient respectés.

3.4.2 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 d'événements redoutés aéroport :

- *incursion sur piste d'un véhicule de chantier,*
- *incursion sur zone de chantier d'un aéronef,*
- *incursion sur piste d'un aéronef suite à une erreur de cheminement,*
- *alignement en finale sur piste fermée,*
- *alignement en finale sur le seuil de piste en chantier (cas de l'exploitation d'une piste restreinte),*
- *prise en compte par un équipage d'une mauvaise distance déclarée,*

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

- piste contaminée par matériaux de chantier,
- FOD de chantier sur piste,
- exposition des ouvriers au souffle des réacteurs,
- exposition des assistants en escale au souffle des réacteurs,
- présence aviaire accrue,
- présence accrue d'animaux terrestres (cas d'une réfection de clôture, cas d'un portail de chantier provisoire).

3.4.3 Les événements redoutés doivent être identifiés dans cette étape. 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. Il convient ensuite de définir précisément chaque événement redouté.

En effet, un libellé trop imprécis peut engendrer des difficultés de détermination de la fréquence d'occurrence ou de la gravité des conséquences.

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

3.4.4 Une non-conformité ne doit pas être considérée comme un événement redouté. Elle ne constitue pas une situation envisageable à laquelle on attribuerait une fréquence d'occurrence mais une situation à résoudre intégralement pendant la préparation du changement.

Exemples, « la percée de grues de chantier dans les servitudes de piste », « la perte de l'objectif opérationnel SSLIA » et « la non-conformité d'une intersection de voie de service avec un taxiway » ne constituent pas un événement redouté.

3.4.5 Cette étape nécessite de réunir les acteurs impactés par la modification. Cette (ou ces) réunion(s) organisée(s) et pilotée(s) par l'exploitant peut (peuvent) être conduite(s) sous forme d'un « brainstorming », chaque acteur identifiant les événements redoutés pouvant être induits par la modification.

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

 <p data-bbox="231 201 542 250">Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p data-bbox="606 112 1125 168">Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p data-bbox="798 190 933 219">« RACI 6108 »</p>	<p data-bbox="1173 123 1348 235">Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	--	---

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

3.5 Evaluation des risques

- 3.5.1 Il convient d'évaluer le risque pour chaque évènement redouté identifié. Une réflexion est donc consacrée à chaque évènement redouté. L'évaluation s'effectue en déterminant les valeurs de gravité des conséquences de l'évènement redouté et de fréquence d'occurrence de l'évènement redouté. Il est nécessaire de s'entourer d'experts dans le domaine concerné et de favoriser le débat pour l'identification des causes (ou facteurs contributifs) 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.
- 3.5.2 S'agissant de l'exploitation aéroportuaire, estimer un niveau de probabilité et un niveau de gravité d'un évènement redouté est un exercice peu évident, qui ne peut pas reposer systématiquement sur une approche arithmétique mais le plus souvent sur des ordres de grandeurs. Ainsi l'exercice d'évaluation des risques doit être mené dans le but de pouvoir le mieux caractériser le risque (l'évènement redouté est-il préoccupant de par sa probabilité d'occurrence ? Est-il préoccupant de par la gravité de ses conséquences ? Peut-on agir sur ce risque ? Ce risque est-il acceptable ?)
- 3.5.3 **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 évènement redouté. Pour cela, il est nécessaire de recenser les dispositifs au sein de l'aérodrome susceptibles d'avoir une influence positive sur les conséquences de l'évènement redouté : ces dispositifs peuvent être des équipements, matériels et/ou procédures. Lors de l'estimation de la gravité, il convient de considérer le « pire cas raisonnablement possible ». Cela consiste à ne pas systématiquement envisager la conséquence extrême pour tous les cas mais à prendre en compte la vraisemblance des conséquences envisagées. Une surévaluation systématique des risques peut conduire à un masquage des risques les plus importants et donc fausser l'analyse. Le niveau de gravité peut être estimé sur la base de la classification décrite dans les procédures spécifiques pour l'exploitation des aérodromes (RACI 6101).

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

- 3.5.4 Le **niveau de fréquence** est estimé sur la base des causes, en prenant en considération l'efficacité des dispositifs existants.
- 3.5.5 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.
- 3.5.6 L'exploitant d'aérodrome justifiera dans la mesure du possible son classement de fréquence d'occurrence. Si l'estimation faite se trouve à la frontière entre deux niveaux, le niveau le plus contraignant est retenu. Le niveau de fréquence peut être estimé sur la base de la classification décrite dans les procédures spécifiques pour l'exploitation des aérodromes (RACI 6101).
- 3.5.7 La méthode proposée par l'ANAC consiste à déduire de ces deux paramètres, un niveau de risque initial dans un premier temps, de définir des mesures de sécurité et d'en déduire un niveau de risque résiduel. Ainsi l'acceptabilité du changement est déterminée en fonction de l'acceptabilité du risque résiduel associé à chaque évènement redouté.

3.6 Atténuation des risques

- 3.6.1 Dans le cas où la phase d'évaluation initiale des risques a permis d'identifier un ou plusieurs ER, il est nécessaire de déterminer des mesures d'atténuation des risques. Il s'agit notamment de réduire les risques à un niveau aussi bas que raisonnablement faisable. Ainsi même les ER initialement qualifiés d'acceptable doivent être intégrés à cette démarche.
- 3.6.2 Ces mesures d'atténuation des risques peuvent permettre de réduire soit la fréquence d'occurrence, soit la gravité des conséquences de l'ER considéré, soit les deux :
- la fréquence peut être diminuée en agissant sur les causes de l'évènement redouté (d'où l'importance d'avoir une identification la plus complète possible des causes) ;

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

- la gravité peut être diminuée en agissant sur les conséquences de l'évènement redouté. Dans ce cas, on part de l'hypothèse où l'évènement redouté se produit et on essaie alors de réduire la gravité de ses conséquences.

Exemple : si l'évènement redouté est la défaillance d'un équipement, la mise en place d'un programme d'entretien préventif complémentaire peut réduire la fréquence d'occurrence de cet évènement.

3.6.3 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 dans l'EISA.

3.7 Acceptabilité du changement

3.7.1 L'étape suivante consiste à apprécier à nouveau la gravité des conséquences ainsi que la fréquence d'occurrence de l'évènement redouté en tenant compte des mesures d'atténuation proposées dans le cadre précédent. La méthode d'évaluation est identique à celle décrite au §3.5.

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.

3.7.2 L'EISA doit être considérée comme une aide à la décision. Sa conclusion doit donc refléter le niveau d'acceptabilité du changement et faire la synthèse des ER les plus problématiques.

3.8 Décision de l'exploitant

3.8.1 Sur la base de l'EISA, l'exploitant décide de l'acceptation ou non du changement et s'engage, le cas échéant, dans la mise en œuvre de mesures d'atténuation des risques, voire de mesures d'assurance de la sécurité (suivi des évènements, point d'étape, etc.). Les modalités de l'ensemble de ces mesures doivent être fixées et explicitées dans l'EISA, pour les personnes qui ont en charge de les mettre en œuvre ou de les suivre. Les échéances de mise en œuvre doivent notamment être explicitées.



3.8.2 Cette décision peut aussi donner lieu à la planification d'un retour d'expérience sur la modification, une fois celle-ci mise en œuvre, et les mesures d'atténuation des risques associées (voir paragraphe §3.9).

Exemple de présentation des mesures à mettre en œuvre :

<p>Décision de l'exploitant</p> <p><i>Exemple : Au regard de l'EISA réalisée dans sa version 6, j'accepte que soit mis en œuvre la réfection de la zone de toucher des roues de la piste 21 sous réserve de la bonne mise en œuvre des MRR suivantes.</i></p> <p><i>Une attention particulière sera portée sur le risque incursion sur piste d'un engin de chantier.</i></p> <p><i>Daté Signé</i></p>		
<p>Modalités de mise en œuvre de la modification</p>		
<p>Moyen en réduction de risque</p> <p><i>Exemple: Check list quotidienne de mise en place du balisage de chantier</i></p>	<p>Entité</p> <p><i>Exemple : Responsable service technique</i></p>	<p>Échéance</p> <p><i>Exemple: Tous les matins pendant la durée du chantier</i></p>
<p><i>Responsable du suivi de ces actions</i></p>		

3.9 Modalités de retour d'expérience

3.9.1 On entend par retour d'expérience le procédé qui vise à déterminer :

- dans quelle mesure les mesures d'atténuation des risques ont fonctionné, et
- si les risques induits par le changement ont été maîtrisés.

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

3.9.2 Le retour d'expérience peut avoir lieu pendant la phase transitoire du changement (point d'étape) ou pendant la phase pérenne (retour d'expérience a posteriori).

3.9.3 Le retour d'expérience doit bénéficier d'enregistrements de sécurité dont les notifications d'évènements qui ont trait au changement. Il peut s'agir aussi (outre l'EISA) des check-lists ou comptes-rendus de réunions qui ont été utilisées pour le suivi des MRR.

Note.-. A titre de comparaison, les prestataires de services de la navigation aérienne sont tenus d'identifier les objectifs et exigences de sécurité afférant à leurs projets de modification et de définir dans leurs études de sécurité, les mesures, appelées « moyens d'assurance de la sécurité », qui permettront de vérifier la tenue de ces objectifs et exigences de sécurité.

Exemple de format d'un retour d'expérience :

 <p>Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire</p>	<p>Guide d'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire</p> <p>« RACI 6108 »</p>	<p>Edition 2 Date : 18/08/2015 Amendement 1 Date : 18/08/2015</p>
---	---	---

Exemple de format d'un retour d'expérience :

Retour d'expérience

Les évènements notifiés relatifs au changement

Les mesures qui ont fonctionné

Les mesures qui n'ont pas fonctionné

Les mesures supplémentaires qu'il aurait fallu prévoir dans l'EISA

___ FIN ___

