



Guinée

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
AUTORITÉ GUINÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

DECISION 2024/N°...0020.../MT/AGAC/DG
Portant adoption du guide de réalisation et d'approbation d'une étude de sécurité (EDS) d'un fournisseur de service de la navigation aérienne

LE DIRECTEUR GENERAL

- Vu** la Loi L/2018/048/ AN du 15 Mai 2018 portant Code de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret D/2017/048/PRG/SGG du 25 février 2017, portant Création, Attributions, Organisation et Fonctionnement de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** le Décret D/2023/0097/PRG/CNRD/SGG du 07 avril 2023, portant nomination du Directeur Général de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** L'Arrêté 2019/4209/MT/CAB/SGG, du 27 juin 2019, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;
- Vu** L'Arrêté 2020/2355/MT/CAB/SGG portant amendement de l'Arrêté 2016/N° 6650/MT/CAB/ du 21 novembre 2016, fixant les conditions de sélection, de désignation, de qualification et les missions des inspecteurs de l'aviation civile ;
- Vu** La Décision D/2020/N°0052/MT/AGAC/DG du 26 octobre 2020, relative à l'établissement et la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité (SGS) par les prestataires de services de l'aviation civile ;
- Vu** La Décision 2023/N°0016/MT/AGAC/DG du 02 juin 2023, portant approbation de la 4^{ème} édition de la procédure d'élaboration, d'amendement et de publication des règlements aéronautiques de Guinée (RAG) et documents associés ;
- Vu** les nécessités de service ;

DECIDE

Article 1 : La présente Décision approuve le guide de réalisation et d'approbation d'une étude de sécurité (EDS) d'un fournisseur de service de navigation aérienne en République de Guinée.

Ce guide s'applique à tous les fournisseurs de services de la navigation aérienne (ANSP).

Article 2 : Le Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports est chargé de l'application de la présente Décision.

Article 3 : La présente Décision qui annule toutes dispositions antérieures contraires, prend effet à compter de sa date de signature et sera enregistrée et publiée partout où besoin sera.

Conakry ..18 AVR. 2024.....



Sékou Oumar THIAM

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

Travail - Justice - Solidarité

Ministère Chargé de l'Aviation Civile



**GUIDE DE REALISATION ET D'APPROBATION D'UNE
ETUDE DE SECURITE
(EDS) D'UN FOURNISSEUR DE SERVICE DE LA
NAVIGATION AERIENNE**

AGAC/ANS/GUID 002

1^{ère} Edition / Révision 00 / Date : 30 Août 2023

N° de contrôle : 01



CHAPITRE 00 : ADMINISTRATION DU DOCUMENT

0.1 TABLEAU DE VALIDATION

	Fonction	Nom et prénoms	Date	Signature
Rédaction	Sous-Directeur Sécurité de la Navigation Aérienne	KABA Oumar Fanta	10/01/2024	
Vérification	Directeur de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports	OULARE Kalagban	24/01/24	
Contrôle Qualité	Sous-Directrice Qualité	SESSOU Jacqueline	31/01/24	
Approbation	Directeur Général	THIAM Sékou Oumar	09/02/24	



0.2 LISTE DE DIFFUSION

Destinataire	N° de copie	Version
Directeur Général	01	Papier ou électronique
Directeur Général Adjoint	02	Papier ou électronique
Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne et des Aéroports	03	Papier ou électronique
Sous-Direction Qualité	04	Papier ou électronique
Sous-Direction Sécurité de la Navigation Aérienne	05	Papier ou électronique
Direction de la Sécurité des Vols	06	Papier ou électronique
Direction de la Sûreté et Facilitation	07	Papier ou électronique
Sous-Direction digitalisation Informatique	00	Papier ou électronique
Direction du Transport Aérien	08	Papier ou électronique
Fournisseurs de services ANS	09	Papier ou Electronique



0.3 ENREGISTREMENT DES REVISIONS

RECAPUTILATIF DES REVISIONS					
Edition	Révision	Date de la révision	Par	Fonction	Nature de la révision
01	00	Août 2023	Oumar Fanta KABA	SDSNA	Edition initiale



0.4 LISTE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
RAG 11	AGAC	Services de la Circulation Aérienne	3 ^{ème} Edition	Décembre 2020
RAG 19	AGAC	Gestion de la Sécurité	2 ^{ème} édition	Mai 2017
Doc 9734	OACI	Manuel de supervision de la Sécurité	3 ^{ème} édition	2017
Doc 4444	OACI	Manuel de Gestion du trafic Aérien	16 ^{ème} édition	Novembre 2016
Doc 9859	OACI	Manuel de Gestion de la Sécurité	4 ^{ème} édition	2018
- DECISIOND/2020/N° 0052/ MT/ AGAC/DG Relative à l'établissement et la mise en œuvre d'un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) par les prestataires de services de l'aviation civile.	AGAC	Décision	1 ^{ère} édition	26 Octobre 2020



0.5 TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 00 : ADMINISTRATION DU DOCUMENT	1
0.1 TABLEAU DE VALIDATION.....	1
0.2 LISTE DE DIFFUSION.....	2
0.3 ENREGISTREMENT DES REVISIONS	3
0.4 LISTE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCES	4
0.5 TABLE DES MATIERES	5
CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS, SIGLES ET ABREVIATIONS	1
1.1 SIGLES ET ABREVIATIONS.....	1
1.2 DÉFINITIONS.....	1
CHAPITRE 2 : ETUDE DE SECURITE	1
2.1 OBJET	1
2.2 CHAMP D'APPLICATION	1
2.3 NECESSITE D'UNE ETUDE DE SECURITE	1
2.4 FACTEURS IMPORTANTS POUR LA SECURITE.....	2
2.5 MESURES DE RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ.....	2
2.6 EXIGENCES RELATIVES A L'ACCEPTATION	2
2.7 PROCESSUS D'ELABORATION D'UNE ETUDE DE SECURITE (EDS).....	3
2.8 STRUCTURE ET COMPOSANTS D'UNE D'ETUDE DE SECURITE (EDS)	3
2.9 CONTENU D'UNE ETUDE DE SECURITE (EDS)	4
CHAPITRE 3 : PROCESSUS D'APPROBATION D'UNE ETUDE DE SECURITE	1
3.1 DEMANDE D'APPROBATION	1
3.2 EVALUATION DU DOSSIER EDS.....	1
4 ANNEXES	1
ANNEXE 1 : CANEVAS DE LISTE D'ENREGISTREMENT DES ER (DANGERS) ET IDENTIFICATION DES RISQUES ASSOCIES	2
ANNEXE 2 CANEVAS DE LISTE DES EVENEMENTS REDOUTES ET EVALUATION DES INDEX DE RISQUE.....	3
Matrice d'évaluation d'un risque de sécurité	4
ANNEXE 3 : CANEVAS DU PLAN D'ACTION.....	5
Mesures de réduction de risques	5
ANNEXE 4 : CHECKLIST D'APPROBATION D'UNE ETUDE DE SECURITE D'UN FOURNISSEUR DES SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE	6



CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS, SIGLES ET ABREVIATIONS

1.1 SIGLES ET ABREVIATIONS

Les sigles et abréviations suivants sont utilisés dans le présent document :

ACC : centre de contrôle régional

AIP : publication d'information aéronautique

ANS : services de navigation aérienne

ANSP : fournisseur de services de navigation aérienne

ATC : contrôle de la circulation aérienne

ATCO : contrôleur de la circulation aérienne

ATM : gestion du trafic aérien

ATS : services de la circulation aérienne

CNS : communications, navigation et surveillance

EDS : étude de sécurité

1.2 DEFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans ce présent guide ont les significations suivantes :

Accident : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, 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, ou, dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

- (i) 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

- (ii) 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 à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radome) ; ou

(iii) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Brainstorming : Le brainstorming est un moyen pour les groupes de générer très rapidement un maximum d'idées en mettant à profit la dynamique du groupe et la créativité de ses participants (méthode élaborée par Alex 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 ou un objet qui a le potentiel de causer des lésions aux personnes, des dommages aux équipements ou aux structures, la perte de matériel, ou la réduction de la capacité d'accomplir une fonction prescrite. C'est une situation, évènement ou circonstance susceptible d'engendrer un incident ou un accident.

Exemples de danger:

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

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

Fréquence d'occurrence :

- quantitative : Rapport entre le nombre d'occurrences estimé d'un danger 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 évènement 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.
- 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 de la sécurité».

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

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

Incident grave: Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

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

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

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 négligeable. Ce classement s'effectue généralement à l'aide d'une matrice d'évaluation des risques préalablement déterminés 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.



CHAPITRE 2 : ETUDE DE SECURITE

2.1 OBJET

La réalisation d'une étude de sécurité a pour objet de fournir l'assurance, avant tout au prestataire mais également à l'autorité compétente, qu'un changement envisagé ne remet pas en cause la sécurité du système et ce, de manière continue. A ce titre, elle doit prendre en compte le système modifié, ainsi que toutes les étapes intermédiaires nécessaires à l'introduction du changement (phases de transition par exemple). Au-delà, elle doit couvrir la vie opérationnelle du système et, dans la mesure du possible, son retrait du service.

Le présent guide contient des indications techniques visant à aider les fournisseurs des services de la navigation aérienne (ANSP) dans la mise en œuvre d'une étude de sécurité pour prévenir tout changement qui pourrait avoir un impact sur les activités opérationnelles et représenter un danger pour la sécurité de la navigation aérienne.

Ces études de sécurité doivent être réalisées conformément aux prescriptions réglementaires, en termes de périmètre, de démarche, de contenu et de formalisme.

2.2 CHAMP D'APPLICATION

Le présent guide s'applique à tous les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) de la République de Guinée.

2.3 NECESSITE D'UNE ETUDE DE SECURITE

Il est procédé à une étude de sécurité en cas de proposition concernant une réorganisation considérable de l'espace aérien, une modification importante des procédures ATS applicables dans un espace aérien ou à un aéroport considéré ou une introduction de nouveaux équipements, systèmes ou installations, comme :

- a) l'application d'un minimum de séparation réduit dans un espace aérien ou à un aéroport;
- b) l'application d'une nouvelle procédure d'exploitation, y compris les procédures de départ et d'arrivée, dans un espace aérien ou à un aéroport;
- c) la réorganisation de la structure des routes ATS;
- d) la ré-sectorisation d'un espace aérien;
- e) la modification physique de l'agencement des pistes ou des voies de circulation d'un aéroport;
- f) la mise en œuvre de nouveaux systèmes de communications, de surveillance et d'autres systèmes et équipements importants pour la sécurité, y compris ceux qui apportent de nouvelles fonctions ou possibilités.
- g) tout changement majeur des ANSP portant sur les composants tels que les Procédures, les Facteurs Humains et l'environnement de travail comportant des risques liés au contenu du changement ou ne pouvant être atténués dans l'immédiat.



2.4 FACTEURS IMPORTANTS POUR LA SECURITE

L'étude de sécurité tiendra compte de tous les facteurs dont il aura été déterminé qu'ils sont importants pour la sécurité, notamment les suivants :

- a) types d'aéronefs et leurs caractéristiques de performances, ceci comprenant les possibilités de navigation et les performances de navigation des aéronefs ;
- b) densité de la circulation et répartition du trafic ;
- c) complexité de l'espace aérien, structure des routes ATS et classification de l'espace aérien ;
- d) agencement de l'aérodrome, y compris la configuration des pistes, la longueur des pistes et la configuration des voies de circulation ;
- e) type de communications air-sol et paramètres temps des dialogues, y compris les possibilités d'intervention du contrôleur;
- f) type et possibilités du système de surveillance et disponibilité des systèmes assurant les fonctions d'appui du contrôleur et d'alerte. Si le fonctionnement de l'ADS-B repose sur l'utilisation d'une source commune pour la surveillance et/ou la navigation, l'évaluation de sécurité portera sur des mesures d'exception appropriées permettant d'atténuer le risque d'une dégradation ou d'une perte de cette source (c'est-à-dire défaillance de mode commun) ;
- g) tout phénomène météorologique local ou régional significatif.

2.5 MESURES DE RENFORCEMENT DE LA SECURITE

2.5.1 Tout risque réel ou potentiel lié à la fourniture des services ATS dans un espace aérien ou à un aérodrome, qu'il soit mis en évidence par une activité de gestion de la sécurité des services ATS ou par tout autre moyen, doit être évalué et classé par le fournisseur de service ATS du point de vue de son acceptabilité.

2.5.2 Sauf quand le risque peut être classé comme étant acceptable, le fournisseur de service ATS intéressé mettra en œuvre, à titre prioritaire et dans la mesure du possible, des mesures appropriées pour éliminer le risque ou le ramener à un niveau qui soit acceptable.

2.5.3 S'il apparaît que le niveau de sécurité applicable à un espace aérien ou à un aérodrome ne sera pas atteint ou risque de ne pas l'être, le fournisseur de service ATS doit mettre en œuvre, à titre prioritaire et dans la mesure du possible, des mesures correctives appropriées.

La mise en œuvre de toute mesure corrective doit être suivie d'une évaluation de l'efficacité de cette mesure à éliminer ou atténuer un risque.

2.6 EXIGENCES RELATIVES A L'ACCEPTATION

2.6.1 Toute étude de sécurité doit être soumise à l'autorité de l'aviation civile pour analyse et acceptation avant la mise en œuvre du changement.



2.6.2 Tout dossier d'une étude de sécurité soumis pour analyse et acceptation doit être élaboré conformément à ce guide.

2.7 PROCESSUS D'ELABORATION D'UNE ETUDE DE SECURITE (EDS)

Dans le souci d'harmonisation des pratiques et pour orienter les ANSP dans l'élaboration d'une EDS, une évaluation d'impact à la sécurité de la navigation aérienne pour tout changement doit être réalisée conformément au guide relatif à la coordination en cas de modification de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire et l'utilisation de la matrice de classification des risques du doc 9859 de l'OACI et de la réglementation nationale en vigueur.

Lorsque la modification ou le changement apporté au système ATS est majeur, une EDS doit être réalisée en concertation avec les différentes entités et acteurs concernés par ce changement ou cette modification.

L'étude de sécurité doit être réalisée en respectant la structure définie à la section 2.8. Des orientations non exhaustives sur le contenu de chaque élément de sa structure est défini au 2.9.

2.8 STRUCTURE ET COMPOSANTS D'UNE D'ETUDE DE SECURITE (EDS)

La structure d'une EDS comprendra six (06) parties indiquées comme suit :

- A. *Introduction ;*
- B. *Contexte de l'étude de sécurité à réaliser ;*
- C. *Démarche et processus mis en place pour l'étude ;*
- D. *Mise en œuvre et assurance sécurité ;*
- E. *Conclusion et recommandations ;*
- F. *Annexes.*

Les différents éléments des composants d'une EDS sont décrits comme suit :

A. Introduction;

B. Le contexte de l'étude de sécurité à réaliser ;

B.1. Organisation des travaux ;

B.2. Déroulement des sessions de brainstorming ;

B.3. Réalisation de l'étude ;

B.4. Périmètre de l'étude ;

B.5. Cadre réglementaire.

C. Démarche et processus mis en place pour l'étude ;

C.1. Brainstorming pour l'identification des dangers et l'évaluation de risques



C.2. Résultats de l'étude :

1. Identification des dangers/événements redoutés (enregistrement des risques);
2. Détermination des actions en réduction de risques ;
3. Mise en œuvre opérationnelle (plan d'action).

D. Assurance sécurité

- D.1. Contrôle de la mise en place et de l'efficacité des exigences de sécurité ;
- D.2. Mécanismes de retour d'expériences.

E. Conclusion et recommandations

F. Annexes

Les titres indiqués à chacune des six (06) parties d'une EDS doivent clairement ressortir dans le document complet d'une EDS.

Remarque : Lorsque ces titres ne ressortent pas dans le document, il faut s'assurer que l'ordre hiérarchique des composants est respecté. L'ordre hiérarchique des éléments de chaque composant doit être également respecté tel qu'indiqué par la structure d'une EDS de la présente section.

2.9 CONTENU D'UNE ETUDE DE SECURITE (EDS)

Chaque composant et éléments associés d'une EDS doit comprendre au minimum les renseignements décrits dans le tableau ci-après :

A. INTRODUCTION

Il s'agit de :

Décrire succinctement la nature du changement et son périmètre : fonction ATM, sous-système, type de procédure, site(s), etc.

Présenter succinctement l'étude de sécurité à réaliser afin de permettre une identification rapide et claire de l'objet de l'étude de sécurité ;

Indiquer la référence de l'étude de sécurité : cette référence est interne au fournisseur des services de navigation aérienne, elle vise à identifier de manière unique l'analyse concernée et à permettre de référencer l'évaluation dans d'autres documents ;

Identifier l'organisme et les différents acteurs qui sont à l'origine de la modification ou du changement ;

Le suivi du document et les documents joints



B. LE CONTEXTE DE L'ETUDE DE SECURITE A REALISER

1	<p>Organisation des travaux</p> <p><i>Il s'agit de présenter comment les travaux de réalisation de l'EDS ont été effectués, les responsables et les entités qui ont animé et participé à la réalisation de l'EDS.</i></p> <p><i>le programme de travail adopté doit être fourni. Pour des raisons d'organisation du document, ce programme peut être annexé.</i></p>
2	<p>Déroulement des sessions de brainstorming</p> <p><i>Il est important d'indiquer dans cette partie l'approche qui a été adoptée pour permettre aux différents participants de l'EDS de comprendre le contexte des changements à apporter et la nécessité de la réalisation de l'EDS. (présentation du projet de la modification, rappel des exigences réglementaires, les outils, procédures, guides techniques à utiliser, etc.)</i></p>
3	<p>Réalisation de l'étude</p>
4	<p>Périmètre de l'étude</p> <p><i>Il s'agit de définir le contour ou le champ du système étudié (au sens humain, équipement, procédure) et de préciser :</i></p> <p><i>les changements qui seront apportés au système existant et qui nécessite une EDS ;</i></p> <p><i>les différentes étapes ou phases de déroulement de l'exécution des travaux liés aux changements ou modifications apportés ; les différentes interfaces avec les autres systèmes, entités, etc.</i></p>
5	<p>Cadre réglementaire</p> <p><i>Préciser le référentiel réglementaire en vigueur relatif aux études de sécurité y compris celui définissant les matrices de classification des risques, les guides d'orientations techniques s'il existe.</i></p>

C. DEMARCHE, PROCESSUS MIS EN PLACE ET MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE



1	<p>Brainstorming pour l'identification des dangers et l'évaluation de risques.</p> <p><i>Il s'agit de :</i></p> <ul style="list-style-type: none">• développer dans cette section, le mécanisme établi qui a permis aux différentes entités ou acteurs impliqués par les modifications à apporter, de recenser les problèmes pouvant impacter la sécurité (dangers, événements redoutés) ;• de recenser les différentes actions à prendre au regard des dangers identifiés et si possible schématiser les actions à réaliser par un logigramme <p>NB : Le brainstorming devra être réalisé suivant les orientations techniques du guide relatif à la coordination en cas de modification de l'environnement de l'exploitation aéroportuaire</p>
2	Résultats de l'étude.
2.1.	<p>Identification des événements redoutés (ER)</p> <p><i>Il s'agit de :</i></p> <p>faire le récapitulatif de tous les ER identifiés lors du brainstorming. Chaque ER (danger) identifié doit être classifié en termes de risque (risque initial) en faisant usage de la matrice de classification du risque acceptable par l'autorité de l'aviation civile ; présenter la ou les méthodes utilisées pour l'identification de ces ER ;</p> <p>NB : Lorsque la liste des ER identifiés est importante, cette liste peut être mise en annexe au document. Un canevas de tableau indiquant comment tenir un enregistrement des dangers et identification des risques associés est joint en annexe (annexe 1). Une liste récapitulative retraçant tous les ER avec leurs risques (initial et résiduel) des différentes étapes ou phases de modification doit être jointe à cette annexe (annexe 2).</p>



2.2.	<p>Détermination des actions en réduction de risques</p> <p>Après avoir identifié les ER, ceux qui sont classés tolérable (dans la zone orange de la matrice de risques) et inacceptable (dans la zone rouge de la matrice de risques), il est nécessaire de déterminer des mesures d'atténuation (exigences de sécurité) à y apporter à ces risques afin que les risques résiduels soient acceptables pour l'exploitation aéroportuaire.</p> <p>NB: Pour rappel les mesures d'atténuation des risques peuvent être réalisées en agissant soit sur la fréquence d'occurrence, soit sur la gravité des conséquences de l'ER considéré, soit sur les deux.</p> <ul style="list-style-type: none">- la fréquence peut être diminuée en agissant sur les causes de l'évènement redouté (d'où l'importance d'avoir une identification la plus complète possible des causes) ;- la gravité peut être diminuée en agissant sur les conséquences de l'évènement redouté.
2.3	<p>Mise en œuvre opérationnelle</p> <p>Il s'agit de définir un plan d'action pour la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation qui ont été retenues pour chaque danger (ER) identifié. Un canevas de tableau en annexe (annexe 3) donne des orientations sur comment établir le plan d'action à fournir. De préférence lorsque les travaux sont en plusieurs phases ou étapes, le plan d'action doit être établi phase par phase.</p>
D. ASSURANCE SECURITE	
1	<p>Contrôle de la mise en place et de l'efficacité des exigences de sécurité</p> <p>Préciser les actions à mettre en œuvre en vue d'assurer le contrôle et le niveau d'efficacité des exigences de sécurité (mesures d'atténuation) et indiquer les critères de mesures, de contrôle et de communication établis.</p>



2

Mise en place de mécanismes de retour d'expérience

Il s'agira de décrire le(s) mécanisme(s) établi(s) pour recueillir les événements de sécurité ou anomalies constatés lors de la mise en œuvre des mesures d'atténuation avant pendant et après la mise en service opérationnel des ouvrages, installations, modifications apportés au système jusqu'à l'aboutissement d'un niveau de sécurité acceptable et son maintien.

NB : *Afin de faciliter l'évaluation et éventuellement de l'améliorer par rapport aux modifications similaires passées, expériences, meilleures pratiques il peut être utile de s'appuyer sur évaluations des résultats antérieurs.*

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

les causes possibles d'événements de sécurité qui surgissent dans la phase post mise en œuvre de la modification et des dysfonctionnements des mesures d'atténuation et les impacts opérationnels;

les facteurs qui peuvent potentiellement générer de nouvelles anomalies/événements de sécurité ou aggraver la gravité ou la probabilité d'occurrence.

E. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Il s'agit de faire une synthèse de l'évaluation de l'EDS réalisé. Les risques les plus importants et les mesures associées y compris des orientations techniques pouvant permettre d'améliorer l'EDS peuvent être présentés dans la conclusion.

De même des recommandations peuvent être formulées afin de prendre en compte certains aspects de sécurité qui n'ont pas été évalués lors de l'EDS mais qui sont nécessaires pour garantir et maintenir la sécurité avant, pendant et après la modification.

NB : *La section conclusion et recommandations peut être détaillée séparément : une partie « conclusion » et une autre « recommandation ».*

F. ANNEXES

Certains éléments à mettre dans cette section sont énoncés dans le document. Cette liste des éléments n'est pas exhaustive.



CHAPITRE 3 : PROCESSUS D'APPROBATION D'UNE ETUDE DE SECURITE

3.1 DEMANDE D'APPROBATION

Il est exigé à la section 2.3 que pour toute modification ou changement important pouvant avoir un impact sur la sécurité ou la qualité des services de navigation aérienne, une étude de sécurité (EDS) doit être réalisée. Le fournisseur des services de la navigation aérienne initiateur du changement ou de la modification, est tenu de réaliser, de conduire cette EDS et la soumettre à l'autorité Guinéenne de l'aviation civile pour approbation avant la mise en œuvre du changement ou de la modification.

L'étude de sécurité soumise par un ANSP pour approbation devra respecter la structure et le contenu tel indiqué dans les sections 2.8 et 2.9. Une partie administrative du document doit faire partie intégrante de l'EDS et indique clairement au minimum, une page de garde, l'approbation du document ou la validation (signature du document en interne par le dirigeant responsable).

La demande d'approbation de l'EDS est transmise à l'AGAC avec une copie du dossier de l'EDS accompagné de l'acte de désignation d'un point focal.

3.2 EVALUATION DU DOSSIER EDS

3.2.1 L'évaluation du dossier EDS soumis est faite suivant la checklist d'approbation d'une étude de sécurité (annexe 4) par les inspecteurs et personnel technique expérimentés sur la gestion de la sécurité. Le formulaire renseigné permet de donner un statut favorable ou défavorable de l'EDS.

3.2.2 Outre l'utilisation et le renseignement de la checklist mentionnée au 3.2.1 le personnel de l'AGAC chargé de l'évaluation du dossier EDS doit examiner la pertinence des points suivants:

- Identification des dangers (ER) ;
- Evaluation des risques associés aux dangers identifiés;
- Détermination des mesures d'atténuation des risques associés à chaque danger;
- Mécanisme d'assurance sécurité mis en place.

3.2.3 Lorsque les renseignements complémentaires, les justifications sont nécessaires pour le personnel chargé de l'évaluation de l'EDS, le point focal de l'organisme demandeur est saisi afin de mettre à leur disposition les renseignements demandés.

3.2.4 Sur la base du rapport d'évaluation de l'EDS (checklist d'évaluation d'EDS renseignée et les commentaires et remarques du personnel d'évaluation), le DG de l'AGAC donne suite à la demande d'approbation de l'EDS.

3.2.5 La réponse du DG de l'AGAC est transmise formellement par lettre. La checklist d'évaluation d'EDS renseignée est jointe à cette lettre.

3.2.6 Au cas où la réponse à la demande d'approbation de l'EDS n'a pas été satisfaisante, cela signifie que l'étude de sécurité présentée par le demandeur ne démontre pas que les exigences réglementaires et / ou les exigences de sécurité sont suffisantes pour garantir la sécurité lors du changement.



**GUIDE DE REALISACION D'UNE ETUDE DE SECURITE
(EDS) D'UN FOURNISSEUR DE SERVICE DE LA
NAVIGATION AERIENNE**

AGAC/ANS/GUID 002

CHAPITRE 02

EDITION N° 01 30/08/2023

REVISION N° 00

Page 2 sur 2

3.2.7 Le changement ou la modification ne pourra pas être effectué ou mis en service jusqu'à ce que l'EDS soumise soit approuvée par l'AGAC. Le demandeur devra réaliser une autre EDS ou une EDS complémentaire pour compléter l'EDS initiale et la transmettre à l'AGAC pour approbation.

3.2.8 Dans le cadre de la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS), notamment la surveillance continue des exploitants, des inspections inopinées peuvent être effectuées par les inspecteurs de l'AGAC sur toutes les phases de la modification ou du changement (avant, pendant et après) en vue d'évaluer la mise en œuvre effective des mesures d'atténuation proposées dans l'EDS et du mécanisme mis en place pour l'assurance sécurité.



**GUIDE DE REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE
(EDS) D'UN FOURNISSEUR DE SERVICE DE LA
NAVIGATION AERIENNE**

AGAC/ANS/GUID 002

ANNEXES

EDITION N° 01 30/08/2023

REVISION N° 00

Page 1 sur 12

4 ANNEXES

ANNEXE 1 : CANEVAS DE LISTE D'ENREGISTREMENT DES ER (DANGERS) ET IDENTIFICATION DES RISQUES ASSOCIES

Dangers génériques	Composants spécifiques du danger	Conséquences liées au danger	Mesures existantes pour réduire le risque et l'indice de risque	Mesures supplémentaires à prendre pour réduire le risque et l'indice de risque	Responsabilité
Ex : installation du chantier	Il s'agit d'identifier l'ER Ex : ER 1 : Présence d'ouvriers aux abords des installations de la centrale	Il s'agit de lister les conséquences liées au danger Ex : intrusion dans les installations électrocution blessures corporelles sabotage des installations	Il s'agit de préciser les mesures existantes pour réduire le risque et l'indice de risque Ex : Présence d'agents de sécurité système redondé protection des installations Indice de risque : 2C Tolérabilité du risque: tolérable	Il s'agit de préciser les mesures supplémentaires pour réduire le risque et l'indice de risque Ex : sensibiliser les ouvriers sur les mesures de sécurité des installations renforcer les mesures de contrôle d'accès aux installations Indice de risque : 1C Tolérabilité du risque : acceptable	Entité ou service chargé de suivre ou mettre en œuvre les moyens de réduction de risque Ex : ANA

	AGAC/ANS/GUID 002	
	ANNEXES	EDITION N° 01 30/08/2023 REVISION N° 00
GUIDE DE REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE (EDS) D'UN FOURNISSEUR DE SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE		
Page 3 sur 12		

ANNEXE 2 CANEVAS DE LISTE DES EVENEMENTS REDOUTES ET EVALUATION DES INDEX DE RISQUE

Les travaux peuvent être subdivisés en phases. Pour chaque phase identifiée, déterminer les ER, l'index de risque initial ainsi que l'index de risque résiduel.

Phase i : intitulé	Index de risque initial	Index de risque résiduel
<p>Libellé de l'identification des dangers (ER)</p> <p><i>Donner une définition de l'événement redouté, celle-ci, doit être suffisamment précise. En effet, un libellé trop imprécis peut engendrer des difficultés de détermination de la fréquence d'occurrence ou de la gravité des conséquences.</i></p> <p>Ex : Présence d'obstacles sur l'aire de stationnement</p>	<p>Index de risque initial</p> <p><i>Il s'agit de préciser la probabilité et la gravité initiales des conséquences ou des résultats d'un danger</i></p> <p><i>L'index de risque doit être conforme aux éléments de la matrice d'évaluation d'un risque de sécurité ci-dessous.</i></p> <p style="text-align: right;">Ex : 3B</p>	<p>Index de risque résiduel</p> <p><i>Préciser la probabilité et la gravité de l'ER une fois les mesures d'atténuation ou exigences de sécurité ont été prises pour réduire le risque initial de l'ER.</i></p> <p style="text-align: right;">Ex : 3E</p>



MATRICE D'EVALUATION D'UN RISQUE DE SECURITE

Probabilité de l'évènement	Sévérité du risque				
	Catastrophique A	Dangereux B	Majeur C	Mineur D	Négligeable E
Fréquent (5)	5A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel (4)	4A	4B	4C	4D	4E
Eloigné (3)	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable (2)	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement Improbable (1)	1A	1B	1C	1D	1E

Source DOC 9859 de l'OACI quatrième édition 2018

	GUIDE DE REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE (EDS) D'UN FOURNISSEUR DE SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE	AGAC/ANS/GUID 002 EDITION N° 01 30/08/2023 REVISION N° 00 Page 5 sur 12
	ANNEXES	

ANNEXE 3 : CANEVAS DU PLAN D'ACTION

MESURES DE REDUCTION DE RISQUES

Evènements redoutés ER (dangers)	Moyen de Réduction de Risque (exigences de sécurité)	Responsable	Délai (date d'échéance de l'action à réaliser)	Critères d'efficacité	Observations/remarques
Identifier l'ER Ex : Présence de FOD sur la piste	Préciser les moyens d'atténuation des risques pour chaque ER. Ex : Renforcer les inspections périodiques de la piste Balayer régulièrement la piste	Préciser le responsable ou entité qui sera chargé de suivre ou mettre en œuvre les moyens de réduction de risque Ex : SOGEAC/ANA	Préciser le délai ou la fréquence d'exécution des mesures d'atténuations (ponctuel ou permanent) Ex : Tout au long des travaux	Définir les indicateurs ou critères permettant d'évaluer des mesures mise en place Ex : rapport d'inspection	Observations ou remarques à faire.

	GUIDE DE REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE (EDS) D'UN FOURNISSEUR DE SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE	AGAC/ANS/GUID 002 EDITION N° 01 30/08/2023 ANNEXES REVISION N° 00 Page 6 sur 12

**ANNEXE 4 : CHECKLIST D'APPROBATION D'UNE ETUDE DE SECURITE D'UN FOURNISSEUR DES SERVICE DE LA
NAVIGATION AERIENNE**

1. INTRODUCTION			
N°	Questions de la checklist	Etat de mise en œuvre	Observations
1.1	L'étude de sécurité fournit-elle l'objet et la référence de l'évaluation d'impact sur la sécurité?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
1.2	L'organisme à l'origine de la modification est-il identifié?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
1.3	Les acteurs à l'origine du changement sont-ils identifiés?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
1.4	Suivi du document	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
1.5	Documents joints éventuels (y compris les listes de présence des séances de brainstorming)	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
2. LE CONTEXTE DE L'ÉTUDE DE SÉCURITÉ À RÉALISER			
N°	Questions de la checklist	Etat de mise en œuvre	Observations
2.1	Existe-t-il un programme de travail pour la réalisation de l'étude de sécurité?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	

2.2	Les rôles et responsabilités des acteurs ont-ils été clairement définis pour chacune des étapes de l'étude de sécurité?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
2.3	Les différentes activités liées à l'étude de sécurité sont-elles mentionnées ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
2.4	La raison du changement/modification a-t-il été définie ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
2.5	L'étude de sécurité contient-elle une description du changement envisagé?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
2.6	Le périmètre de l'étude de sécurité a-t-il été délimité?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
2.7	Quelles sont les Entités impactées?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
2.8	La réglementation applicable est-elle listée?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
2.9	Existe-il une dérogation ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO

2.10	Le changement influence-t-il le manuel d'aérodrome ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
2.11	Le changement influence-t-il les documents d'exploitation ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
2.12	Le changement influence-t-il les documents associés au manuel (procédures, protocoles, etc.)?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
2.13	Le changement influence-t-il les méthodes/procédures de travail des agents de l'exploitant?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
2.14	Le changement influence-t-il les méthodes/procédures de travail des agents des autres intervenants ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
2.15	Existe-t-il autres modifications en cours ayant une interaction avec la modification envisagée?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	
3. DÉMARCHE, PROCESSUS MISE EN PLACE ET MISE EN ŒUVRE OPÉRATIONNELLE				
N°	Questions de la checklist	Etat de mise en œuvre	Observations	
3.1	Actions réalisées et à réaliser et liste des participants à l'évaluation (réunions, documents à produire/modifier, etc.).	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO	



**GUIDE DE REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE
(EDS) D'UN FOURNISSEUR DE SERVICE DE LA
NAVIGATION AERIENNE**

AGAC/ANS/GUID 002

EDITION N° 01 30/08/2023

ANNEXES

REVISION N° 00

Page 9 sur 12

		<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.2	Liste des événements redoutés.		
3.3	Évaluation des risques.	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.4	Causes possibles de l'évènement redouté.	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.5	Conséquences possibles de l'évènement redouté.	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.6	Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.7	Fréquence d'occurrence initiale de l'évènement redouté	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.8	Justifications du classement	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.9	Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation des risques.	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.10	Mesures d'atténuation des risques	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO



**GUIDE DE REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE
(EDS) D'UN FOURNISSEUR DE SERVICE DE LA
NAVIGATION AERIENNE**

AGAC/ANS/GUID 002

EDITION N° 01 30/08/2023

ANNEXES

REVISION N° 00

Page 10 sur 12

3.11	Gravité corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.12	Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des mesures d'atténuation des risques	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.13	Justifications	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.14	Acceptabilité des risques après mise en place des mesures d'atténuation des risques	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.15	Existe-t-il une nécessité d'une publication aéronautique ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
3.16	Le récapitulatif des mesures d'atténuation des risques à mettre en œuvre est-il fourni?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
4. ASSURANCE SÉCURITÉ			
N°	Questions de la checklist	Etat de mise en œuvre	Observations
4.1	Existe-t-il un mécanisme de contrôle de la mise en place et de l'efficacité des exigences de sécurité ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
4.2	Existe-t-il un retour d'expérience sur une modification similaire?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO



5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

N°	Questions de la checklist	Etat de mise en œuvre	Observations
5.1	La signature du responsable de l'évaluation est-elle disponible?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
5.2	La conclusion de l'analyse est-elle cohérente avec toutes les analyses réalisées précédemment?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
5.3	Changement est-il accepté par le fournisseur de service? Oui ou Non. Signature.	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
5.4	Destinataires pour action	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
5.5	Copie pour information	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
5.6	Recommandation sur l'acceptation de l'étude de sécurité	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO
5.7	Tous les risques identifiés ont-ils été atténués ?	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> SO



GUIDE DE REALISATION D'UNE ETUDE DE SECURITE
(EDS) D'UN FOURNISSEUR DE SERVICE DE LA
NAVIGATION AERIENNE

AGAC/ANS/GUID 002

EDITION N° 01 30/08/2023

ANNEXES
REVISION N° 00

Page 12 sur 12

CONCLUSION DE L'ANALYSE DE L'ÉVALUATION D'IMPACT SUR LA SÉCURITÉ PAR LES INSPECTEURS ÉVALUATEURS DE L'AGAC

NOM ET VISA DES ÉVALUATEURS