



## GUIDE

# RELATIF A UNE ETUDE AERONAUTIQUE SUITE A UNE DEMANDE DE DEROGATION

---



### VALIDATION DU DOCUMENT

	Nom	Fonction/ structure	Validation	
			Date	Signature
Rédaction	Bernard NDOUTOUME OBIANG	DA-AP	20/07/16	
	Alphonse DJOUNDOU NGARY	DA-AG	20/07/16	
Vérification	Larissa Paméla DIANGA NZENGUE	DA—AE	22/07/16	
	Joe Mannix LEKIBI	Cadre Aérodrome	22/07/2016	
	Samuel SAMBA	DA-AD	23/07/2016	
	Rahim Jhan NGUIMBI	DJ-JD	25/07/2016	
Validation	A. NKOUMOU DELAUNAY	DG-DA	25/07/2016	
Qualité	Edmond HOCHE-N'GUEMA- BITEGHE	DG-QM	26.07.2016	PO 
Approbation	D. OYINAMONO	DG-DD	07.08.2016	









### LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° Révision	Date de Révision
Doc 9774	OACI	Manuel sur la certification des aérodromes	Première édition	2001
Doc 9734 partie A	OACI	Manuel de supervision de la sécurité : Partie A - Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité	Deuxième édition	2006



## Table des matières

Validation du document .....	1
Inscription des amendements et des rectificatifs.....	2
Historique des amendements.....	3
Liste des références .....	4
Table des matières .....	5
I. INTRODUCTION.....	8
I-1. OBJECTIF.....	8
I-2. PRINCIPES DE CONDUITES D'UNE ÉTUDE AÉRONAUTIQUE .....	8
I-3. ÉVALUATION DE L'ÉTUDE AÉRONAUTIQUE PAR L'ANAC .....	8
I-4. UTILISATION DU FORMULAIRE.....	8
II. éléments de méthode et réalisation d'une étude aéronautique suite à une demande de dérogation.....	9
II-1. GÉNÉRALITÉS .....	9
II-1.1. <i>Objet de référence de l'étude aéronautique</i> .....	9
II-1.2. <i>Responsable de l'étude aéronautique</i> .....	9
II-1.3. <i>Suivi du document</i> .....	9
II-1.4. <i>Des actions jointes éventuellement</i> .....	9
II-2. DESCRIPTION DE LA NON CONFORMITE.....	9
II-2.1. <i>Localisation sur la plateforme</i> .....	9
<i>Aire de trafic</i> <i>Aire de manœuvre</i> .....	9
II-2.2. <i>Description succincte de la non-conformité</i> .....	10
II-2.3. <i>Raison de la décision de la dérogation</i> .....	10
II-3. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA NON –CONFORMITE.....	10
II-3.1. <i>Entités impactées</i> .....	10
II-3.2. <i>Réglementation applicable</i> .....	10
II-3.3. <i>Influence sur le manuel d'aérodrome</i> .....	11
II-3.4. <i>Influence sur le règlement d'exploitation</i> .....	11
II-3.5. <i>Influence sur les dossiers associés au manuel (procédures, protocoles, etc.)</i> .....	11
II-3.6. <i>Influence sur les méthodes de travail des agents des autres intervenants</i> .....	11
II-3.7. <i>Influence sur les méthodes de travail des agents d'exploitation</i> .....	11
II-4. DESCRIPTION DETAILLEE DE LA NON –CONFORMITE.....	11
II-5. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UNE DEROGATION DETAILLEE .....	11
II-6. ACTIONS A REALISER (réunions, documents à produire/modifier, contacts, etc. ) .....	12
II-7. LISTE DES EVENEMENTS REDOUTES « AEROPORTS IDENTIFIES ».....	12
II-8. EVALUATION DES RISQUES.....	13

Amendement n° 09/08/2016



Guide relatif à une étude aéronautique suite à la demande de dérogation

Chapitre :	0
Page :	6/17
Edition :	01
Date :	août 2016

II-8.1.	Causes possibles de l'évènement redouté .....	13
II-8.2.	Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté.....	13
II-8.3.	Fréquence d'occurrence initiale de l'évènement redouté .....	14
II-8.4.	Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation des risques .....	14
II-9.	ATTENUATION DES RISQUES .....	15
II-9.1.	Gravité corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques .....	15
II-9.2.	Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques .....	15
II-9.3.	Justifications .....	15
II-9.4.	Acceptabilité des risques après mise en place des mesures d'atténuation des risques .....	15
II-10.	MODALITES D'ACCEPTATION DE LA NON-CONFORMITE .....	16
II-10.1.	Nécessité d'une publication aéronautique .....	16
II-10.2.	Synthèse des mesures d'atténuation des risques.....	16
II-11.	CONCLUSION DE L'EVALUATION .....	16
II-12.	ACCEPTATION DE LA NON-CONFORMITE.....	16
II-13.	DUFFISION .....	16



## Abréviations et symboles





## I. INTRODUCTION

Lorsqu'un aéroport ne satisfait pas aux exigences d'une norme ou d'un règlement, l'exploitant d'aéroport doit procéder à une étude aéronautique qui démontre un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la norme ou un règlement est assurée par d'autres moyens ou mesures.

Une dérogation sera accordée par l'ANAC que si l'étude en question est concluante et que des mesures appropriées sont prises.

De telles études aéronautiques seront réalisées en cas de modification de l'environnement aéroportuaire.

### I-1. OBJECTIF

L'objet du présent guide est d'apporter une aide aux exploitants d'aéroport pour se conformer à cette exigence.

Ainsi, il est proposé d'utiliser en tant que support à la réalisation d'une étude d'impact sur la sécurité, un formulaire intitulé étude aéronautique en annexe 1. Celui-ci rassemble l'ensemble des points que l'analyse devra au minimum couvrir.

Il vise à donner les indications et explication nécessaires pour compléter ce formulaire.

### I-2. PRINCIPES DE CONDUITES D'UNE ÉTUDE AÉRONAUTIQUE

Les études aéronautiques s'appliquent aux dérogations aux exigences réglementaires liées à l'infrastructure aéroportuaire.

La démarche proposée pour réaliser des études aéronautiques s'effectue en plusieurs étapes successives, lesquelles peuvent être identifiées comme suit :

- Description de la modification : objet, justification, entités impactées, réglementation applicable...
- Identification des événements redoutés
- Évaluation des risques : prise en compte de la fréquence d'occurrence d'un événement redouté et de la gravité de ses conséquences ; l'association de deux valeurs de gravité et de fréquence d'occurrence permet d'évaluer un niveau de risque.
- Atténuation des risques : définition et consolidation des actions qui permettent de rendre acceptables les événements identifiés préalablement inacceptables.
- Conclusion avec, s'il y a lieu, le rappel des modalités de mise en œuvre des mesures définies.

Le formulaire contient l'ensemble des éléments relatifs à l'étude aéronautique. Il est complété au fur et à mesure de l'avancement de l'étude.

### I-3. ÉVALUATION DE L'ÉTUDE AÉRONAUTIQUE PAR L'ANAC

L'étude aéronautique réalisée par l'exploitant d'aéroport peut être évaluée et approuvée par l'ANAC en se focalisant sur les points suivants (avant, en cours et après la modification) :

- Toutes les entités impliquées par la modification ont été impliquées ;
- Toutes les mesures d'atténuation de risques sont mises en œuvre ;
- Existence ou non de nouveaux événements redoutés pendant ou après la modification ;
- L'efficacité des mesures d'atténuation des risques.

Si l'étude aéronautique a été approuvée par l'ANAC, l'exemption accordée sera publiée dans l'AIP et annotée sur le certificat d'aéroport.

### I-4. UTILISATION DU FORMULAIRE

Le formulaire présenté ci-après vise à synthétiser et à formaliser l'ensemble de l'évaluation réalisée. Pour son élaboration, plusieurs réunions de travail peuvent être nécessaires. Ces réunions ne regroupent pas



systématiquement les mêmes représentants. Leurs comptes rendus sont référencés dans le formulaire et joints au dossier. Ainsi, le formulaire évolue au fur et à mesure de l'avancement de l'évaluation. Il est archivé dans le registre du SGS.

## II. ÉLÉMENTS DE MÉTHODE ET RÉALISATION D'UNE ÉTUDE AÉRONAUTIQUE SUITE À UNE DEMANDE DE DÉROGATION

### II-1. GÉNÉRALITÉS

#### II-1.1. Objet de référence de l'étude aéronautique

Il convient de mentionner ici :

- **l'objet de l'étude aéronautique** : il s'agit de préciser succinctement la nature de la modification concernée de façon à permettre une identification rapide et claire de l'objet de l'analyse ;
- **la référence de l'étude aéronautique** : cette référence est interne à l'exploitant d'aérodrome. Elle vise à identifier de manière unique l'étude aéronautique concernée et à permettre de référencer l'étude dans d'autres documents.

II-1.2. Responsable de l'étude aéronautique	
Nom :	Fonction :

Le responsable concerné ici est la personne / fonction désigné pour conduire l'étude aéronautique.

II-1.3. Suivi du document				
Version	Date	Objet de la mise à jour	Pages	Auteur

Ces informations doivent permettre de retracer les différentes étapes du document, de sa création à son approbation.

II-1.4. Des actions jointes éventuellement		
Présence des autres documents joints (cartes, notes,...)	OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>
-		
-		

Cet encadré présente les documents auxquels l'étude fait référence. Il peut s'agir de référence réglementaires, de guides techniques ou d'étude aéronautique.

### II-2. DESCRIPTION DE LA NON CONFORMITE

II-2.1. Localisation sur la plateforme	
Aire de trafic <input type="checkbox"/>	Aire de manœuvre <input type="checkbox"/>
Préciser :	

La non-conformité peut avoir un impact sur l'aire mouvement (aire de manœuvre et aire trafic), ou ses abords. L'information sur la localisation doit être suffisamment précise enfin d'identifier toute la zone



(préciser la ou les voies de circulation concernées, la dénomination du parking, la position de l'équipe concernées,...)

### II-2.2. Description succincte de la non-conformité

-  
-

Elle doit contenir des informations générales sur la nature de la non-conformité. Ce cadre est principalement destiné à permettre une compréhension aisée et rapide de la non-conformité sans avoir à parcourir l'ensemble du document. Une description complète de la non-conformité figure au paragraphe IV.

### II-2.3. Raison de la décision de la dérogation

-  
-

Cet encadré fournit des informations sur le contexte de la dérogation permettant d'en retracer l'origine et sa raison d'être. Ce cadre justifie également la nécessité de la dérogation.

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

## II-3. ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA NON -CONFORMITE

### II-3.1. Entités impactées

<b>Au sein de l'exploitation aéroportuaire</b>	<input type="checkbox"/> Unité 1 : _____ <input type="checkbox"/> Unité 2 : _____ Justifications : _____
<b>Au sein des tiers intervenants sur la plate-forme</b>	<input type="checkbox"/> TWR (tour de contrôle)/APP (contrôle d'approche) <input type="checkbox"/> Assistance en escale <input type="checkbox"/> Autres : _____ <input type="checkbox"/> Exploitants aériens Justifications : _____

Les entités impactées sont identifiées au sein de l'exploitant d'aérodrome et/ou de tiers intervenants sur la plateforme (impact sur leur mode de travail, sur leur environnement de travail, les procédures, etc....).

### II-3.2. Réglementation applicable

Préciser :

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



**II-3.3. Influence sur le manuel d'aérodrome**

OUI  NON

Si oui préciser :

**II-3.4. Influence sur le règlement d'exploitation**

OUI  NON

Si oui préciser :

**II-3.5. Influence sur les dossiers associés au manuel (procédures, protocoles, etc.)**

OUI  NON

Si oui préciser :

**II-3.6. Influence sur les méthodes de travail des agents des autres intervenants**

OUI  NON

Si oui préciser :

**II-3.7. Influence sur les méthodes de travail des agents d'exploitation**

OUI  NON

Si oui préciser :

Il convient d'identifier les autres non conformités pouvant potentiellement impacter la non-conformité objet de l'étude. En effet, à la présence d'autres non conformités, la solution n'est pas nominale et peut nécessiter des mesures particulières.

**II-4. DESCRIPTION DETAILLEE DE LA NON -CONFORMITE**

-
-

La modification peut concerner une infrastructure, une installation technique, un équipement.

**II-5. RETOUR D'EXPERIENCE SUR UNE DEROGATION DETAILLEE**

OUI  NON

Si oui préciser

Afin de faciliter l'étude voir l'améliorer par rapport aux dérogations similaires passées, il est utile de s'appuyer sur les études antérieures. Ces analyses permettent notamment d'alimenter les réflexions sur :

- Les causes possibles des évènements liés à la modification ;



- Les conséquences possibles en termes de gravité ;
- Les facteurs qui peuvent potentiellement aggraver les conséquences ;
- Les moyens d'atténuation des risques éprouvés.

Ainsi, si une dérogation similaire a déjà eu lieu et si elle est documentée, il convient de le préciser. Par ailleurs, les éventuels événements survenus suite à cette dérogation doivent être mentionnés.

## II-6. ACTIONS A REALISER (réunions, documents à produire/modifier, contacts, etc...)

-
-

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

- des réunions pour la coordination avec d'autres entités ;
- des réunions internes d'étapes ;
- les contacts initiés avec l'ANAC ;
- les études intermédiaires permettant de justifier que l'impact de la non-conformité sur la sécurité est réduit autant que possible ;
- les éventuelles simulations, expérimentations ou autres essais réalisés dans le cadre de l'analyse de sécurité ;
- les points d'évaluation.

Les noms des participants à ces réunions ainsi que les éventuels experts sollicités doivent être mentionnés.

## II-7. LISTE DES EVENEMENTS REDOUTES « AEROPORTS IDENTIFIES »

Services rendus	Défaillances possibles	Évènements redoutés formulés
1)		
2)		

Les événements redoutés qui sont identifiés sont à présenter dans ce cadre. L'exhaustivité de ce recensement est indispensable pour garantir la prise en compte de tous les risques de l'analyse, laquelle sera effectuée dans un deuxième temps (**voir §II-8**).

Pour identifier l'évènement redouté (ER), la démarche suivante peut être mise en œuvre : elle consiste à réunir les acteurs impactés par la non-conformité (**voir §III-8-1**). Cette (ou ces) réunion (s) organisée (s) ou pilotée (s) l'exploitant peut (peuvent) être conduite (s) sous forme d'un « brainstorming » chaque acteur identifiant les événements redoutés pouvant être induits par la non-conformité.

### ❖ Identification des événements redoutés

L'étude aéronautique nécessite de connaître les situations qu'on souhaite éviter. Ces situations se matérialisent par des événements « redoutés » pouvant être la source d'incident ou d'accidents.



Par définition, un évènement redouté d'aérodrome est un évènement qui affecte l'aérodrome ou son exploitation et qui a pour conséquence possible un incident ou un accident. L'évènement redouté se situe juste avant l'incident ou l'incident qu'il entraîne. C'est un évènement indésirable au regard des services attendus par les usagers et fournis par l'exploitant d'aérodrome.

Par service on entend toutes les fonctions assurées les équipements, installations, matériels, moyens et procédures dont la gestion incombe à l'exploitant d'aérodrome.

Ainsi, le tableau ci-après présente quelques exemples d'évènements redoutés dans le cas des modifications initiées par l'exploitant d'aérodrome et leurs causes possibles (hors causes navigation aérienne, erreurs de pilote ou situations météorologiques dégradées).

## II-8. EVALUATION DES RISQUES

Il convient d'évaluer le risque pour chaque évènement redouté identifié (voir § VII). Cette évaluation s'effectue en associant les valeurs de gravité et de fréquence d'occurrence.

II-8.1. Causes possibles de l'évènement redouté
-
-

Cette case contient les causes possibles de l'évènement redouté. Il est nécessaire de s'entourer des experts sur le domaine concerné et de favoriser le débat pour l'identification des causes.

II-8.2. Gravité initiale des conséquences de l'évènement redouté				
A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	E <input type="checkbox"/>

Les niveaux de gravité sont estimés en prenant en considération l'efficacité des dispositifs permettant de réduire les conséquences de chaque évènement redouté. Pour cela, il convient de recenser les dispositifs au sein de l'aérodrome susceptibles d'avoir une influence positive sur l'évènement redouté : ces dispositifs peuvent être des équipements, matériels et/ou des procédures.

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

GRAVITE	DEFINITION
<b>A. Catastrophique</b>	Matériel, avion et/ou véhicule détruit Nombre de morts
<b>B. Grave</b>	Souffrance physique ou charge de travail telle que l'on ne peut plus être sûr que les opérateurs fourniront un travail précis ou complet. Blessures graves ou décès de plusieurs personnes. Importants dégâts matériels.
<b>C. Majeure</b>	Perte de capacité des opérateurs à faire face à des conditions d'exploitation négatives suite à une augmentation de la charge de travail en raison des conditions limitant leur efficacité. Incident grave. Personnes blessées.
<b>D. Mineure</b>	Désagrément. Limitation de l'exploitation. Recours à des procédures d'urgence. Incident mineur.
<b>E. Négligeable</b>	Peu de conséquences.

Le classement de la gravité doit être justifié.



### II-8.3. Fréquence d'occurrence initiale de l'évènement redouté

Improbable <input type="checkbox"/>	Rare <input type="checkbox"/>	Occasionne <input type="checkbox"/>	Fréquent <input type="checkbox"/>	Très fréquent <input type="checkbox"/>
--	-------------------------------	-------------------------------------	-----------------------------------	--

Ce cadre contient le niveau de fréquence de l'évènement d'occurrence redouté. La fréquence est estimée sur la base des causes, en prenant en considération l'efficacité des dispositifs existants. Elle peut être évaluée de manière qualitative ou quantitative. Le classement de cette fréquence peut être justifié.

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

Fréquence	Définition
Improbable	Moins d'une fois tous les 100 ans
Rare	1 à 50 fois tous les 50 ans
Occasionnelle	1 à 10 fois tous les 10 ans
Elevée	1 à 10 fois par an
Très élevée	Plus de 10 fois par an

NOTE : La probabilité des conséquences négatives s'accroît avec l'augmentation de l'exposition aux conditions dangereuses (taux d'exposition). La matrice proposée ci-dessus, n'intègre pas cette dimension. Il convient donc, au cas par cas, d'adapter le classement de la fréquence en fonction de la situation de l'aérodrome et de son activité.

(Exemple : trafic saisonnier, trafic aux heures de pointe, etc.).

### II-8.4. Acceptabilité des risques avant mise en place des mesures d'atténuation des risques

Oui  Non

Si non, remplir la partie « Atténuation des risques »

Le niveau d'acceptabilité initial est déterminé à partir de la matrice d'acceptabilité ci-après.

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

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

Gravité initiale \ Fréquence	Fréquence				
	Très élevée	Élevée	Occasionnelle	Rare	Improbable
<b>A. Catastrophique</b>					
<b>B. Grave</b>					
<b>C. Majeure</b>					
<b>D. Mineure</b>					
<b>E. Négligeable</b>					

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



- **L'ER se situe dans la zone verte de la matrice** : le risque est acceptable, la modification peut être mise en œuvre ;
- **L'ER se situe dans la zone orange ou dans la zone rouge de la matrice** : la modification ne peut être mise en service. Le risque doit être réévalué par l'introduction de moyens en réduction de risques (Cf. §II-8 « Atténuation des risques »).

## II-9. ATTENUATION DES RISQUES

Mesures d'atténuation des risques	Actions sur :		
	Gravité	Fréquence	Les deux
Mesure 1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mesure 2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Etc.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Dans le cas où la phase d'évaluation initiale des risques a permis d'identifier un ou plusieurs ER dans la zone orange et/ou rouge de la matrice, il est nécessaire de déterminer des mesures d'atténuation des risques.

Ces mesures d'atténuation des risques peuvent permettre de réduire soit la fréquence d'occurrence, soit la gravité des conséquences de l'ER considéré, voir les deux.

*Exemple : si l'événement 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 événement.*

### II-9.1. Gravité corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques

Catastrophique     Dangereux     Majeur     Mineur     Négligeable

### II-9.2. Fréquence d'occurrence corrigée en tenant compte des moyens en réduction de risques

Fréquente     Occasionnelle     Faible     Improbable     Extrêmement improbable

### II-9.3. Justifications

-  
-

Il faut ici fournir à nouveau la gravité des conséquences ainsi que la fréquence d'occurrence de l'événement redouté en tenant compte des mesures d'atténuation proposées dans le cadre précédent. La méthode d'évaluation est identique à celle décrite au paragraphe II-8.

### II-9.4. Acceptabilité des risques après mise en place des mesures d'atténuation des risques

Oui                       Non

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

- **Le risque est acceptable (zone verte de la matrice)** : la modification peut être mise en œuvre ;
- **Le risque est « à examiner » (zone orange de la matrice)** : la modification peut être mise en œuvre et le risque accepté par l'exploitant sous réserve d'une surveillance rigoureuse (par exemple au niveau des événements se produisant éventuellement pendant le chantier ou lors de l'introduction de la modification pour pouvoir adapter rapidement les conditions de mise en œuvre de cette modification) ;





- **Le risque est inacceptable (zone rouge de la matrice) :** la modification ne peut pas être mise en œuvre dans les conditions envisagées initialement.

## II-10. MODALITES D'ACCEPTATION DE LA NON-CONFORMITE

II-10.1. Nécessité d'une publication aéronautique	OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>						
Si OUI, lesquelles ?								
II-10.2. Synthèse des mesures d'atténuation des risques	OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Mesures d'atténuation</th> <th>Entités</th> <th>Rôles</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>			Mesures d'atténuation	Entités	Rôles			
Mesures d'atténuation	Entités	Rôles						

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

Il est indispensable de se coordonner avec toutes les entités concernées par des mesures en réduction de risques afin de s'assurer de leur accord pour la mise en œuvre de ces actions.

## II-11. CONCLUSION DE L'EVALUATION

Conclusions du responsable de l'évaluation :

Signature du responsable de l'évaluation :

## II-12. ACCEPTATION DE LA NON-CONFORMITE

Non-conformité acceptée ?	OUI <input type="checkbox"/>	NON <input type="checkbox"/>
Signature		

Ce cadre informe de l'acceptation de la non-conformité.

Il est important de noter que la non-conformité ne pourrait être acceptée que si toutes les mesures d'atténuation des risques préalables auront bien été mises en place.

## II-13. DUFFISION

Destinataires pour action		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Copies pour information		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Guide relatif à une étude aéronautique suite à la demande de dérogation

Chapitre :	II
Page :	17/17
Edition :	01
Date :	août 2016

Comme son nom l'indique, ce cadre contient la liste des entités à laquelle l'étude est communiquée. Il est important d'établir la distinction entre les destinataires pour action et les destinataires pour information (Copie), de manière qu'aucune confusion ne soit possible de la part des destinataires.

Il convient de s'assurer la diffusion du document soit cohérente avec la liste des entités concernées par la modification citées dans le cadre II-3.

**FIN**