



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

ANNEXE 10 PROCEDURE DE DECLARATION D'EVENEMENTS

ANDREZIEUX-BOUTHEON
ST ETIENNE - ST GALMIER

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 1 sur 18
--	---------------------------	---------------



ANNEXE 10
PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU
D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe



Page laissée intentionnellement vide

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 2 sur 18
--	---------------------------	---------------



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

Table des matières

HISTORIQUE DES VERSIONS	3
1. PRESENTATION DE LA PROCEDURE.....	4
1.1. Objectif.....	4
1.2. Documents de référence	4
ORA.GEN.160 Compte rendu d'évènement.....	4
1.3. Administration du manuel	5
1.4. Terminologie et abréviations utilisées.....	6
1.5. Historique des versions	6
2. DEFINITION DES EVENEMENTS	7
2.1. Evènement à notification obligatoire.....	7
2.2. Evènement sans notification obligatoire	8
3. COMPTE-RENDU D'EVENEMENT	8
3.1. Schéma fonctionnel d'une déclaration d'évènement.....	9
3.2. Compte-rendu d'évènement	10
3.2.1. Délais.....	10
3.2.2. Déclaration d'un accident ou d'un évènement grave	11
Urgences aéronautique :	11
3.2.3. Remplissage du formulaire.....	12
3.2.4. Déclaration d'un évènement non grave	13
3.2.4.1. Publication d'un REX.....	13
3.2.4.2. Analyse du REX.....	14
3.2.4.3. Classement du risque.....	14

HISTORIQUE DES VERSIONS

Version	Date	Commentaires
1.0	03/07/2018	Création du document

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 3 sur 18
--	---------------------------	---------------

LES AILES FOREZIENNES

Aéroport de Saint-Etienne-Loire-42160-ANDREZIEUX-BOUTHEON



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

1. PRESENTATION DE LA PROCEDURE

1.1. Objectif

Cette procédure a pour but de définir les modalités de notification à l'autorité (DSAC) des événements de sécurité qui doivent être établies par tous les membres de l'aéroclub des Ailes Foréziennes dans le cadre de la mise en œuvre du Système de Gestion de la Sécurité (SGS).

L'objectif de cette procédure n'est pas de déterminer les fautes ou les responsabilités de quiconque mais d'améliorer le niveau de sécurité de l'aéroclub en analysant systématiquement les causes et conséquences des événements de sécurité survenus sur la plate-forme et en mettant en place les actions correctives pertinentes.

1.2. Documents de référence


ORA.GEN.160 Compte rendu d'événement

- a) L'organisme doit signaler à l'autorité compétente, et à tout autre organisme que l'État de l'exploitant demande d'informer, tout accident, incident grave et événement, tels que définis par le règlement (UE) no 996/2010 du Parlement européen et du Conseil (2) et par la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil (3).
- b) Sans préjudice des dispositions du point a), l'organisme rapporte à l'autorité compétente et à l'organisme responsable de la conception de l'aéronef tout incident, défaillance, défaut technique, dépassement des limitations techniques et tout événement qui mettrait en évidence des informations imprécises, incorrectes ou ambiguës contenues dans les données d'adéquation opérationnelle établies conformément au règlement (UE) no 748/2012 de la Commission (6) ou toute autre circonstance anormale qui a ou pourrait avoir mis en danger l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, mais qui n'a pas débouché sur un accident ou un incident grave.
- c) Sans préjudice des dispositions du règlement (UE) no 996/2010, de la directive 2003/42/CE, du règlement (CE) no 1321/2007 de la Commission (4) et du règlement (CE) no 1330/2007 de la Commission (5), les comptes rendus visés aux points a) et b) sont établis selon la forme et la manière définies par l'autorité compétente et contiennent toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues de l'organisme.

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 4 sur 18
--	---------------------------	---------------

LES AILES FOREZIENNES

Aéroport de Saint-Etienne-Loire-42160-ANDREZIEUX-BOUTHEON

	ANNEXE 10 PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE	FR.ATO.0137 Section 1 Non complexe
---	--	---

- d) Des comptes rendus sont établis dès que possible, mais dans tous les cas dans les 72 heures qui suivent l'identification par l'organisme des circonstances auxquelles il est fait référence dans le compte rendu, sauf si des événements exceptionnels l'en empêchent.
- e) Lorsque cela s'avère pertinent, l'organisme établit un compte rendu de suivi afin de détailler les actions qu'il a l'intention de prendre pour éviter que des événements similaires ne se répètent à l'avenir, dès que lesdites actions sont identifiées. Ce compte rendu est établi selon la forme et la manière spécifiées par l'autorité compétente.

1.3. Administration du manuel

Le manuel est archivé sous format informatique sur le serveur de l'Aéroclub, une sauvegarde est assurée par le Responsable conformité.

Le manuel est consultable sur les 5 PC de l'Aéroclub

- Responsable dirigeant RP
- Bureau préparation des vols
- Salle de formation
- Bureaux des instructeurs FI (2)
- Responsable Maintenance

1 exemplaire papier est communiqué à la DSAC Centre-Est, formation PN.

1 exemplaire papier est consultable salle de formation

1 exemplaire papier est à disposition bureau des instructeurs FI

1 exemplaire papier est consultable bureau préparation des vols

1 exemplaire papier est conservé dans l'armoire Archives ATO

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 5 sur 18
---	---------------------------	---------------



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

1.4. Terminologie et abréviations utilisées

ANS	Services de navigation aérienne
ARCC	Aeronautical Rescue Coordination Centre Centre de coordination de sauvetage aérien
ATO	Organisme de formation agréé
ATM	Gestion du Trafic aérien
BEA	Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
BGTA	Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens
CRESAG	Compte-Rendu d'Évènement de Sécurité – Aviation Générale
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DR	Dirigeant Responsable
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems Centre européen de coordination de signalement des accidents et des incidents
FFA	Fédération Française Aéronautique
HT	Responsable Pédagogique
Part-ORA	Annexe VII du règlement du personnel navigant
REX	Retour d'EXpérience
SGS	Système de Gestion de la Sécurité
SM	Responsable SGS
SRR	Search and Rescue Region
STAC	Service Technique de l'Aviation Civile (Gestion du risque Aviaire)
UE	Union Européenne

1.5. Historique des versions

Version	Date	Commentaires
1.0	11/07/2018	Création du document

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 6 sur 18
--	---------------------------	---------------

LES AILES FOREZIENNES

Aéroport de Saint-Etienne-Loire-42160-ANDREZIEUX-BOUTHEON



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

2. DEFINITION DES EVENEMENTS

2.1. Evènement à notification obligatoire

Il existe plusieurs catégories d'événements à reporter pour l'avion :

Dans le cadre de la structure ATO des Ailes Foréziennes, nous ne sommes concernés que par les annexes I, II, III, IV ;

- Annexe I : Exploitation de l'aéronef
 - Opérations aériennes
 - Évènements techniques
 - Interaction avec les services de navigation aérienne (ANS) et la gestion du trafic aérien (ATM)
 - Urgences et autres situations critiques
 - Environnement extérieur et météorologie
 - Sécurité
- Annexe II : Évènements liés aux conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef.
 - Production
 - Conception
 - Entretien et gestion du maintien de la navigabilité
- Annexe IV : Évènement liés aux aérodromes et aux services au sol.
 - Gestion de la sécurité d'un aérodrome
 - Service d'assistance en escale de l'aéronef

La liste détaillée des événements à notifier est disponible à l'adresse suivante :

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1018&from=FR>

Règlement (UE) 2015/1018

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 7 sur 18
---	---------------------------	---------------

LES AILES FOREZIENNES

Aéroport de Saint-Etienne-Loire-42160-ANDREZIEUX-BOUTHEON



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

2.2. Evènement sans notification obligatoire

Tout évènement ne rentrant pas dans les précédentes catégories ne nécessite pas de signification à la DSAC.

Toutefois dans le cadre d'une amélioration continue de la sécurité de tous, il est recommandé de notifier tout évènement ayant un impact réel ou potentiel sur la sécurité. Ces informations sont appelées « Compte-rendu volontaire » ou REX.

Les pilotes et exploitants des aéronefs sont ainsi invités à notifier les évènements quand ils ont le sentiment que leur compte rendu contribuera à l'amélioration de la sécurité de l'aviation.

3. COMPTE-RENDU D'EVENEMENT

Afin de déclarer correctement les évènements qui peuvent survenir et limiter les déclarations d'évènement non obligatoires, la DSAC préconise que la déclaration se fasse en deux-étapes :

« Les pilotes transmettent leurs comptes rendus d'évènements à leur aéro-club afin de permettre à celui-ci de les analyser et d'agir sur les risques qui auront ainsi pu être identifiés. Les aéro-clubs transmettent dans un second temps les comptes rendus obligatoires à la DSAC, ainsi que les comptes rendus volontaires dès qu'ils portent sur des évènements présentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne »

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 8 sur 18
--	---------------------------	---------------

LES AILES FOREZIENNES

Aéroport de Saint-Etienne-Loire-42160-ANDREZIEUX-BOUTHEON



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

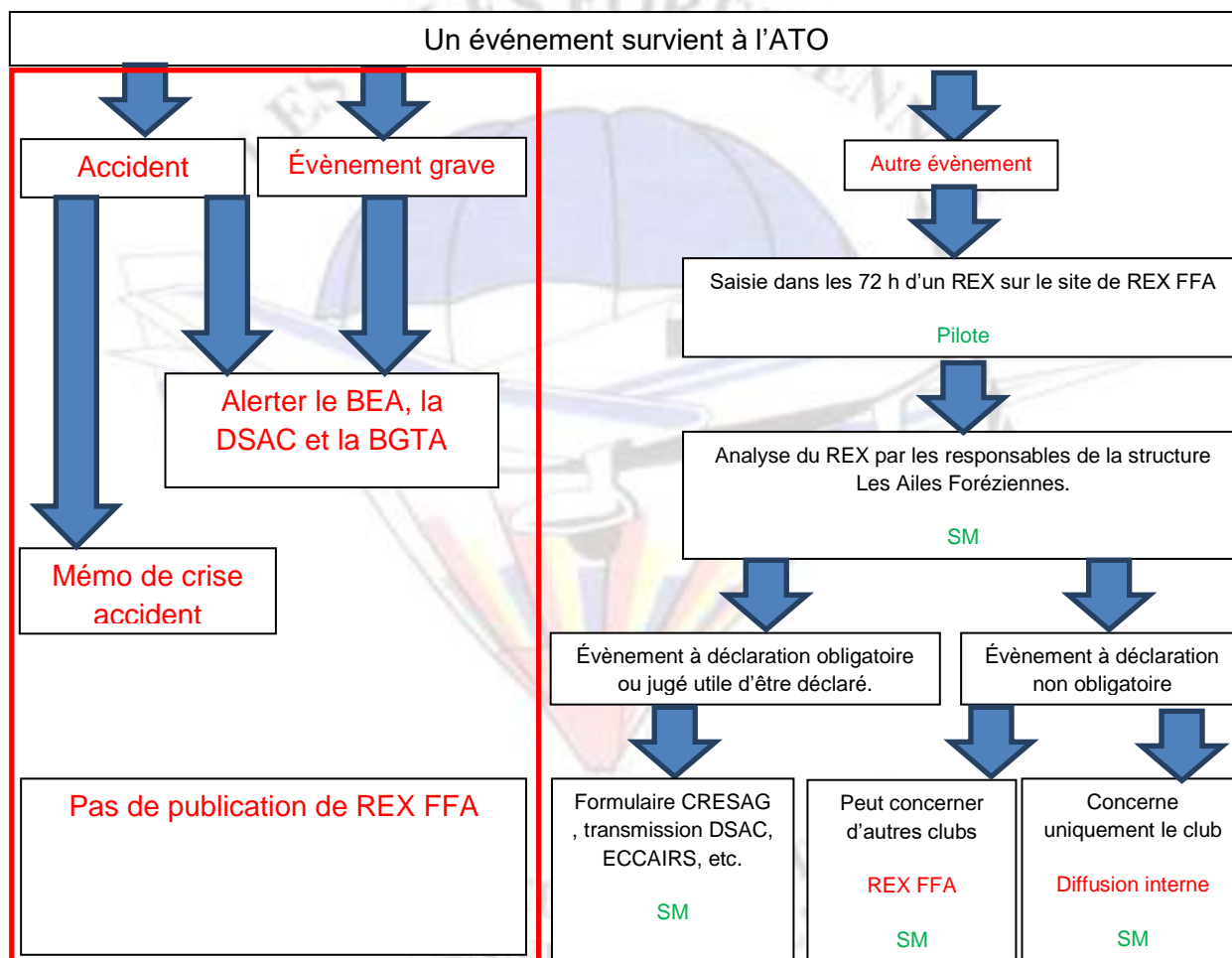
FR.ATO.0137

**Section 1
Non complexe**

3.1. Schéma fonctionnel d'une déclaration d'évènement

Le schéma ci-dessous reprend les différentes étapes qui suivent la survenue d'un évènement.

Apparaissent en Vert les personnes concernées. Le cadre rouge correspond à des Accidents ou des Évènements Graves.





ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

3.2. Compte-rendu d'évènement

Lorsqu'un évènement survient, la personne concernée est tenue de créer un compte rendu d'évènement.

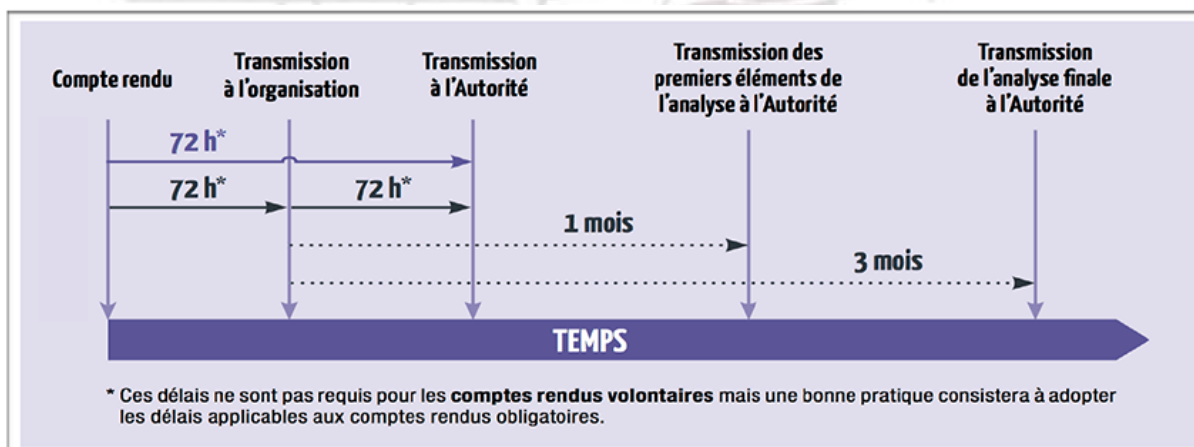
Rappel : les comptes rendus d'évènement non graves sont confidentiels, ils ne peuvent en aucun cas être la source de sanction. Ceux-ci peuvent être rédigés de manière anonyme.

À ce titre le contenu des compte rendus ne doivent pas faire figurer de noms de personnes ni d'immatriculations d'appareil.

Note : En cas de doute sur l'éventuelle gravité de l'incident, appeler le permanent BEA (24h/24 – 7j/7) au 01-48-35-86-54 qui statuera sur la nécessité ou non de les informer.

3.2.1. Délais

Des délais sont imposés par la DSAC pour effectuer une déclaration d'évènement, ils s'organisent comme le montre le schéma suivant :



Dans le cadre de la structure des Ailes Foreziennes, chaque pilote devra respecter ces délais quel que soit le type d'évènement (déclaration obligatoire ou non).



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

3.2.2. Déclaration d'un accident ou d'un évènement grave

Note : Dans le cas d'un accident ou d'un évènement grave, il ne faut en aucun cas rédiger de REX, ceci pour éviter d'interférer dans la procédure d'enquête par les autorités.

Contactez **immédiatement** la permanence du BEA (24h/24 – 7j/7) au **01-48-35-86-54**

Il faut ensuite remplir le formulaire CRESAG mis à la disposition de la DGAC à l'adresse suivante :

<http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/CRESAG.pdf>

Un exemplaire est disponible en annexe.

Puis il faut envoyer ce formulaire à l'adresse suivante :

permanence@bea.aero

Envoyer enfin ce formulaire membres responsables de l'aéroclub.

Urgences aéronautique :

Le numéro d'appel d'urgence aéronautique 191 est utilisable par tout usager en situation de détresse, par tout témoin direct d'un accident d'aéronef, ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.


Depuis un téléphone fixe ou portable, le 191 est un numéro d'appel gratuit, utilisable 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, destiné exclusivement au traitement des appels d'urgence aéronautique. En service depuis le vendredi 20 avril 2017, appeler le 191 permet à l'ARCC (Aeronautical Rescue Coordination Centre) de Lyon Mont-Verdun de déclencher les opérations de recherche et de sauvetage des occupants des aéronefs en détresse ou présumés comme tels dans la SRR (Search and Rescue Region) France.

(source : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/faites-191-urgences-aeronautiques>)

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 11 sur 18
---	---------------------------	----------------

LES AILES FOREZIENNES

Aéroport de Saint-Etienne-Loire-42160-ANDREZIEUX-BOUTHEON

	ANNEXE 10 PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE	FR.ATO.0137 Section 1 Non complexe
---	--	---

3.2.3. Remplissage du formulaire

Le formulaire se compose de deux parties, une verte « Notification initiale », une bleue « Analyse »

Lors de la notification d'un incident, le pilote n'est concerné que par la « notification initiale »

La section dans le cadre rouge comporte plusieurs informations à remplir.

Aéroclub/structure :

- si l'incident est survenu dans le cadre d'un vol avec instructeur (école), saisir ATO (avion)
- si l'incident est survenu dans le cadre d'un vol privé, saisir Aéroclub
- d'autres choix sont possibles si les deux précédents ne conviennent pas.

Nom : saisir : Les Ailes Foréziennes

Pour les éléments suivants, et en cas de doute ou de demande d'aide, contacter le Responsable sécurité de l'aéroclub.

Il est important d'essayer de remplir au maximum l'ensemble du formulaire.

Dans la « Description de l'évènement et de son contexte » il est important de ne pas mentionner les noms des personnes ni les immatriculations des appareils. Il faut dépersonnaliser au maximum le compte-rendu.

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 12 sur 18
---	---------------------------	----------------



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

The image shows two screenshots of a web-based form for reporting safety incidents. The left screenshot displays the 'Type' and 'Statut' sections, which include dropdown menus for 'Type de l'évènement' and 'Statut de l'évènement', and radio buttons for 'Incident grave' and 'Incident non grave'. The right screenshot displays the 'Description de l'évènement et de son contexte' section, which is a large text area for providing details about the incident.

3.2.4. Déclaration d'un évènement non grave

3.2.4.1. Publication d'un REX

Pour la déclaration d'un évènement, l'outil de la FFA est à disposition de chacun sur internet.

La procédure complète de déclaration d'un REX est disponible en Annexe 9.

Rappel : cette déclaration est **anonyme**, elle est mise en place pour l'amélioration continue de la sécurité de tous et ne peut en aucun cas faire l'objet de sanction.

Attention ! En cas de manquements graves et/ou délibérés aux règles de l'aviation civile, des sanctions des autorités peuvent être appliquées. Le REX n'est en aucun cas d'un moyen de dépenalisation.

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 13 sur 18
---	---------------------------	----------------



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

3.2.4.2. Analyse du REX

Les personnes responsables de la sécurité de l'aéroclub recevront alors le REX publié pour l'instant uniquement en interne.

Une commission se réunira alors afin d'analyser cet évènement pour déterminer si celui-ci doit faire l'objet d'une déclaration aux autorités.

Dans le cas où la déclaration n'est pas obligatoire, le REX sera, en fonction de l'analyse, diffusé en interne à la structure ATO, soit publié au niveau national sur le site de la FFA.

Dans le cas où la déclaration est obligatoire, les responsables de l'aéroclub, se chargeront de transmettre aux autorités l'incident à l'aide du formulaire CRESAG.

<http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/CRESAG.pdf>

Pour le remplissage principal voir le paragraphe III-B-3

La transmission de ce compte-rendu se fera sous 72h à la DSAC, et aux autorités concernées (constructeur, navigation aérienne, STAC, etc.)

Une liste des adresses de notification est fournie à l'adresse suivante :

<http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Liste%20des%20adresses%20de%20Onotification.pdf>

Débutera alors pendant 30 jours une analyse plus poussée de l'évènement à l'issue desquels un rapport d'analyse sera envoyé à la DSAC pour faire état des premiers éléments ou de la fin de l'analyse de l'évènement. Le bilan de l'analyse définitive, si non terminée au bout des 30 jours, sera envoyé sous 3 mois.

3.2.4.3. Classement du risque


À l'issue de cette analyse, il est demandé par le règlement 376/2014 de précéder à un classement du risque.

Le classement du risque peut être mené à partir de 2 critères :

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 14 sur 18
---	---------------------------	----------------

LES AILES FOREZIENNES

Aéroport de Saint-Etienne-Loire-42160-ANDREZIEUX-BOUTHEON

	ANNEXE 10 PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE	FR.ATO.0137 Section 1 Non complexe
---	--	---

- a) l'occurrence ou la probabilité de l'évènement ;
b) la sévérité de l'évènement.

Les matrices proposées pour évaluer le risque sont celles de l'OACI.

Probabilité de l'évènement			
Définition qualitative	Signification		Valeur
Fréquente	Se produira probablement souvent (est arrivé fréquemment)	Plus d'une fois par an	5
Occasionnelle	Se produira probablement de temps en temps (est arrivé de temps en temps)	Une fois par an	4
Faible	Peu probable mais possible (est rarement arrivé)	Une fois tous les 3 à 5 ans	3
Improbable	Très peu probable (on ne sait pas si cela s'est déjà produit)	Quelques fois dans la carrière	2
Extrêmement improbable	Il est presque impensable que l'évènement se produise	Une fois dans la carrière	1

Matrice de probabilité – source : Doc 9859 de l'OACI

Sévérité de l'évènement		
Définition en aviation	Signification	Valeur
Catastrophique	<input type="checkbox"/> Équipement détruit. <input type="checkbox"/> Nombreux morts	5
Dangereuse	<input type="checkbox"/> Forte réduction des marges de sécurité, souffrance physique ou charge de travail telle qu'on ne peut être sûr que le personnel opérationnel exécutera ses tâches complètement et avec précision. <input type="checkbox"/> Blessures graves. <input type="checkbox"/> Importants dégâts matériels.	4
Majeure	<input type="checkbox"/> Réduction significative des marges de sécurité, perte de capacité du personnel opérationnel à faire face à des conditions d'exploitation négative suite à une augmentation de la charge de travail ou en raison de conditions limitant son efficacité. <input type="checkbox"/> Incidents graves.	3

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 15 sur 18
---	---------------------------	----------------



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

	<input type="checkbox"/> Personnes blessées.	
Mineure	<input type="checkbox"/> Effets négatifs. <input type="checkbox"/> Limitations opérationnelles. <input type="checkbox"/> Recours à des procédures d'urgence. <input type="checkbox"/> Incident mineur.	2
Négligeable	<input type="checkbox"/> Peu de conséquences	1.5

Matrice de sévérité (inspiré de l'OACI)

Cette évaluation subjective doit obligatoirement être le résultat d'un travail collaboratif, associant les différents acteurs de l'organisme.

Une fois la probabilité et la sévérité définie, le risque peut être évalué en lui attribuant un index par rapport à son acceptabilité.

On obtient alors une matrice de ce type :

Probabilité de l'évènement	Sévérité du risque				
	Catastrophique	Dangereuse	Majeure	Mineure	Négligeable
Fréquente 5	25	20	15	10	7.5
Occasionnelle 4	20	16	12	8	6
Faible 3	15	12	9	6	4.5
Improbable 2	10	8	6	4	3
Extrêmement improbable 1	5	4	3	2	1.5

Matrice d'évaluation des risques (inspirée de l'OACI)

Trois cas sont alors possibles.

Le risque se situe dans la zone :

- a) **verte** : le risque est acceptable, il n'est pas nécessaire de définir des mesures supplémentaires ;
- b) **jaune** : le risque est acceptable sur une base de diminution du risque, peut requérir une décision de la direction.
- c) **rouge** : le risque est inacceptable dans les circonstances existantes. L'activité ne peut être poursuivie en l'état, elle ne pourra être reprise qu'à condition que le risque soit ramené en zone jaune.



ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

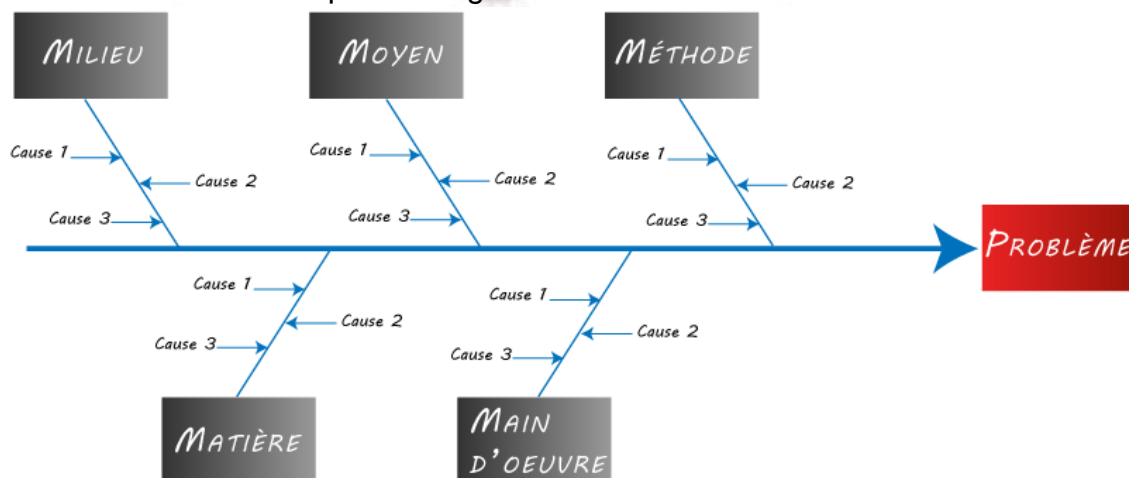
Il faut ensuite analyser les causes du risque afin de déterminer les actions correctives à mener.

Le diagramme d'ISHIKAWA, ou diagramme de cause à effet, est une représentation structurée de toutes les causes qui conduisent à une situation. Son intérêt est de permettre aux membres d'un groupe d'avoir une vision partagée et précise des causes possibles d'une situation. Le schéma comprend les facteurs causaux identifiés et catégorisés selon la règle des " 7 M ". En effet, il a été repéré que les facteurs causaux relèvent généralement de ces sept catégories :

- la matière, ou les matériaux (de manière générale ce sur quoi on agit dans la situation)
- le matériel employé
- le milieu, ou le contexte, qu'il soit culturel, social ou matériel (disposition des locaux par exemple)
- les méthodes ;
- la main d'œuvre ;
- les moyens financiers ;
- le management.

Il est possible de changer les termes utilisés, mais pas les catégories. Ainsi il faut alors, dans un second temps, revenir aux termes originaux pour vérifier si l'on a bien envisagé tous les types de causes possibles.

Voici un exemple de diagramme « 5M » :





ANNEXE 10

PROCEDURE EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT GRAVE

FR.ATO.0137

Section 1
Non complexe

Pour pouvoir identifier marges de manœuvre et possibilités d'évolution, il est nécessaire de considérer les causes négatives (qu'est-ce qui crée ou renforce le problème) et les causes positives (qu'est-ce qui freine le problème et peut être support d'évolution). Ces positifs et négatifs peuvent être marqués par des puces ou des couleurs différentes.

Les avantages de cet outil sont de :

- permettre de décomposer une situation ou un problème selon plusieurs dimensions (ou types de facteurs causaux) ;
- "décentrer" le point de vue de ceux qui font le diagnostic ;
- constituer un outil de dialogue ou diagnostic partagé entre acteurs.

Il présente aussi des inconvénients :

- représentation statique de situations complexes et donc évolutives
- tendance à se polariser sur ce qui ne fonctionne pas.

Cette étude permettra alors d'isoler les facteurs ayant causé ce risque et donc de chercher des solutions afin que le risque de rencontrer à nouveau ce type d'évènement ne se reproduise plus.

À l'issue de cette étude, celle-ci devra être transmise à l'Autorité accompagnée de la liste de mise en œuvre d'éventuelles actions correctives ou préventives

Annexe 10 Procédure en cas d'accident ou d'évènement grave	Version 1.0 du 03/07/2018	Page 18 sur 18
--	---------------------------	----------------

LES AILES FOREZIENNES

Aéroport de Saint-Etienne-Loire-42160-ANDREZIEUX-BOUTHEON