



Instruction technique relative à l'étude aéronautique dans le domaine aéroportuaire

Objet: La présente instruction technique a pour objet de définir le contenu et les circonstances de la réalisation d'une étude aéronautique, les modalités à suivre pour conduire cette étude afin de présenter des moyens alternatifs d'assurer la sécurité de l'exploitation aérienne et d'évaluer l'efficacité de chaque solution de rechange, comme prévus par :

- ✓ L'arrêté du Ministre de l'Équipement et du Transport n° 2565.06 du 16 rabii II 1428 (4 mai 2007) fixant les conditions d'exploitation et d'homologation des aérodromes ;
- ✓ L'arrêté du Ministre de l'Équipement et du Transport n° 2662.09 du 24 octobre 2011 relatif aux surfaces de limitation d'obstacles aux abords des aérodromes ;
- ✓ L'instruction technique n° 2354 DAC/DNA du 01 novembre 2005 relative à la certification des aérodromes ;
- ✓ L'instruction technique n° 1703 DAC/DIA du 08 octobre 2014 relative aux caractéristiques physiques des aérodromes civils.

Article 1. Définition

Aux fins de la présente instruction, on entend par :

Etude aéronautique : une étude d'un problème aéronautique réalisée dans le but de définir des solutions possibles et d'en choisir une qui soit acceptable et qui ne compromette pas la sécurité.

Système de gestion de la sécurité (SGS) : approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

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

Danger : situation ou objet pouvant causer un incident ou un accident d'aviation ou y contribuer.

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

Article2. Application

L'exploitant d'aérodrome doit effectuer une étude aéronautique lorsqu'il y a un problème aéronautique, qui peut se référer à toute dérogation ou exemption aux normes d'aérodromes spécifiées dans les règlements nationaux relatifs au volume 1 de l'annexe 14 à la convention de l'aviation civile internationale.

Une étude aéronautique peut être effectuée lorsque des normes d'aérodrome ne peuvent être respectées du fait du développement de l'aérodrome. Une telle étude est le plus souvent réalisée lors de la planification d'un nouvel aéroport ou de la certification d'un aérodrome existant.

Cette étude doit mentionnée clairement la participation de toutes les parties prenantes, concernées par l'étude avant la conduite d'une étude aéronautique. Ces consultations permettraient que la dérogation ou exemption proposée d'être vu à partir de différentes perspectives et les différentes parties impliquées soient au courant de cette dérogation ou exemption. L'étude aéronautique doit être approuvée par le dirigeant responsable de l'organisation avant de la soumettre à l'Autorité de l'Aviation Civile.

L'exploitant d'aérodrome devrait noter que la Direction de l'Aéronautique Civile peut choisir de participer à la conduite d'une étude aéronautique en tant qu'observateur, si elle le juge nécessaire.

Article3. Objectifs de l'étude aéronautique

Les objectifs de l'étude aéronautique sont définis comme suit:

- a. Etudier les incidences du non-respect de certaines exigences des règlements nationaux;
- b. Présenter des solutions alternatives pour assurer un niveau de sécurité équivalent aux exigences réglementaires nationales;
- c. Estimer l'efficacité de chaque solution alternative ; et
- d. Recommander des procédures d'exploitation ou des restrictions d'utilisation ou d'autres mesures aptes à compenser ces incidences.

Article4. Plan de l'étude aéronautique

Les étapes suivantes peuvent constituer un cadre d'un processus structuré et uniforme à suivre, notamment :

- a. L'élaboration d'un énoncé de base répondant aux besoins ;
- b. La précision des rôles, des responsabilités et des domaines de compétence ;
- c. La détermination des sources de besoins ;
- d. La précision de la façon dont l'étude doit être menée ;
- e. La définition claire des objectifs de l'étude, ainsi que tout mécanisme de contrôle et d'approbation spécifique ;
- f. L'établissement du processus d'isolement des défauts, de gestion des modifications et de résolution des problèmes ;
- g. La définition de la méthode de validation, y compris le processus d'approbation de la part de l'exploitant d'aérodrome;
- h. La spécification des modalités d'archivage des résultats et des données ;
- i. La précision des ressources à utiliser et l'échéancier.

Article5. Dépôt du dossier de l'étude aéronautique auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile

Un dossier de l'étude aéronautique est déposé auprès de la Direction de l'Aéronautique Civile pour approbation ou acceptation. Le dossier de demande d'approbation ou acceptation doit contenir les éléments indicatifs décrits en annexe I.

L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que toute étude aéronautique transmise à la Direction de l'Aéronautique Civile pour approbation ou acceptation est bien menée et documentée.

Article6. Publication AIP

Afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la réglementation en vigueur, des procédures appropriées devraient être adoptées, les résultats d'études aéronautiques doivent être publiés dans les publications AIP.

Article7. Abrogation

Les dispositions de la présente instruction relative à l'étude aéronautique dans le domaine aéroportuaire abrogent celles contenues dans l'instruction technique n° 2588 DAC/DIA/SNCA du 19 août 2013.

Article8. Date d'effet

La présente instruction prend effet dès la date de sa signature.

Fait à Rabat, le - 9 SEP. 2016

Ministre de l'Équipement,
du Transport et de la
Logistique

AZIZ RABBAH

Annexe I : Eléments indicatifs pour la réalisation de l'étude aéronautique

L'étude aéronautique devra contenir les éléments indicatifs suivants :

1. L'objet de l'étude :

L'objet de l'étude devrait être explicitement déclaré. Il devrait indiquer :

- a. le niveau de conformité aux règlements nationaux en vigueur;
- b. tous les autres éléments à prendre en compte ;
- c. les domaines touchés par les éléments à prendre en compte ;
- d. les spécifications internationales, les règlements nationaux et toutes les autres prescriptions applicables, dont l'étude est destinée à répondre;
- e. le cas échéant, les critères supplémentaires, ainsi qu'une définition de la méthode d'évaluation nécessaire pour clarifier et démontrer la conformité à des exigences particulières ;
- f. les préoccupations de sécurité ; et
- g. les mesures de sécurité à mettre en place pour assurer la sécurité de l'exploitation des aéronefs dans un aéroport.

2. Contexte

Le contexte de l'étude est l'information sur la situation actuelle rencontrée par l'exploitant d'aéroport, les procédures actuelles qui ont été mises en place et autres détails pertinents qui doivent être clairement énoncés et expliqués dans le présent paragraphe. Des explications claires doivent être fournies en particulier sur les points suivants :

- a. La situation actuelle ;
- b. Les zones qui seront touchées par la dérogation ou exemption proposée ;
- c. La date où l'exploitant est en mesure de se conformer à la norme spécifique si elle est due au développement de l'aéroport ;
- d. La nécessité d'examiner les processus et les procédures actuelles ;
- e. Comment la dérogation ou exemption peut affecter l'exploitation d'aéronef dans un aéroport.

3. Evaluation de la sécurité

L'évaluation de la sécurité est l'identification, l'analyse et l'élimination, et / ou l'atténuation des risques à un niveau acceptable de sécurité. Cela devrait être en conformité avec le système de gestion de la sécurité mis en place par l'exploitant, considéré comme élément clé de l'exigence à la certification des aéroports.

Lorsque l'étude aéronautique affecte des parties prenantes multiples, une évaluation de la sécurité devrait être menée en collaboration pour assurer la compatibilité des solutions finalement retenues.

L'évaluation de la sécurité se compose initialement de quatre étapes de base, notamment:

- a) définition d'une préoccupation de sécurité et identification de la conformité à la réglementation ;

- b) identification et analyse du danger ;
- c) évaluation du risque et mise au point de mesures d'atténuation ;
- d) élaboration d'un plan de mise en œuvre pour les mesures d'atténuation et conclusion de l'évaluation.

Pour effectuer une évaluation de la sécurité, l'exploitant d'aérodrome doit déterminer une méthode appropriée pour chaque étude aéronautique, en fonction de la taille et la complexité de la situation et la gravité des implications de la sécurité. Cependant, la méthode adoptée devrait être conforme à celle établie dans le SGS de l'exploitant d'aérodrome, l'appendice I contient un ordinogramme d'évaluation de la sécurité à utiliser pour mener une évaluation de sécurité.

a. Définition d'une préoccupation de sécurité et détermination de la conformité à la réglementation

Toute préoccupation de sécurité perçue doit être décrite en détail, en incluant délais, phases projetées, emplacement, parties prenantes impliquées ou affectées, ainsi que son influence possible sur certains processus, procédures, systèmes ou opérations.

La préoccupation de sécurité perçue est d'abord analysée, pour déterminer si elle sera retenue ou rejetée. Si elle est rejetée, la justification du rejet sera fournie et documentée.

Une évaluation initiale de la conformité aux dispositions appropriées de la réglementation applicable à l'aérodrome doit être menée et documentée.

Les domaines de préoccupation correspondants doivent être identifiés avant qu'il soit procédé aux étapes restantes de l'évaluation de la sécurité, avec toutes les parties prenantes concernées.

Si une évaluation de la sécurité a été réalisée précédemment pour des cas similaires dans le même contexte, à un aérodrome où existent des caractéristiques et des procédures semblables, l'exploitant d'aérodrome pourra utiliser certains éléments de cette évaluation comme base pour l'évaluation à mener. Chaque évaluation étant spécifique à une préoccupation de sécurité particulière à un aérodrome donné, il convient néanmoins d'évaluer avec soin s'il y a lieu de réutiliser certains éléments d'une évaluation existante.

b. Identification des dangers

Les dangers liés à l'infrastructure, aux systèmes ou aux procédures d'exploitation sont initialement identifiés en utilisant des méthodes telles que les séances de remue-méningses, les avis d'experts, le savoir de l'industrie, l'expérience et le jugement opérationnel. L'identification des dangers est réalisée en prenant en considération :

1. les facteurs causaux d'accidents et les événements critiques, sur la base d'une simple analyse utilisant les bases de données disponibles sur les accidents et incidents ;
2. les événements qui ont pu survenir dans des circonstances semblables ou à la suite de la résolution d'une préoccupation de sécurité semblable ;
3. les nouveaux dangers qui pourraient survenir pendant ou après la mise en application des modifications proposées.

À la suite de ces étapes, toutes les issues ou les conséquences possibles pour chacun des dangers identifiés sont mises en évidence.

L'objectif de sécurité approprié pour chaque type de danger doit être défini et détaillé. Ceci pourra être fait par :

- référence à des normes et/ou à des codes de pratiques reconnus ;
- référence à la performance du système existant en matière de sécurité ;
- référence à l'acceptation ailleurs d'un système semblable ;
- application de niveaux de risque de sécurité explicites.

Les objectifs de sécurité sont spécifiés en termes quantitatifs (p. ex. identification d'une probabilité chiffrée) ou qualitatifs (p. ex. comparaison avec une situation existante). La sélection de l'objectif de sécurité est faite selon la politique de l'exploitant d'aérodrome en matière d'amélioration de la sécurité et elle est justifiée pour le danger spécifique dont il s'agit.

Les dangers et leurs conséquences doivent être identifiés et enregistrés dans le registre de dangers. Les risques associés et les mesures de contrôle / d'atténuation devraient également être enregistrés dans le registre de dangers lorsque l'information devient disponible. Ce registre doit être constamment mis à jour tout au long du cycle de vie de l'étude aéronautique.

L'appendice II contient un exemple d'un registre des dangers. L'exploitant d'aérodrome peut l'utiliser pour formuler son propre registre des dangers et cela en fonction de l'étude aéronautique.

c. Évaluation des risques et mesures d'atténuation

Le niveau de risque de chacune des conséquences possibles identifiées est estimé en procédant à une évaluation de risque. Celle-ci déterminera la gravité d'une conséquence (effet sur la sécurité des opérations envisagées) et la probabilité que la conséquence se produise ; elle sera basée sur l'expérience aussi bien que sur toutes données disponibles (p. ex. base de données sur les accidents, comptes rendus d'événements).

Comprendre les risques est la base pour l'élaboration de mesures d'atténuation, de procédures opérationnelles et de restrictions d'exploitation qui pourraient être nécessaires pour assurer la sécurité des opérations à l'aérodrome.

La méthode d'évaluation du risque dépend fortement de la nature des dangers. Le risque lui-même est évalué en combinant les deux valeurs de gravité des conséquences et de probabilité d'occurrence.

La probabilité et la gravité de la conséquence identifiée peut être qualitative ou quantitative. L'exploitant d'aérodrome est libre d'utiliser toute méthode appropriée pour l'étude aéronautique, mais conformément à la méthodologie de gestion des risques mis en place dans le SGS de l'exploitant d'aérodrome. L'appendice III fournit quelques exemples afin d'évaluer la probabilité et la gravité de survenue d'un fait.

La matrice d'évaluation des risques devrait être élaborée. Cette matrice fournit une relation entre la probabilité et la gravité d'une conséquence d'un danger survenant. Les indices de risque (les combinaisons des valeurs de probabilité de risque et les valeurs de gravité des risques) pourront être utilisés pour déterminer la tolérabilité du risque et permettre la priorisation de mesures pertinentes afin de prendre une décision sur

l'acceptation du risque. Ils doivent être placés dans le tableau de tolérance des risques, selon les cas :

- **Acceptable:** la conséquence est extrêmement improbable ou pas assez grave pour être une préoccupation.
- **Tolérable:** les mesures d'atténuation devraient être prises pour réduire la probabilité ou la gravité de la conséquence. Ce qui peut souvent requérir une décision de la haute direction.
- **Intolérable :** le risque est inacceptable dans les circonstances existantes.

Une fois que chaque danger aura été identifié et analysé en termes de causes, et évalué pour la gravité et la probabilité d'occurrence, il devra être établi que tous les risques y associés sont gérés de façon appropriée. Une identification initiale des mesures d'atténuation existantes devra être réalisée avant la mise au point de toutes mesures supplémentaires.

Les mesures d'atténuation du risque devraient être développés pour éliminer les dangers potentiels ou de réduire la probabilité d'occurrence ou la gravité de la conséquence. Il existe trois grandes catégories d'atténuation des risques:

- **Eviter l'exposition** – Les activités ou opérations à risque de sécurité sont annulées parce que les risques de sécurité associés sont intolérables ou parce qu'ils sont jugés inacceptables par rapport aux avantages.
- **Réduction** – L'opération ou l'activité est sujette à des limitations, ou une mesure est prise pour réduire l'importance des conséquences des risques de sécurité acceptés.
- **Ségrégation de l'exposition** – Des mesures sont prises pour isoler l'opération des conséquences du danger ou pour instaurer une redondance afin de se protéger du danger.

Toutes les mesures d'atténuation du risque, qu'elles soient déjà appliquées ou en développement, sont évaluées sous l'angle de l'efficacité de leurs capacités de gestion des risques.

Dans certains cas, une approche quantitative peut être possible, et des objectifs de sécurité chiffrés peuvent être employés. Dans d'autres cas, tels que des changements dans l'environnement opérationnel ou les procédures, une analyse qualitative peut être plus pertinente.

Dans certains cas, le résultat de l'évaluation du risque pourra être que les objectifs de sécurité seront respectés sans mesures d'atténuation spécifiques supplémentaires.

d. Élaboration d'un plan de mise en œuvre et conclusion de l'évaluation

La dernière phase du processus d'évaluation de la sécurité est l'élaboration d'un plan pour la mise en œuvre des mesures d'atténuation identifiées.

Le plan de mise en œuvre inclut les délais, les responsabilités pour les mesures d'atténuation ainsi que les mesures de contrôle qui pourront être définies et mises en œuvre pour surveiller l'efficacité des mesures d'atténuation.

4. Recommandations

Afin de permettre à l'exploitant d'aérodrome d'être convaincu et assuré que la dérogation ou exemption ne permet pas une baisse de niveau de sécurité, il doit recommander des procédures d'exploitation /restrictions ou d'autres mesures qui répondront à toutes les préoccupations de sécurité. En outre, l'exploitant d'aérodrome devrait estimer l'efficacité (à travers des essais, enquêtes, simulations, etc) de chaque recommandation énumérée de manière à identifier les meilleurs moyens pour remédier à la dérogation ou exemption proposée.

L'exploitant d'aérodrome devrait déterminer la méthode la plus appropriée pour communiquer aux parties prenantes les renseignements relatifs à la sécurité et veiller à ce que toutes les conclusions pertinentes de l'évaluation de sécurité soient communiquées comme il convient.

L'exploitant d'aérodrome devrait s'assurer que les parties concernées sont bien informées de ces changements. La procédure de notification comprenant le flux de processus, les délais et les différentes mesures de notification telles que la publication de l'information aéronautique et avis aux navigateurs aériens (NOTAM) devrait être inclus dans l'étude.

5. Conclusion

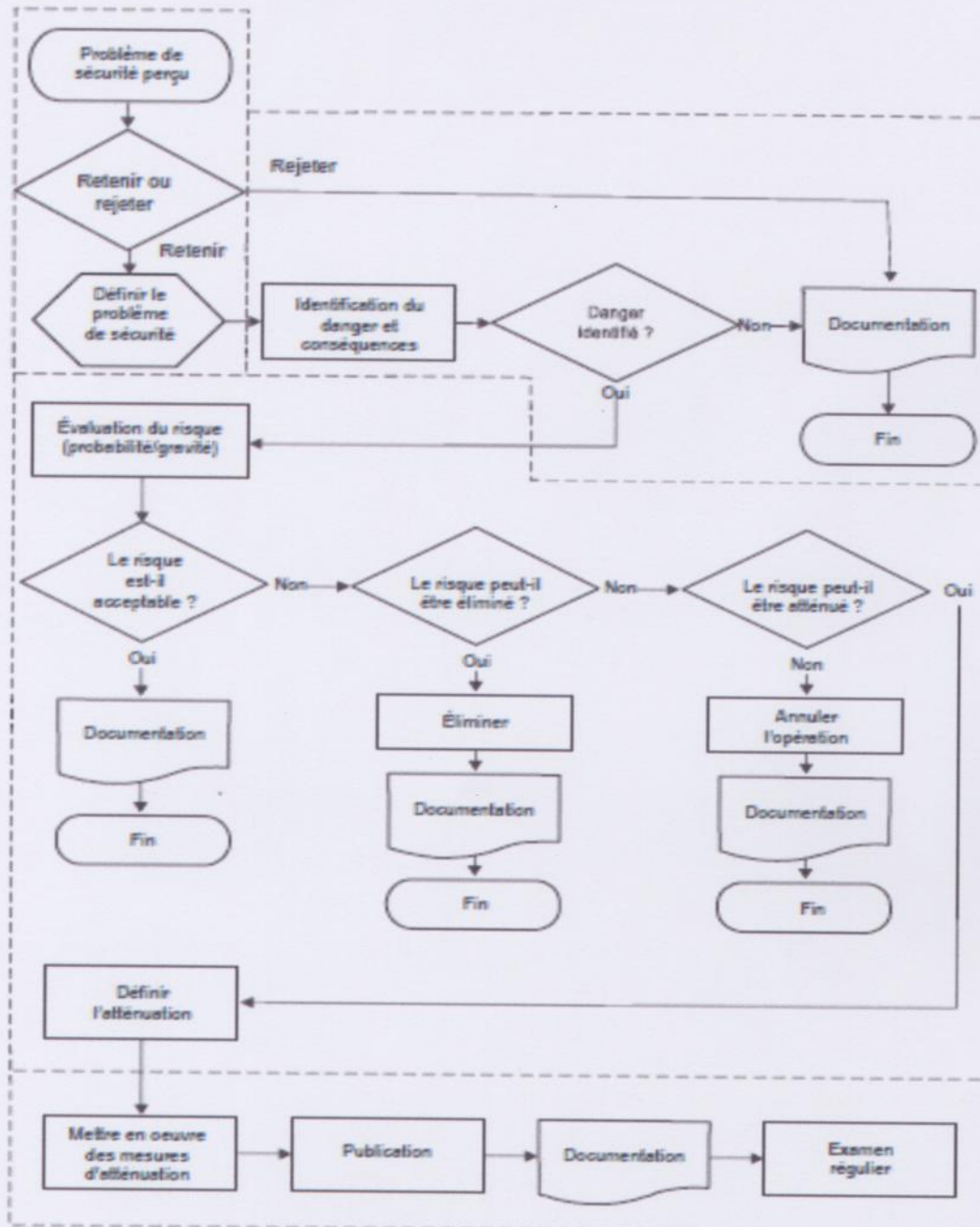
L'exploitant d'aérodrome, après avoir pris en compte toutes les considérations nécessaires énumérées ci-dessus, devrait être capable de résumer et de conclure les résultats de l'étude aéronautique, et prendre une décision sur les mesures de sécurité qui devraient être adoptées. L'exploitant d'aérodrome doit également spécifier une date pour mettre en place toutes les mesures de sécurité nécessaires et montrer comment elles maintiennent le même niveau de sécurité avec les mesures de sécurité recommandées et mentionnées dans l'étude aéronautique.

6. Surveillance continue

Après l'achèvement de l'étude aéronautique, l'exploitant d'aérodrome doit surveiller l'état de la dérogation ou exemption et s'assurer que les mesures mises en œuvre ont été effectivement réalisées et surveillées par les responsables assignées ou désignées, et que le niveau de sécurité n'est pas un compromis à tout moment. En outre, l'exploitant d'aérodrome doit régulièrement réexaminer toute dérogation ou exemption en vue d'en éliminer si possible la nécessité, ainsi que vérifier la validité et la solidité de toute mesure d'atténuation mise en place.

Pour une dérogation ou exemption temporaire, l'exploitant d'aérodrome doit également notifier à la Direction de l'Aéronautique Civile une fois que la dérogation ou exemption est corrigée.

Appendice I : ordinogramme à utiliser pour mener une évaluation de la sécurité



Appendice II : Registre des dangers

L'objectif de cet appendice II est de fournir à l'exploitant d'aérodrome un modèle d'un registre des dangers pour une évaluation de la sécurité d'une étude aéronautique.

L'exploitant d'aérodrome peut utiliser ce registre comme un guide pour formuler son propre registre. Ce registre devrait être constamment mis à jour tout au long du cycle de vie de l'étude aéronautique.

Un exemple d'un registre des dangers pour l'évaluation de la sécurité d'une étude aéronautique est montré ci-dessous :

N°	Type d'opération ou activité	Description du danger	Conséquences identifiées	Index du risque	Acceptabilité du risque	Contrôle/atténuation du risque	Résiduel de l'index du risque	Résiduel de l'acceptabilité du risque	Action, réduire davantage le(s) risque(s) et l'index de risque résultant et le résiduel l'acceptabilité du risque
1	Exploitation des aéronefs	Exploitation d'aéronef code 4F <nom de l'aéroport> Aéronef Code F utilisant la piste d'atterrissage et de décollage....	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Collision au bout d'aile < nombre de poste de stationnement >, <ul style="list-style-type: none"> ▪ Perte de contrôle de l'aéronef pendant les opérations de repoussage / remorquage. 	3C	Tolérable	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Circulation des aéronefs < valeur de la vitesse > ; ▪ Formation du personnel des opérations du refoulement / remorquage ; ▪ Restrictions des mouvements des autres aéronefs dans < les postes de stationnement > 	2D	Acceptable	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mener des essais pour étudier l'efficacité de la mise en œuvre des actions ; ▪ Le résiduel de l'index du risque : 2E ; ▪ Résiduel de l'acceptabilité du risque : Acceptable.

Appendice III : Probabilité et gravité du risque, matrice d'évaluation et acceptabilité du risque

Le but de cet appendice III est de fournir aux exploitants d'aérodrome une suggestion de probabilité et gravité de risque et un modèle de matrice d'évaluation des risques qui devrait être inclus dans une étude aéronautique.

L'exploitant d'aérodrome peut utiliser cela comme un guide pour développer sa propre méthode de probabilité & gravité des risques et la matrice d'évaluation des risques adapté à sa situation individuelle.

➤ Probabilité du risque

Probabilité de l'événement		
Classe de probabilité	Signification	Valeur
Fréquent	Susceptible de se produire de nombreuses fois (s'est produit fréquemment)	5
Raisonnement probable	Susceptible de se produire parfois (s'est produit peu fréquemment)	4
Éloignée	Peu susceptible de se produire (s'est produit rarement)	3
Extrêmement éloignée	Très peu susceptible de se produire (pas de cas connu)	2
Extrêmement improbable	Presque inconcevable que l'événement se produise	1

➤ Gravité du risque

Gravité de l'événement			
Gravité	Signification	Valeur	Exemples
Catastrophique	<ul style="list-style-type: none"> — Équipement détruit — Morts multiples 	A	<ul style="list-style-type: none"> — collision entre aéronef et/ou avec un autre objet pendant le décollage ou l'atterrissage.
Dangereux	<ul style="list-style-type: none"> — Importante réduction des marges de sécurité, détresse physique ou charge de travail telle qu'il n'est pas sûr que les opérateurs pourront accomplir leur tâche exactement ou complètement 	B	<ul style="list-style-type: none"> — incursion sur piste, potentiel significatif d'accident, action extrême pour éviter une collision. — tentative de décollage ou d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre. — incidents au décollage/à l'atterrissage tels qu'un atterrissage trop court ou un

	<ul style="list-style-type: none"> — Blessure grave — Dommage majeur à l'équipement 		dépassement.
Majeur	<ul style="list-style-type: none"> — Réduction significative des marges de sécurité, réduction de la capacité des opérateurs de faire face à des conditions d'exploitation, du fait d'une augmentation de la charge de travail ou comme résultat de conditions compromettant leur efficacité — Incident grave — Personnes blessées 	C	<ul style="list-style-type: none"> — incursion sur piste, temps et distance amplement suffisants (pas de risque de collision). — collision avec un obstacle sur l'aire de trafic/le poste de stationnement (collision dure). — chute de personne d'une certaine hauteur. — approche interrompue avec contact au sol des extrémités d'aile pendant le toucher des roues. — grande flaque de carburant près de l'aéronef alors que des passagers sont à bord.
Mineur	<ul style="list-style-type: none"> — Nuisance — Limites de fonctionnement — Application de procédures d'urgence — Incident mineur 	D	<ul style="list-style-type: none"> — freinage dur pendant le décollage ou le roulage. — dommages dus au souffle du réacteur (objets). — présence d'objets à proximité des postes de stationnement. — collision entre véhicules d'entretien sur une voie de service. — rupture de barre de traction pendant le refoulement (dommage à l'aéronef). — léger dépassement de la masse maximale au décollage sans conséquences pour la sécurité. — l'aéronef heurte la passerelle-passagers sans causer de dommages nécessitant une réparation immédiate. — basculement du chariot élévateur. — instructions/procédures de roulage complexes.
Négligeable	<ul style="list-style-type: none"> — Peu de conséquences 	E	<ul style="list-style-type: none"> — légère augmentation de la distance de freinage. — effondrement d'une barrière temporaire dû à un vent fort. — chariot perdant des bagages.

➤ **Matrice d'évaluation du risque**

Probabilité du risque	Gravité du risque				
	Catastrophique A	Dangereuse 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

➤ **Acceptabilité du risque**

Région et index du risque	Critère suggéré	Mesures recommandées
Région intolérable 5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Dangers à haute priorité : « Le risque est inacceptable dans les circonstances existantes. »	Cesser les opérations ou les réduire promptement si nécessaire. Effectuer l'atténuation de risque prioritaire pour assurer que des contrôles préventifs supplémentaires ou améliorés soient mis en place pour ramener l'indice de risque à la plage de risque modéré à faible.
Région tolérable 5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	Dangers à priorité moyenne : « Acceptable sur base d'une atténuation du risque. Peut requérir une décision de la direction. »	Planifier l'exécution d'une évaluation de sécurité pour abaisser l'indice de risque à la plage basse, si viable.
Région acceptable 3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	Dangers à faible priorité : « Acceptable. »	Acceptable tel quel. Aucune autre atténuation de risque requis.