



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AERODROMES EXEMPTES

Guide A : les principes de l'exemption

Direction de la sécurité de l'Aviation civile
Direction technique aéroports et navigation aérienne

R3-SEX-G1A-ext

Édition n° 1

Version n° 1




Publiée le 23 juillet 2021

Gestion documentaire

Historique des révisions

| Edition et version | Date | Modifications |
|--------------------|------------|------------------|
| Ed1v1 | 23/07/2021 | Première version |
| | | |

Approbation du document

| Nom | Responsabilité | Date | Visa |
|---|----------------|---------|---|
| Nicolas Turcot Chef de programme certification | Rédacteur | 19/7/21 |  |
| Ludovic Maréchal Chef de pôle AER | Vérificateur | 21/7/21 |  |
| Naïma Lagdaa Directrice technique ANA | Approbateur | 23/7/21 |  La directrice aéroports et navigation aérienne Naïma LAGDAA |

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile à l'adresse suivante : dsac-rex-aer-bf@aviation-civile.gouv.fr

Sommaire

| | |
|---|---|
| Gestion documentaire..... | 2 |
| Historique des révisions..... | 2 |
| Approbation du document..... | 2 |
| Sommaire..... | 3 |
| 1. Contexte..... | 4 |
| 2. Les aérodromes concernés par l'exemption de certification européenne | 5 |
| 3. Les exigences pour les aérodromes exemptés et leurs exploitants..... | 7 |
| 4. Références | 7 |
| Annexe : exigences essentielles et couverture par la réglementation nationale | 8 |

1. Contexte

Le règlement européen (UE) 2018/1139, en particulier son article 33, stipule que les aéroports entrant dans son champ d'application doivent être conformes à un ensemble « d'exigences essentielles » de haut niveau, listées dans son annexe VII « Exigences essentielles relatives aux aéroports ».

Afin d'accompagner les exploitants d'aéroports exemptés de certification européenne dans la mise en œuvre des nouvelles exigences qui leur sont applicables, cette série de quatre guides est publiée par la DSAC.

Les aéroports ainsi visés sont :

- les aéroports disposant d'un certificat d'aéroport européen, dont la conformité au règlement (UE) n°139/2014 leur garantit le respect des exigences essentielles ;
- les **aéroports exemptés d'application du règlement (UE) n°139/2014**, ainsi que des moyens de conformité (AMC/GM) et des spécifications de certifications (CS/GM) associés.

Ce premier guide précise l'applicabilité et la teneur de ces exigences. Les guides suivants proposent aux exploitants d'aéroports exemptés des moyens de conformité jugés acceptables par la DSAC.

La conformité par d'autres moyens pourra être acceptée si l'exploitant démontre qu'ils répondent aux exigences essentielles et qu'ils permettent d'atteindre les mêmes objectifs de sécurité que les moyens présentés dans ces guides.

GUIDE A

LES PRINCIPES DE L'EXEMPTION

GUIDE B INFRASTRUCTURE ET EXPLOITATION

Exigences supplémentaires par rapport à l'homologation

- *Précisions sur les pentes des pistes, abords, voies et aires de trafic*
- *Mise en place d'aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA)*
- *Développement éventuel de procédures ou modes opératoires*

GUIDE C MANUEL D'AÉRODROME ET DOCUMENTATION

Manuel d'aéroport

- *Lien avec la documentation existante*
- *Architectures envisageables*

Documentation opérationnelle

- *Structuration de la documentation existante, et éventuel développement*

GUIDE D SYSTEME DE GESTION

Gestion de la sécurité

Gestion de la conformité

- *Extension du système de gestion AFIS à l'exploitation de l'aéroport ou mise en place, adaptée à la taille et la complexité de l'exploitant*

2. Les aérodromes concernés par l'exemption de certification européenne

Les aérodromes « **exemptés** » sont ceux :

- **qui entrent dans le champ d'application de la réglementation européenne...**

1. *Le présent règlement s'applique :*

(...)

e) à la conception, à la maintenance et à l'exploitation des aérodromes, y compris les équipements liés à la sécurité utilisés par ces aérodromes, situés sur le territoire auquel les traités s'appliquent :

*i) qui sont **ouverts au public** ;*

*ii) sur lesquels sont offerts des **services de transport aérien commercial** ; et*

iii) qui sont équipés de pistes aux instruments revêtues de 800 mètres au moins, ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères utilisant des procédures d'approche ou de départ aux instruments ;

Règlement (UE) 2018/1139, article 2 « Champ d'application »

Remarques :

- Le « territoire auquel [le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne] s'appliquent » correspond pour la France à la **France métropolitaine, la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte, la Réunion et Saint-Martin**. N'en font pas partie : la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française, les TAAF, Wallis-et-Futuna, Saint-Pierre-et-Miquelon et Saint-Barthélemy.
 - Les aérodromes « **ouverts au public** » incluent ceux ouverts à la circulation aérienne publique et ceux à usage restreint, respectivement au sens des articles L.6312-1 et L. 6312-2 du Code des transports. À noter que, en application de son article 3.b), le règlement (UE) 2018/1139 ne s'applique pas « aux aérodromes ou parties d'aérodrome, ni aux équipements, personnels et organismes, qui sont placés sous le contrôle de l'armée et exploités par celle-ci ».
 - Le « **transport aérien commercial** » désigne « l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux » (article 3 §24 du règlement (UE) 2018/1139). Un aéroport sur lequel sont fournis des services de transport aérien commercial est un aéroport sur lequel sont présents a minima :
 - un prestataire de service de navigation aérienne (contrôle ou AFIS) ou
 - au moins un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs avec du personnel.
- **...mais qui sont exemptés de certification par la DSAC en raison de leur faible trafic de passagers et de fret, comme le permet le règlement européen :**

7. *Les États membres peuvent décider d'exempter du présent règlement la conception, la maintenance et l'exploitation d'un aérodrome, ainsi que les équipements liés à la sécurité utilisés dans cet aérodrome, lorsque celui-ci ne traite pas, chaque année, plus de 10 000 passagers de vols commerciaux et plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret, et à condition que les États membres concernés veillent à ce que cette exemption ne porte pas atteinte au respect des exigences essentielles visées à l'article 33.*

Règlement (UE) 2018/1139, article 2 « Champ d'application »

Les aérodromes répondant aux critères définis au paragraphe 1 (e) de l'article 2 du règlement (UE) 2018/1139 susvisé sont exemptés de son application ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, lorsqu'ils reçoivent moins de 10 000 passagers de vols commerciaux par an et moins de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret chaque année, au cours de l'une des trois dernières années civiles écoulées.

Arrêté « exemption » du 2 juillet 2019, article 2

En application des dispositions de l'article 6 de l'arrêté « exemption » du 2 juillet 2019, la DSAC publie annuellement une décision listant les aérodromes entrant dans le champ d'application de la réglementation européenne, et précisant ceux qui sont exemptés de certification en raison de leur faible trafic commercial.

Le nombre annuel de passagers de vols commerciaux et de mouvements de fret pris en compte est celui déclaré par l'exploitant d'aérodrome à la DGAC en application de l'arrêté du 9 février 2012 modifié relatif à la communication de données par les transporteurs aériens et les exploitants d'aérodromes.

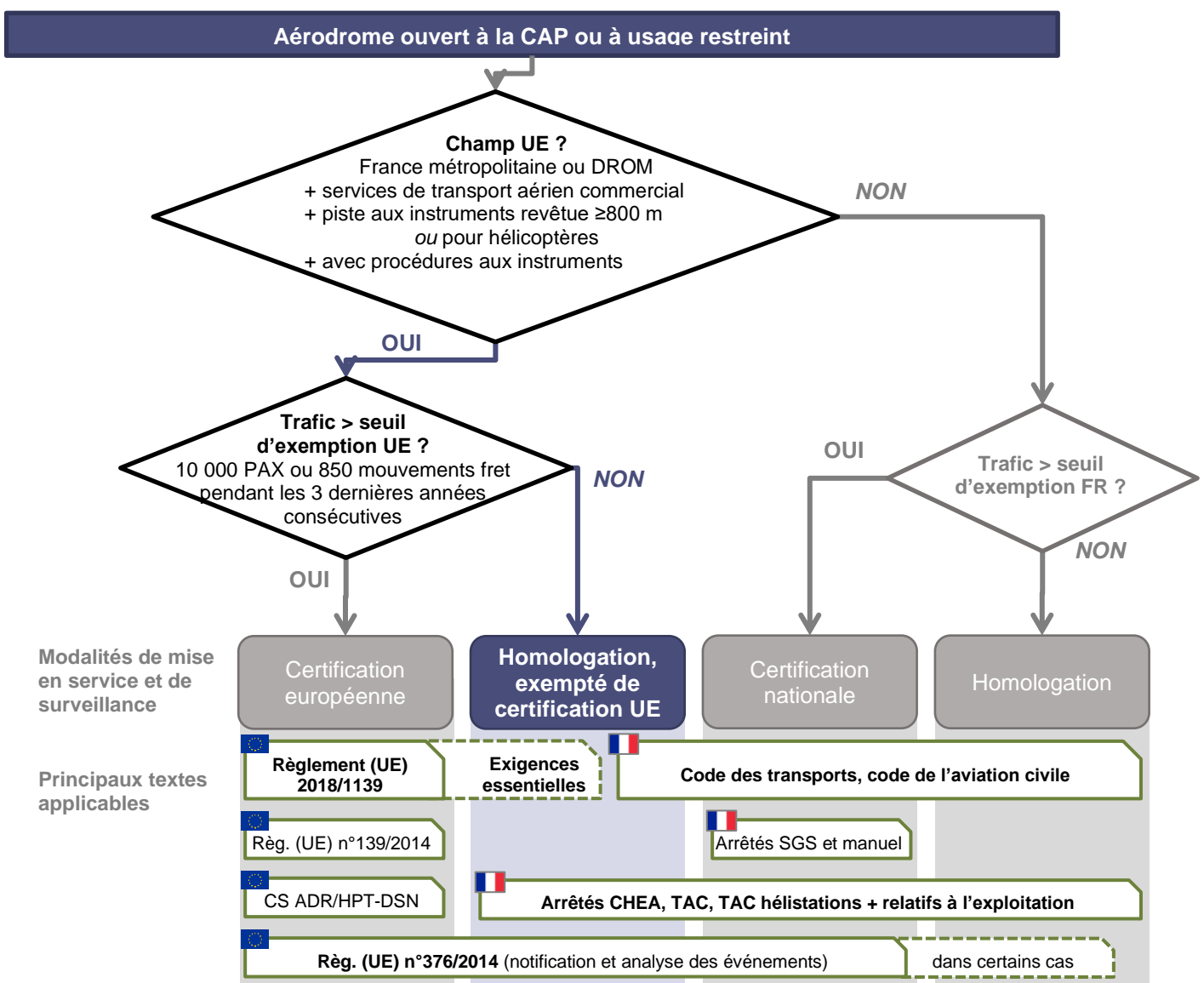


Schéma récapitulatif des conditions d'exemption et des principaux textes applicables

3. Les exigences pour les aérodromes exemptés et leurs exploitants

Les aérodromes exemptés sont soumis au dispositif réglementaire national de sécurité aéroportuaire, notamment le Code des transports (article L.6331-1) et les arrêtés « CHEA » et « TAC ». La conformité de leurs infrastructures et de leur exploitation à ces textes est formalisée au travers d'une décision d'homologation.

En complément, comme le prévoit le règlement européen, ils doivent **être conformes aux « exigences essentielles »** annexées au règlement (UE) 2018/1139 (en particulier celles de son annexe VII : Exigences essentielles relatives aux aérodromes).

Ces exigences de haut niveau visent à assurer un niveau de sécurité plus élevé et harmonisé en Europe sur les aérodromes sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial, tout en proposant un cadre adapté à un faible volume de trafic et plus souple que celui de la certification européenne.

Les dispositions réglementaires françaises couvrent la majorité des exigences essentielles. Lorsqu'elles ne permettent pas de s'y conformer complètement, chaque exploitant doit vérifier sa conformité aux exigences essentielles. Cela peut conduire à structurer des éléments existants, à mettre en place de nouveaux éléments, ou à réaliser un plan d'actions pour mettre en conformité des parties d'infrastructure.

Le tableau en annexe distingue les exigences essentielles couvertes par les textes nationaux de celles pour lesquelles des vérifications spécifiques sont nécessaires. Pour ces dernières, la présente série de guides fournit des éléments d'orientation et des moyens de conformité jugés acceptables par la DSAC. Ils sont basés sur les normes et recommandations de l'annexe 14 de l'OACI, constituant le socle minimal internationalement reconnu pour la conception et l'exploitation en toute sécurité d'un aérodrome, et adaptés à la taille des aérodromes exemptés. La conformité par d'autres moyens pourra être acceptée si l'exploitant démontre qu'ils répondent aux exigences essentielles et qu'ils permettent d'atteindre les mêmes objectifs de sécurité que les moyens présentés dans ces guides.

Remarque : la DSAC a engagé en 2020 un travail de refonte du dispositif réglementaire national en matière de sécurité aéroportuaire (incluant notamment les arrêtés « CHEA » et « TAC »). La mise en conformité aux exigences essentielles permettra aux exploitants de se préparer à ces évolutions réglementaires nationales.

4. Références

Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne

Arrêté « exemption » du 2 juillet 2019 établissant les conditions par lesquelles l'autorité compétente française exempte un aérodrome du règlement (UE) n° 2018/1139

Arrêté « CHEA » du 28 août 2003 modifié relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes

Arrêté « TAC » du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe

Décision annuelle relative aux aérodromes entrant dans le champ d'application du règlement (UE) n°2018/1139, publiée au Bulletin officiel du Ministère chargé des transports

Retrouvez toutes les publications de la DSAC relatives à la sécurité et à la réglementation des aérodromes : ecologie.gouv.fr/certification-securite-et-reglementation-des-aerodromes

Annexe : exigences essentielles et couverture par la réglementation nationale

Le tableau suivant précise pour chaque exigence essentielle relative aux aérodomes (cf. annexe VII du règlement (UE) 2018/1139) si elle est couverte par la réglementation nationale ou si des vérifications spécifiques par chaque exploitant d'aérodrome sont nécessaires afin d'assurer la conformité.

| Exigence essentielle | Couverture pour les aérodomes exemptés |
|---|--|
| 1 – CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES, INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS | |
| 1.1 - Aire de mouvement | |
| 1.1.1 - Les aérodomes comprennent une aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs, qui remplit les conditions suivantes : | Couvert par la réglementation nationale |
| a) l'aire d'atterrissage et de décollage présente des dimensions et des caractéristiques adaptées aux aéronefs auxquels elle est destinée ; | |
| b) l'aire d'atterrissage et de décollage dispose, le cas échéant, d'une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus. Lesdites aires non destinées à une utilisation répétée doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs ; | |
| c) l'aire d'atterrissage et de décollage est conçue pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ; | Pentes : voir guide B |
| d) la pente et les changements de pente de l'aire d'atterrissage et de décollage n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ; | |
| e) les caractéristiques de la surface de l'aire d'atterrissage et de décollage sont adaptées à son utilisation par les aéronefs prévus ; et | Couvert par la réglementation nationale |
| f) l'aire d'atterrissage et de décollage est libre de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. | |
| 1.1.2 - Lorsqu'il y a plusieurs aires identifiées pour l'atterrissage et le décollage, celles-ci sont agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. | Aires délimitées : voir guide B (RESA) |
| 1.1.3 - L'aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage est entourée par des aires délimitées. Ces aires sont destinées à protéger les aéronefs qui les survolent pendant les opérations de décollage ou d'atterrissage ou à atténuer les conséquences d'un atterrissage court, d'une sortie latérale de piste ou d'un dépassement de piste imprévus ; elles remplissent les conditions suivantes : | |
| a) ces aires présentent des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des aéronefs ; | Couvert par la réglementation nationale |
| b) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ; | Pentes : voir guide B (aires associées à la piste) |
| c) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. Cela ne doit pas empêcher d'y installer des équipements frangibles si l'exploitation des aéronefs l'exige ; et | Couvert par la réglementation nationale |
| d) chacune de ces aires dispose d'une force portante suffisante pour remplir sa fonction. | |

| Exigence essentielle | Couverture pour les aérodromes exemptés |
|--|---|
| 1.1.4 - Les aires d'un aérodrome destinées à la circulation au sol ou au stationnement des aéronefs, ainsi que leurs abords immédiats, sont conçus pour permettre l'exploitation, en toute sécurité des aéronefs qui utiliseront l'une ou l'autre de ces aires, et ce quelles que soient les conditions prévues ; elles remplissent les conditions suivantes : | Pentes : voir guide B |
| a) ces aires disposent d'une force portante suffisante pour tolérer une utilisation répétée par les aéronefs prévus, sauf s'il s'agit d'aires uniquement destinées à une utilisation occasionnelle, lesquelles doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs ; | |
| b) ces aires sont conçues pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ; | |
| c) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ; | Couvert par la réglementation nationale |
| d) les caractéristiques de la surface de ces aires sont adaptées à leur utilisation par les aéronefs prévus ; et | |
| e) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour les aéronefs. Cela ne doit pas empêcher de stationner, à des endroits ou dans des zones déterminées avec précision, les équipements nécessaires à l'aire en question. | |
| 1.1.5 - Toute autre infrastructure destinée à être utilisée par les aéronefs est conçue de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour les aéronefs qui l'utilisent. | |
| 1.1.6 - Les édifices, bâtiments, équipements ou zones de stockage sont situés et conçus de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. | |
| 1.1.7 - Les moyens nécessaires sont fournis pour éviter que des personnes non autorisées, des véhicules non autorisés ou des animaux d'une taille susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ne pénètrent sur l'aire de manœuvre, sans préjudice des dispositions nationales et internationales relatives à la protection des animaux. | |
| 1.2 - Dégagements d'obstacle | |
| 1.2.1 - Afin de protéger les aéronefs approchant d'un aérodrome pour y atterrir ou quittant un aérodrome, il convient de définir des itinéraires ou zones d'arrivée et de départ. Ces itinéraires ou zones assurent aux aéronefs les dégagements exigés par rapport aux obstacles situés aux abords de l'aérodrome en tenant dûment compte des caractéristiques physiques locales. | Couvert par la réglementation nationale |
| 1.2.2 - Ces dégagements d'obstacle sont appropriés à la phase de vol et au type d'exploitation effectué. Ils tiennent également compte des équipements utilisés pour déterminer la position des aéronefs. | |
| 1.3 - Équipements d'aérodrome liés à la sécurité, y compris les aides visuelles et non visuelles | |
| 1.3.1 - Les aides sont adaptées à leur usage et reconnaissables et fournissent des informations univoques aux utilisateurs dans toutes les conditions d'exploitation prévues. | Couvert par la réglementation nationale |
| 1.3.2 - Les équipements d'aérodrome liés à la sécurité fonctionnent selon le but recherché dans les conditions d'exploitation prévues. Que ce soit dans des conditions d'exploitation normales ou en cas de panne, les équipements | |

| Exigence essentielle | Couverture pour les aérodromes exemptés |
|---|---|
| d'aérodrome liés à la sécurité n'engendrent de risque inacceptable pour la sécurité aérienne. | |
| 1.3.3 - Les aides et leur système d'alimentation électrique sont conçus de sorte que les pannes n'entraînent pas la transmission d'informations inappropriées, trompeuses ou insuffisantes aux utilisateurs, ni l'interruption d'un service essentiel. | |
| 1.3.4 - Les moyens de protection nécessaires sont prévus pour éviter à ces aides tout dommage ou perturbation. | |
| 1.3.5 - Les sources de rayonnement ou la présence d'objets mobiles ou fixes ne créent pas d'interférence avec le fonctionnement des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques et ne nuisent pas à leur performance. | |
| 1.3.6 - Le personnel concerné dispose d'informations sur l'exploitation et l'utilisation des équipements d'aérodrome liés à la sécurité, ainsi que d'indications claires sur les conditions qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité aérienne. | |
| 1.4 - Données relatives aux aérodromes | |
| 1.4.1 - Des données relatives aux aérodromes et aux services disponibles sont établies et actualisées. | Couvert par la réglementation nationale |
| 1.4.1 - Les données sont précises, lisibles, complètes et univoques. L'authenticité et un niveau d'intégrité approprié sont maintenus. | |
| 1.4.2 - Les données sont mises à la disposition des utilisateurs et des prestataires de services de navigation aérienne pertinents, en temps utile, par une méthode de communication suffisamment sûre et rapide. | |
| 2 — EXPLOITATION ET GESTION | |
| 2.1 - Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome | |
| L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exploitation de l'aérodrome. Les responsabilités de l'exploitant d'aérodrome sont les suivantes : | Couvert par la réglementation nationale |
| a) l'exploitant d'aérodrome dispose, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, de tous les moyens nécessaires pour assurer l'exploitation en toute sécurité des aéronefs sur l'aérodrome. Ces moyens sont notamment les suivants : installations, personnel, équipements et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage, cette liste n'étant pas exhaustive ; | |
| b) l'exploitant d'aérodrome vérifie que les exigences du point 1 sont respectées à tout moment ou, si ce n'est pas le cas, prend les mesures appropriées pour limiter les risques encourus. Des procédures sont instaurées et appliquées pour que tous les utilisateurs aient connaissance de ces mesures en temps utile ; | |
| c) l'exploitant d'aérodrome institue et met en œuvre un programme approprié de gestion des risques faunistiques, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers ; | |
| d) l'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, à ce que la circulation des véhicules et personnes sur l'aire de manœuvre et d'autres aires d'exploitation soit coordonnée avec les mouvements des aéronefs de façon à éviter les collisions et les dommages causés aux aéronefs ; | |

| Exigence essentielle | Couverture pour les aérodomes exemptés |
|--|---|
| e) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que des procédures visant à limiter les risques liés à l'exploitation de l'aérodrome par temps hivernal, dans de mauvaises conditions météorologiques, avec une visibilité réduite ou la nuit, s'il y a lieu, soient instaurées et appliquées ; | Voir guide B |
| f) l'exploitant d'aérodrome prend des dispositions avec d'autres organismes compétents pour garantir la compatibilité constante aux exigences essentielles relatives aux aérodomes énoncées dans la présente annexe. Parmi ces organismes figurent, entre autres, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de SNA, les prestataires de services d'assistance en escale, les prestataires de services AMS et d'autres organismes dont les activités ou produits peuvent avoir une incidence sur la sécurité des aéronefs ; | Couvert par la réglementation nationale |
| g) l'exploitant d'aérodrome vérifie que les organismes intervenant dans le stockage et la distribution du carburant/de l'énergie de propulsion aux aéronefs disposent de procédures pour fournir aux aéronefs du carburant/de l'énergie de propulsion non pollué et de la catégorie adéquate ; | Voir guide B |
| h) des manuels d'exploitation et de maintenance des équipements d'aérodrome sont disponibles, utilisés dans la pratique et contiennent les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien et les procédures de diagnostic et d'inspection ; | Voir guide B |
| i) l'exploitant d'aérodrome établit, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, et met en œuvre un plan d'urgence d'aérodrome couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire sur l'aérodrome et dans ses environs. Ce plan est coordonné, selon le cas, avec le plan d'urgence établi au niveau de la collectivité ; | Voir guide D, élément 1.4 |
| j) l'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, à ce que l'aérodrome fournisse des services adéquats de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Ces services réagissent à un incident ou un accident avec la rapidité requise et dispose au moins d'un équipement, d'agents d'extinction et du personnel suffisant ; | Couvert par la réglementation nationale |
| k) l'exploitant d'aérodrome n'emploie que du personnel formé et qualifié pour l'exploitation et la maintenance de l'aérodrome et applique et maintient, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, des programmes de formation et de contrôle afin d'entretenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné ; | Voir guide B |
| l) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que toute personne autorisée à accéder non accompagnée à l'aire de manœuvre ou à d'autres aires d'exploitation soit suffisamment formée et qualifiée pour le faire ; | Voir guide B |
| m) le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est dûment formé et qualifié pour évoluer dans l'environnement de l'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome applique et maintient, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, des programmes de formation et de contrôle afin de maintenir le niveau de compétence de ce personnel ; et | Couvert par la réglementation nationale |
| n) tout le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui peut être appelé à intervenir en cas d'urgence aérienne prouve périodiquement son aptitude médicale à remplir ses fonctions de manière satisfaisante, compte tenu du type d'activité exercée. Dans ce contexte, on entend par aptitude médicale — qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale — le fait que ce personnel ne souffre d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible de l'empêcher : -d'exécuter les tâches nécessaires à l'intervention en cas d'urgence aérienne ; | |

| Exigence essentielle | Couverture pour les aérodromes exemptés |
|---|---|
| -de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées ; ou -de percevoir correctement son environnement. | |
| 2.2 - Systèmes de gestion | |
| 2.2.1 - En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, l'exploitant d'aérodrome met en œuvre et maintient un système de gestion afin de garantir la compatibilité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système. | Voir guide D |
| 2.2.2 - L'exploitant d'aérodrome établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point 2.2.1, afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. L'analyse des informations issues de ces comptes rendus d'événements fait intervenir, selon le cas, les parties énumérées au point 2.1 f). Le système de comptes rendus d'événements est conforme au droit de l'Union applicable. | Couvert par la réglementation nationale et européenne applicable aux exemptés (règlement (UE) n°376/2014) |
| 2.2.3 - L'exploitant d'aérodrome élabore un manuel d'aérodrome et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ce manuel contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'aérodrome et au système de gestion, ainsi qu'au personnel d'exploitation et de maintenance pour qu'il remplisse ses fonctions. | Voir guide C |
| 3 — ABORDS DES AÉRODROMES | |
| 3.1.1 - L'espace aérien autour des aires de manœuvre de l'aérodrome est préservé de tout obstacle afin de permettre l'exploitation des aéronefs prévue sur les aérodromes, sans entraîner de risque inacceptable du fait de la formation d'obstacles aux abords. Par conséquent, des surfaces de franchissement d'obstacles sont déterminées, mises en œuvre et surveillées en permanence pour repérer toute pénétration de ces surfaces. | Voir guide B |
| 3.1.2 - Toute pénétration à l'intérieur de ces surfaces exigera une évaluation afin de déterminer si l'objet entraîne un risque inacceptable. Tout objet posant un risque inacceptable est écarté ou compensé par des mesures d'atténuation visant la protection des aéronefs qui utilisent l'aérodrome. | Couvert par la réglementation nationale |
| 3.1.3 - Tout obstacle subsistant fait l'objet d'une publication et, en fonction des besoins, est marqué et, si nécessaire, rendu visible au moyen de signaux lumineux. | |
| 3.2 - Les dangers liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol, dont on trouvera ci-après une liste non limitative, sont contrôlés. Les risques ayant l'une des causes suivantes sont évalués et limités si nécessaire : | |
| a) toute évolution ou changement d'utilisation du sol dans la zone de l'aérodrome ; | Voir guide B |
| b) la possibilité de turbulences causées par des obstacles ; | |
| c) l'utilisation d'éclairages dangereux, déroutants et trompeurs ; | |
| d) l'éblouissement provoqué par de grandes surfaces très réfléchissantes ; | Voir guide B |
| e) la création de zones susceptibles de favoriser le développement de la faune aux abords de l'aire de manœuvre de l'aérodrome ; ou | Couvert par la réglementation nationale |
| f) les sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes susceptibles de perturber ou d'altérer le fonctionnement des systèmes de communication, de navigation et de surveillance aéronautiques. | |

| Exigence essentielle | Couverture pour les aérodromes exemptés |
|--|---|
| 3.3 - Les États membres veillent à ce qu'un plan d'urgence soit établi pour les situations d'urgence aérienne se produisant à proximité de l'aérodrome. | Voir guide D, élément 1.4 |
| 4 – SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE | |
| 4.1 - Responsabilités des prestataires de services d'assistance en escale | <p>Non exigible avant l'entrée en vigueur de la réglementation européenne relative à l'assistance en escale (pas de publication prévue avant 2025).</p> <p>Une mise en œuvre volontaire est cependant possible.</p> |
| Le prestataire de services d'assistance en escale est responsable de l'exploitation en toute sécurité de ses activités sur l'aérodrome. Les responsabilités du prestataire sont les suivantes : | |
| a) le prestataire dispose de tous les moyens nécessaires pour assurer, en toute sécurité, la prestation des services sur l'aérodrome. Ces moyens doivent notamment être les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive : installations, personnel, équipements et matériel ; | |
| b) le prestataire se conforme aux procédures figurant dans le manuel d'aérodrome, notamment celles portant sur la circulation de ses véhicules, l'équipement et le personnel, ainsi que sur le risque lié à l'exploitation de l'aérodrome par temps hivernal, la nuit et dans de mauvaises conditions météorologiques ; | |
| c) le prestataire fournit les services d'assistance en escale conformément aux procédures et instructions de l'exploitant d'aéronefs pour lequel il travaille ; | |
| d) le prestataire veille à ce que des manuels d'exploitation et de maintenance des équipements d'assistance en escale soient disponibles, soient utilisés dans la pratique et contiennent les instructions d'exploitation, de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien et les procédures de diagnostic et d'inspection ; | |
| e) le prestataire n'emploie que du personnel adéquatement formé et qualifié, et met en œuvre et entretient des programmes de formation et de contrôle afin de maintenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné ; | |
| f) le prestataire veille à ce que son personnel soit physiquement et mentalement apte à remplir ses fonctions de manière satisfaisante, compte tenu du type d'activité et, en particulier, de son incidence possible sur la sécurité et sur la sûreté en rapport avec la sécurité. | |
| 4.2 - Systèmes de gestion | |
| 4.2.1 - En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, le prestataire met en œuvre et entretient un système de gestion afin de garantir la compatibilité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assure la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système. Un tel système est coordonné avec le système de gestion de l'exploitant de l'aérodrome. | |
| 4.2.2 - Le prestataire établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point 4.2.1 afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Sans préjudice d'autres obligations d'information, le prestataire transmet tous les événements au système de comptes rendus de l'exploitant de l'aérodrome, à celui de l'exploitant d'aéronefs et, s'il y a lieu, à celui du prestataire de services de la circulation aérienne. Le système de comptes rendus d'événements est conforme au droit de l'Union applicable. | |
| 4.2.3 - Le prestataire élabore un manuel de services d'assistance en escale et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ce manuel contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires au service et au système de | |

| Exigence essentielle | Couverture pour les aéroports exemptés |
|--|---|
| gestion, ainsi qu'au personnel chargé des services pour qu'il remplisse ses fonctions. | |
| 5 — SERVICES DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC | |
| 5.1 - Le prestataire de services de gestion d'aire de trafic fournit ses services conformément aux procédures opérationnelles figurant dans le manuel concernant l'aéroport. | Aucun aéroport exempté ne dispose à ce jour de services de gestion d'aire de trafic (défini comme étant « un service pour réguler les activités et les mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic », hors AFIS et ATC). Ce type de prestataire n'existe typiquement que sur les plus grands aéroports européens. |
| 5.2 - En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, le prestataire de services de gestion d'aire de trafic met en œuvre et entretient un système de gestion, y compris de gestion de la sécurité, afin de garantir la compatibilité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe. | |
| 5.3 - Le prestataire de services de gestion d'aire de trafic établit, avec l'exploitant de l'aéroport et le prestataire de services de la circulation aérienne, des arrangements formels décrivant le champ des services à fournir. | |
| 5.4 - Le prestataire de services de gestion d'aire de trafic établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point 5.2 afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Sans préjudice d'autres obligations d'information, le prestataire transmet tous les événements au système de comptes rendus de l'exploitant de l'aéroport et, s'il y a lieu, à celui du prestataire de services de la circulation aérienne. | |
| 5.5 - Le prestataire de services de gestion d'aire de trafic participe aux programmes de sécurité établis par l'exploitant d'aéroport. | |
| 6 - AUTRES | |
| Sans préjudice des responsabilités de l'exploitant d'aéronefs, l'exploitant d'aéroport veille à ce que, sauf en cas d'urgence à bord d'un aéronef, de déroutement vers un autre aéroport, ou dans d'autres conditions précisées dans chaque cas, l'aéroport — ou l'une quelconque de ses parties — ne soit pas utilisé par des aéronefs pour lesquels la conception et les procédures opérationnelles de l'aéroport ne sont en principe pas prévues. | Couvert par la réglementation nationale |



Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Sécurité de l'Aviation civile
50, rue Henry Farman
75720 PARIS CEDEX 15
Tél. : +33 (0)1 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr