



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 21 MAI 2021

Direction de la sécurité de l'aviation civile

Communication aux exploitants d'aérodromes

Direction technique Aéroports et Navigation Aérienne

Réf. : 21-093 /DSAC/ANA/AER

OBJET : Mise en œuvre du *global reporting format* (GRF) par les aérodromes – Documentation technique

En complément des communications qui vous ont été adressées dernièrement sur le GRF (références METEOR 9120 pour les aérodromes certifiés UE et 9580 pour les aérodromes sous réglementation nationale et entrant dans le champ GRF), je vous prie de bien vouloir trouver ci-dessous des informations visant à faciliter la mise en œuvre de cette nouvelle exigence réglementaire.

Tout d'abord, je vous informe que, le Service Technique de l'Aviation Civile (STAC) a publié une note d'information technique (NIT) sur son site internet à l'adresse suivante :

<https://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/fr/publications/boite-a-outil-pour-global-reporting-format>

également référencée sur le site Libelaéro :

<https://www.libelaero.fr/notice/dgacstac-boite-outil-pour-le-global-reporting-format>

Cette NIT agrège des informations et des bonnes pratiques sous forme de fiches courtes et synthétiques dans une « boîte à outils ». Elle s'adresse principalement aux exploitants sous réglementation nationale, mais contient cependant des informations qui pourront également être utiles pour les exploitants certifiés européens. Cette note synthétise ainsi :

- les définitions, le vocabulaire et les spécifications de l'OACI, de l'AESA et de la réglementation française ;
- les méthodes et moyens permettant de répondre au mieux aux spécifications du GRF ;
- les informations pertinentes à transmettre aux services ATS qui les relayeront ensuite aux équipages.

En complément, vous trouverez deux annexes à la présente communication, qui viennent préciser la manière de constituer un dossier de changement pour les aérodromes certifiés (**annexe 1**) et donnent des éléments relatifs à la continuité du service GRF pour tous les exploitants concernés par le GRF (**annexe 2**).

Ces éléments, qui ont été élaborés sur la base de notre expertise et qui ont vocation à servir de guides, ne se substituent néanmoins pas aux règlements applicables. Ils sont susceptibles d'évoluer en fonction de l'expérience acquise et des bonnes pratiques que vous aurez mises en place. Aussi, n'hésitez pas à nous transmettre par le canal habituel vos propositions d'évolution.

Votre DSAC/IR territorialement compétente reste votre interlocuteur privilégié pour vous apporter tout le concours nécessaire dans la préparation de cette nouvelle exigence réglementaire.

La directrice
aéroports et navigation aérienne

Naïma LAGDAA

Annexe 1

La gestion du changement GRF pour les aéroports certifiés (UE et FR)

Les éléments de doctrine de la présente annexe ont pour objet de décrire la démarche de gestion du changement spécifique au GRF avec ses différentes étapes, d'indiquer la liste des documents justificatifs et de préciser le calendrier à respecter.

Ils ont vocation à être utilisés lors de l'étude du changement réalisée par les exploitants certifiés européens (UE) et français (FR).

1. Comment préparer l'étude du changement ?

Le changement GRF peut se révéler être un changement complexe.

Selon la procédure de changement approuvée s'il s'agit d'un aéroport certifié UE, ce changement peut nécessiter une approbation préalable de la DSAC. Aucune approbation préalable n'est requise pour les aéroports certifiés FR.

Avant d'étudier le changement, l'exploitant certifié devra acquérir une culture suffisante sur le GRF, en particulier sur les aspects techniques qui relèvent de l'inspection de piste, du codage des informations à travers les RCR et SNOWTAM, de leur transmission aux diverses tierces parties et des interactions existantes entre lui et le PSNA en vue de fiabiliser l'information GRF. A cet égard, des informations utiles sont mises à disposition sur le site du STAC : [NIT](#) GRF, replay du [webinar](#) GRF organisé les 29 septembre et 1^{er} octobre 2020, autres [documents](#) utiles à caractère réglementaire ou technique.

Une étude de sécurité détaillant les événements redoutés et les moyens en réduction de risque envisagés devra être produite. Elle permettra à l'exploitant, suivant la nature et l'importance de son activité, de bâtir une stratégie pour inclure l'exigence GRF dans sa structure opérationnelle habituelle sans dégrader le niveau de sécurité existant. A cet effet, il lui incombera de :

- prévoir un dimensionnement et une formation de ses effectifs en adéquation avec les risques ;
- mettre en place, le cas échéant, des moyens techniques supplémentaires pour effectuer la caractérisation de l'état de la piste ;
- prendre contact avec ses interlocuteurs du PSIA et PSNA pour amender les protocoles existants afin d'y inclure le GRF.

Le mode opératoire du GRF devra être formalisé au travers de procédures amendant le manuel d'aéroport et les diverses consignes opérationnelles.

2. Que doit contenir l'étude du changement ?

Le changement GRF doit être traité comme un changement habituel conformément à la procédure de changement de l'exploitant (certifié UE) ou selon les procédures établies pour satisfaire à l'arrêté SGS (certifié FR).

Sans se limiter aux justificatifs suivants, le dossier de changement comprendra :

- La notification du changement (simple ou pour approbation) décrivant les phases du changement en précisant les jalons et la mise en œuvre opérationnelle fixée au 12/08/2021 ainsi que l'interlocuteur de l'exploitant pour les échanges avec la DSAC ;
- Une étude de sécurité ;
- Une étude de conformité : elle sera réalisée par rapport au référentiel réglementaire applicable (national, ou européen selon l'exploitant). Elle détaillera, entre autres, la conformité par rapport aux exigences suivantes :
 - Gestion des données et des informations aéronautiques ;
 - Exigences en termes de personnels et d'installation ;
 - Formation et aptitude ;
 - Coordination avec d'autres organismes ou organisations ;
 - Manuel d'aéroport ;
 - Surveillance et inspection des aires de mouvement ;
 - Exploitation dans des conditions hivernales ;

- Communication des contaminants de surface ;
- Communication de l'état de surface des pistes ;
- Format SNOWTAM ;
- Evaluation de l'état de surface des pistes et attribution d'un code d'état de piste (RWYCC).

Ces éléments seront complétés par les éléments de procédure justificatifs tels que :

- Extraits du manuel d'aérodrome ;
- Recueil de consignes opérationnelles ;
- Protocoles entre exploitant aéroportuaire et PSNA/PSIA.

Une attention particulière sera portée à la robustesse de ces protocoles lors de l'instruction du changement par la DSAC.

3. Quel est le calendrier à respecter ?

L'exploitant doit soumettre son étude du changement avec un préavis suffisant afin de permettre à la DSAC une instruction dans des conditions acceptables.

Un délai de 2 mois est nécessaire, permettant à la DSAC de se retourner vers l'exploitant pour lui demander d'éventuels compléments ou précisions.

Annexe 2

Continuité du service GRF

Les éléments de doctrine de la présente annexe visent à donner aux exploitants d'aérodrome les éléments de base qui permettront de planifier le service GRF en fonction :

- de la fréquentation du trafic commercial ;
- des horaires d'ouverture ATS ;
- des imprévus ou aléas d'exploitation.

Ces éléments ont vocation à être utilisés par tous les exploitants d'aérodrome concernés par la mise en œuvre du GRF :

- lors de la création des procédures relatives aux inspections de piste ;
- lors de l'élaboration de l'information aéronautique (AIP) ;
- lors du dimensionnement des ressources et des plannings des personnels en charge des inspections de piste.

Ces éléments s'adressent tout particulièrement aux exploitants où le GRF sera appliqué sur des périodes limitées et non H24 et en fonction des horaires de fréquentation du trafic commercial.

1. Comment planifier les horaires de fourniture du GRF ?

La fourniture du service GRF est liée à la présence sur l'aérodrome du service ATS pour relayer les informations aux aéronefs sur la fréquence par le contrôleur ou l'agent AFIS, et sur l'ATIS si ce dernier est disponible.

Il est donc nécessaire que les usagers, principalement commerciaux, soient pleinement conscients des horaires de fourniture des informations GRF. A ce titre, les exploitants d'aérodromes devront veiller à ce que :

- L'AIP stipule clairement les horaires d'ouverture du prestataire ATS (AFIS ou ATC) ;
- L'AIP stipule clairement les horaires durant lesquels les opérations liées à la caractérisation de l'état de piste seront effectuées en vue de la fourniture du service GRF. L'exploitant d'aérodrome pourra déclarer les horaires de fournitures du service dans AD2.3 Horaires/*Operational Hours*, section 12 « Observations/*Remarks* ». A titre d'exemple :

AD 2 LFX AD 2.3 HORAIRES

OPERATIONAL HOURS

12	Observations/ <i>Remarks</i>	Disponibilité service GRF : H24 sauf DIM et JF 1000-1700	<i>GRF available H24 except SUN and HOL 1000-1700</i>
----	------------------------------	--	---

Fort de ces informations, les aéronefs commerciaux pourront planifier au mieux les vols en fonction de la disponibilité des informations GRF et, le cas échéant, de la validité et du contenu du SNOWTAM. Ces notions sont développées dans la NIT du STAC.

2. Cas des ruptures de service GRF non prévues

En cas de rupture inopinée du service GRF, due à l'exploitant d'aérodrome ou au prestataire ATS pendant les horaires de fourniture de service GRF publiés à l'AIP, il est impératif d'avertir sans délai les usagers par le biais de l'information aéronautique temporaire.

Selon l'origine de l'indisponibilité, l'exploitant d'aérodrome ou le prestataire ATS publiera sans délai un NOTAM qui précisera que le dernier SNOWTAM (s'il est encore en vigueur) ne peut être actualisé et que son contenu n'est donc pas fiable.

En dehors des horaires d'ouverture de l'organisme des services de la circulation aérienne, les services de l'exploitant d'aérodrome, s'ils sont présents, diffusent les informations qu'il est essentiel de communiquer au personnel chargé des opérations aériennes par voie de NOTAM ou SNOWTAM uniquement lorsque la durée de

validité de ces informations le permet. Le pilote se conforme dès lors aux dispositions prévues par l'arrêté du 12 juillet 2019 relatif aux procédures générales de circulation aérienne pour l'utilisation des aérodromes par les aéronefs pour s'intégrer dans la circulation d'aérodrome.

3. Vols commerciaux planifiés

Les vols commerciaux planifiés (vols réguliers ou charter) font l'objet d'un programme qui est transmis en amont à l'exploitant d'aérodrome. En pratique, sur les aéroports importants avec une fréquentation commerciale conséquente, les horaires où l'exploitant est présent pour assurer la fourniture du service GRF devraient coïncider avec les horaires d'ouverture du prestataire ATS.

4. Vols commerciaux non planifiés

Les vols commerciaux qui n'auraient pas été déclarés avec un préavis suffisant par l'opérateur aérien à l'exploitant d'aérodrome et dont l'atterrissage serait prévu en dehors des horaires de fourniture du service GRF pourraient ne pas bénéficier de ce service conformément à l'information aéronautique publiée.

Dans ce cas, il est de la responsabilité du pilote de calculer ses performances en l'absence d'information GRF (RCR) et de décider de l'opportunité de maintenir le vol (en phase de préparation du vol) ou de se dérouter (en phase de vol).

Le contrôleur ou l'agent AFIS pourra, en dernier ressort, fournir une évaluation de l'état de la piste qu'il estime pertinente depuis la vigie.

Lorsqu'un tel vol commercial non planifié a été identifié sur sa plateforme, l'exploitant d'aérodrome pourra conserver les enregistrements relatifs à ce vol afin d'en évaluer le nombre et procéder à d'éventuels ajustements d'horaires de fourniture du GRF en concertation avec les usagers.

5. Première inspection de piste

Pour les aérodromes sur lesquels les services de la circulation aérienne ne sont pas rendus H24, la première inspection de piste a lieu avant l'ouverture du service. Cette première inspection permet d'élaborer l'information GRF (RCR, SNOWTAM) et de la rendre disponible aux usagers via l'ATS dès son ouverture.

6. Rafraîchissement de l'information GRF

Durant les plages horaires publiées, l'exploitant réalise une surveillance de l'état de la piste et fournit une information actualisée en tant que de besoin à l'ATS. Cette actualisation peut être motivée par plusieurs AIREP ne correspondant pas à l'information diffusée et/ou par une évolution de la contamination.

Il incombe à l'exploitant d'aérodrome de prévoir dans ses procédures les modes opératoires qu'il juge les plus adaptés pour réaliser la caractérisation de l'état de piste, notamment en fonction des contaminants présents, des contraintes opérationnelles liées à la densité du trafic et aux risques identifiés.