

RÉPUBLIQUE D'HAÏTI



OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE

# Guide d'élaboration d'un manuel d'aérodrome

Janvier 2023



# GUIDE D'ÉLABORATION D'UN MANUEL D'AERODROME

EST ENTÉRINÉ LE 29 MAI 2023

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.



  
Lt. Col. Laurent Joseph DUMAS  
Directeur Général





## Table des matières

<b>Table des matières .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Introduction.....</b>	<b>7</b>
1.1 Contexte .....	7
1.2 Objet et limites du présent guide .....	7
1.3 Structure du présent guide .....	7
<b>2 Méthode pour élaborer un manuel d'aérodrome .....</b>	<b>9</b>
1.4 Principales étapes pour élaborer un manuel d'aérodrome.....	9
1.4.1 Identification du référentiel applicable à l'exploitant d'aérodrome .....	9
1.4.2 Définition des équipements, biens et services aéroportuaires, nécessaires à l'exploitation de l'aérodrome.....	9
1.4.3 Elaboration des procédures .....	10
1.4.4 Rédaction du manuel d'aérodrome.....	10
1.4.4.1 Contenu du manuel d'aérodrome.....	10
1.4.4.2 Référence à des documents dans le manuel d'aérodrome .....	11
1.4.5 Assurer le suivi du manuel d'aérodrome .....	11
1.4.5.1 Faciliter la mise à jour .....	11
1.4.5.2 Mise à jour du manuel d'aérodrome .....	12
1.4.5.3 Communiquer les mises à jour du manuel d'aérodrome .....	12
1.5 Disponibilité du manuel d'aérodrome .....	12
<b>3 Contenu du manuel d'aérodrome .....</b>	<b>14</b>
<b>Partie 1 - Généralités .....</b>	<b>14</b>
1.1 Identification du manuel.....	14
1.2 Table des matières .....	14
1.3 Validation du manuel .....	14
1.4 Suivi des mises à jour.....	15
<b>Partie 2 - Présentation de l'aérodrome et structure organisationnelle de l'exploitant 17</b>	
2.1 Nom de l'aérodrome, indicatif d'emplacement OACI .....	17
2.2 Dénomination commerciale .....	17
2.3 Identification de l'exploitant et adresse .....	17
2.4 Identification du propriétaire .....	17
2.5 Cadre juridique .....	17
2.6 Organigramme.....	18
2.7 Missions et responsabilités.....	18
<b>Partie 3 - Descriptif de l'aérodrome .....</b>	<b>20</b>



3.1	Renseignements généraux et géographiques de l'aérodrome .....	20
3.2	Chiffre et lettre de code – aéronefs dimensionnants .....	20
3.2.1	Chiffre et lettre de code de l'aérodrome .....	20
3.2.2	Indication des types d'aéronefs les plus contraignants .....	21
3.2.3	Identification des parties d'infrastructure concernées .....	21
3.3	Caractéristiques des pistes.....	22
3.4	Caractéristiques des voies de circulation et de l'aire de trafic .....	23
3.4.1	Voies de circulation .....	23
3.4.2	Postes de stationnement.....	24
3.5	Caractéristiques des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères .....	24
3.6	Aides à la navigation aérienne et points connexes .....	24
3.6.1	: Aides visuelles.....	25
3.6.2	Aides radioélectriques .....	25
3.7	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie .....	25
3.8	Dégagements de l'aérodrome .....	25
3.9	Plan(s) .....	26
<b>Partie 4 - Liste des autorisations et des dérogations délivrées par l'Autorité .....</b>		<b>26</b>
<b>Partie 5 - Tâches et moyens pour assurer la sécurité de l'exploitation.....</b>		<b>28</b>
5.1	Fourniture et suivi de l'information aéronautique.....	28
5.2	Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale .....	29
5.3	Plans d'urgence de l'aérodrome .....	29
5.4	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (des aéronefs) .....	30
5.5	Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement et communication de l'état de surface des pistes .....	31
5.6	Entretien de l'aire de mouvement .....	31
5.7	Procédures liées aux intempéries sortant du cadre des plans d'urgence .....	32
5.8	Systèmes d'aides visuelles et circuits électriques de l'aérodrome .....	33
5.9	Sécurité des travaux sur l'aérodrome .....	33
5.10	Gestion de l'aire de trafic .....	34
5.11	Sécurité sur l'aire de trafic .....	34
5.12	Contrôle des véhicules sur l'aire de mouvement .....	35
5.13	Prévention du péril animalier .....	36
5.14	Contrôle des obstacles .....	37
5.15	Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés .....	38
5.16	Gestion des marchandises dangereuses .....	38
5.17	Protection des emplacements des aides à la navigation.....	39
<b>Partie 6 - Système de gestion de la sécurité (SGS) .....</b>		<b>40</b>
6.1	Dispositions générales .....	40



6.1.1	Politique de sécurité .....	40
6.1.2	Fonction SGS .....	40
6.1.3	Lignes de responsabilité .....	41
6.2	Mise en œuvre de la politique de sécurité .....	41
6.2.1	Gestion des compétences et formation .....	41
6.2.2	Sensibilisation à la sécurité .....	41
6.2.3	Evaluation et atténuation des risques .....	42
6.2.4	Gestion documentaire .....	42
6.2.5	Evènements de sécurité .....	43
6.2.6	Tiers sous-traitants .....	43
6.2.7	Coordination avec les tiers non sous-traitants .....	43
6.3	Assurance de la sécurité .....	44
6.3.1	Enregistrements de sécurité .....	44
6.3.2	Suivi des indicateurs de sécurité .....	44
6.3.3	Suivi des actions correctives .....	44
6.3.4	Audits internes .....	44
6.3.5	Gestion des changements .....	45
6.3.6	Revue de sécurité .....	45
6.3.7	Comité de sécurité .....	45
6.4	Promotion de la sécurité .....	45
6.4.1	Diffusion des enseignements .....	45
6.4.2	Implication du personnel .....	46
	<b>Annexes du manuel d'aérodrome .....</b>	<b>46</b>
	<b>Références réglementaires .....</b>	<b>46</b>
	<b>Autres annexes du manuel d'aérodrome .....</b>	<b>46</b>
<b>4</b>	<b>Annexes du guide .....</b>	<b>48</b>
	<b>Annexe Référentiel réglementaire (extraits RACH 14 sous partie C) .....</b>	<b>48</b>
	<b>Annexe Plan type de manuel d'aérodrome .....</b>	<b>51</b>



# 1 Introduction

## 1.1 Contexte

Les principes de la certification des aérodromes sont définis dans le code de l'aviation civile et les dispositions correspondantes édictées dans le RACH 14 sous partie C chapitre 4.

Le règlement précise notamment que la demande de certificat est adressée par l'exploitant d'aérodrome à l'OFNAC, accompagnée d'un manuel d'aérodrome dont le contenu et la structure sont précisés au 14.C.NMO.4.10.

Le manuel d'aérodrome est un document fondamental dans le processus de certification.

Il constitue en effet le document de référence par lequel l'exploitant décrit les dispositions prises afin d'assurer en toute sécurité, conformément aux normes en vigueur l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs et dont il assure la gestion.

Le manuel d'aérodrome est ainsi le premier document sur lequel s'appuie la DSACH pour étudier la recevabilité de la demande de certification, puis une référence essentielle pour étudier la conformité de l'exploitation et de l'aérodrome aux dispositions du RACH14. Il sert également de référence à la DSACH, d'une part pour les audits préalables à la délivrance du certificat de sécurité aéroportuaire et, d'autre part pour la surveillance continue de l'exploitant d'aérodrome.

Avant le lancement de la procédure d'audit, le manuel fait l'objet d'une vérification par les services de l'aviation civile afin de s'assurer que, manifestement, le manuel ne comporte pas de carences, inexactitudes, erreurs ou éléments susceptibles de poser des difficultés lors des audits préalables à la certification. Cette vérification, appelée recevabilité, peut conduire la DSACH à demander des modifications du manuel d'aérodrome en amont de l'étude du dossier sur le fond.

Au-delà de son utilité pour la vérification de la conformité par la DSACH, le manuel est l'outil de référence sur la base duquel l'exploitant organise son activité en matière de sécurité. Son contenu doit donc être connu et rigoureusement appliqué par les agents concernés de l'exploitant.

## 1.2 Objet et limites du présent guide

Le présent guide a pour objet de fournir une aide aux exploitants d'aérodrome pour la rédaction du manuel d'aérodrome dont le contenu et la structure sont conformes aux prescriptions du RACH 14.C.4.10. A cet effet, le présent document propose un « plan type » du manuel fourni en annexe à ce guide. C'est sur la base de ce plan type que sont décrits dans le chapitre 3 du présent guide les éléments utiles à la réalisation du manuel.

Toutefois, compte tenu de la variété des modes de gestion et des tâches aéronautiques exécutées par les exploitants, il est difficile de concevoir un guide tenant compte de tous les cas de figure. Ainsi, des spécificités locales peuvent exister et doivent être abordées même si le guide n'en fait pas mention.

Il est rappelé que le présent guide n'a pas vocation à imposer de méthode pour l'élaboration du manuel d'aérodrome, mais vise à améliorer la qualité, harmoniser le contenu ainsi que la présentation et en faciliter la rédaction.

## 1.3 Structure du présent guide

Le présent guide s'articule autour de trois parties.



Une première partie introductive rappelle notamment le contexte de la certification des aérodromes.

La deuxième partie vise à fournir une aide aux exploitants d'aérodrome pour élaborer leur manuel d'aérodrome, en décrivant les étapes essentielles qui devraient précéder et accompagner la rédaction de leur manuel d'aérodrome.

Ces différentes étapes portent essentiellement sur :

- la définition des équipements, biens et services aéroportuaires entrant dans le champ de la certification de l'exploitant ; la préparation des procédures d'exploitation, support de la certification ;
- la forme du manuel d'aérodrome lui-même et sur la manière de faciliter sa mise à jour et sa diffusion.

La troisième partie, pour sa part, donne des précisions sur ce qui est attendu dans les manuels d'aérodrome produits par les exploitants d'aérodrome, conformément au plan type proposé.



## 2 Méthode pour élaborer un manuel d'aérodrome

### 1.4 Principales étapes pour élaborer un manuel d'aérodrome

#### 1.4.1 Identification du référentiel applicable à l'exploitant d'aérodrome

L'une des premières étapes pour la constitution des manuels d'aérodrome est de procéder à un recensement exhaustif du référentiel applicable à la plate-forme. Ce référentiel constitue la base de l'activité de l'exploitant et de l'établissement de ses responsabilités. Ce référentiel est constitué, notamment des dispositions :

- du Code de l'Aviation Civile ;
- du RACH 1 et du RACH 19 ;
- du RACH 14,
- juridiques et réglementaires selon lesquelles l'exploitant est désigné et inscrit ses missions d'exploitant.
- des plans de servitudes (dégagements aéronautiques, radioélectriques, etc.) s'ils existent ;
- des exigences environnementales éventuelles ;
- de tout autre règlement, accord ou document pertinent pour l'exploitation de l'aérodrome.

Il convient de rappeler que le manuel d'aérodrome, ainsi que les procédures qui y sont mentionnées deviennent, dès le dépôt de la demande de certificat, des éléments du référentiel propre à l'aérodrome, que l'exploitant est tenu d'appliquer sauf prescriptions différentes de l'OFNAC en application du second alinéa du 14.C.4.2.

#### 1.4.2 Définition des équipements, biens et services aéroportuaires, nécessaires à l'exploitation de l'aérodrome

L'exploitant établit la liste des équipements, biens et services aéroportuaires, nécessaires à la circulation des aéronefs dont il a la responsabilité de la mise en œuvre, afin de lui permettre d'élaborer son manuel de la manière la plus complète possible. En effet, des oublis dans le manuel d'aérodrome conduiront la DSACH à demander des corrections et des compléments, avant même que les travaux préalables à la délivrance du certificat n'aient débuté, ce qui aurait pour conséquence, entre autres, de réduire la durée restante pour l'instruction de la demande de certificat.

La détermination de la répartition des différentes tâches et missions est l'un des objectifs essentiels du manuel d'aérodrome, ce qui permet à l'Autorité de s'assurer que la répartition des rôles est exhaustive et bien codifiée par l'exploitant. En particulier, l'exploitant doit identifier avec précision ce qui relève de sa compétence et, lorsqu'une tâche ne lui incombe pas, quel est l'organisme tiers qui en a la charge.

Le manuel d'aérodrome fait ainsi apparaître, pour chacun des thèmes du plan du manuel qui est en annexe au présent document, la répartition des responsabilités, étant entendu que seuls les thèmes relevant de la responsabilité de l'exploitant sont développés dans le manuel.

Il convient de rappeler que les tâches réalisées par un sous-traitant de l'exploitant doivent être développées dans le manuel au même titre que les tâches exécutées directement par l'exploitant. En effet l'exploitant reste responsable des actions réalisées pour son compte par ses sous-traitants.



### 1.4.3 Elaboration des procédures

Les installations, les services et les équipements font l'objet de procédures d'exploitation adéquates. Ainsi, pour chacun des domaines de la certification (c'est à dire ceux prévus dans le plan type de manuel d'aérodrome) des procédures d'exploitation idoines doivent être développées.

La réglementation ne donne pas de précision sur la forme et le contenu des procédures précitées. Il convient cependant de prendre en compte le fait que, sur le plan opérationnel elles doivent pouvoir être utilisées par les agents en charge et, sur le plan documentaire, elles doivent être identifiées et mises à jour aisément.

Ces procédures sont, soit directement incluses dans le texte du manuel, soit publiées de manière séparée. En tout état de cause elles font partie intégrante du manuel et doivent donc être référencées, et dotées d'un numéro de version et être identifiées dans le corps du manuel.

Un système de gestion documentaire est donc à mettre en place et référencé en partie 6 du manuel concernant le système de gestion de la sécurité.

Par ailleurs, ces procédures doivent permettre à l'autorité compétente d'avoir les réponses aux questions suivantes :

- QUI est responsable du thème : la procédure doit clairement indiquer qui est responsable de chacun des thèmes, qui est responsable de la mise en œuvre de la procédure et quels sont les différents intervenants pour son application ; la procédure doit permettre l'identification des différents responsables et leur contact et préciser également si une partie de la tâche correspondante est effectuée par un autre organisme ; en outre, la procédure fait référence, à chaque fois qu'ils existent, aux protocoles ou accords entre l'exploitant d'aérodrome et les organismes tiers, DNA par exemple ;
- EN QUOI consiste le service : chaque procédure comporte un descriptif de son objet et de son domaine d'application ;
- COMMENT est rendu le service : chaque procédure décrit les moyens et personnels nécessaires ainsi que les méthodes de mise en œuvre du service ;
- QUAND est rendu le service : la procédure définit clairement les circonstances qui déclenchent les actions ; elle indique la permanence ou la fréquence des actions quand cette fréquence et cette permanence sont requises.

### 1.4.4 Rédaction du manuel d'aérodrome

#### 1.4.4.1 Contenu du manuel d'aérodrome

Le RACH 14.C.NMO.4.10 précise la structure et le contenu du manuel d'aérodrome, dont le plan détaillé est en annexe au présent guide.

Le manuel d'aérodrome établi par l'exploitant doit respecter ce plan, au minimum en ce qui concerne le découpage des 6 parties identifiées dans la 14.C.NMO.4.10.6.

Bien que ce ne soit pas conseillé, l'exploitant peut proposer une adaptation des chapitres à ses contraintes et spécificités éventuelles. Dans ce cas, il doit justifier les raisons de ses choix à la DSACH, qui reste libre de refuser.

L'exploitant a la possibilité d'ajouter, autant que de besoin, des annexes dans son manuel d'aérodrome. La description de ce qui est attendu dans les diverses parties du manuel d'aérodrome est abordée dans la partie 3 du présent guide.



La partie 5 du plan-type de manuel d'aérodrome est décomposée par thèmes correspondants aux tâches susceptibles d'être prises en charge par l'exploitant d'aérodrome. Chacun des thèmes de cette partie doit être renseigné par l'exploitant d'aérodrome. Les informations portées dans le manuel d'aérodrome doivent également permettre d'avoir connaissance :

- de l'attribution des responsabilités dans les thèmes mentionnés dans le plan-type, y compris lorsque l'exploitant n'a pas la charge de tout ou partie d'un thème (c'est à dire déterminer précisément le service ou la fonction impliquée) ;
- des différentes procédures mises en place par l'exploitant pour l'exécution des missions qui lui incombent ;
- des moyens qui sont mis en œuvre lorsque ces moyens relèvent de l'exploitant ;
- des protocoles, contrats, etc. qui ont pu être signés par l'exploitant pour l'exécution directe ou sous-traitée de missions qui lui incombent.

#### 1.4.4.2 Référence à des documents dans le manuel d'aérodrome

Le plan type de manuel d'aérodrome demande en plusieurs endroits à ce que les informations relatives aux procédures existantes dans un domaine particulier soient référencées dans le manuel. Même si ces procédures en elles-mêmes n'ont pas vocation à figurer dans le corps du manuel d'aérodrome, elles en sont parties intégrantes.

Aussi, il est indispensable que le corps du manuel contienne les éléments suivants relatifs aux procédures :

- la référence de la procédure ;
- l'intitulé de la procédure ;
- l'objet de la procédure ;
- une description des dispositions essentielles de la procédure ;
- les observations éventuelles;
- l'identification des services ou des fonctions impliqués dans l'application de la procédure.
- l'identification des services ou des fonctions chargés de la mise à jour.

Une attention particulière est à apporter au niveau de détail des informations reportées dans le corps du manuel d'aérodrome. En effet, un juste équilibre doit être recherché entre la précision des informations relatives à une procédure portées dans le corps du manuel et l'obligation de mise à jour du corps du manuel, conséquence d'un ajustement mineur du contenu d'une procédure sans incidence sur le fond.

### 1.4.5 Assurer le suivi du manuel d'aérodrome

#### 1.4.5.1 Faciliter la mise à jour

Le RACH 14 stipule que le manuel d'aérodrome est tenu à jour par l'exploitant d'aérodrome et communiqué à l'OFNAC. La partie 1 du plan type de manuel d'aérodrome prévoit à cet effet qu'une liste des mises à jour du manuel d'aérodrome soit renseignée par l'exploitant, permettant ainsi à celui-ci et aux services de l'aviation civile de pouvoir suivre les évolutions du manuel d'aérodrome.

La mise en page, l'édition et l'organisation du manuel d'aérodrome doivent être effectuées de façon à en faciliter la mise à jour.



Dans cet esprit, le manuel d'aérodrome doit :

- avoir un numéro de version ;
- comporter une date de mise à jour et/ou d'application ;
- avoir chaque page numérotée ;
- respecter la structure des différentes parties du plan-type.

Pour ce qui concerne la numérotation des pages, il est possible de ne pas avoir une numérotation continue. On peut ainsi tout à fait envisager une numérotation indépendante d'une partie à l'autre (les pages de la partie 1 sont numérotées 1-1, 1-2, etc., celles de la partie 2 : 2-1, 2-2, etc. et ainsi de suite). Ce principe peut être étendu aux chapitres. Une telle numérotation permet de limiter l'ampleur des mises à jour lorsqu'un nombre très réduit de pages est réellement modifié.

Quel que soit le mode de numérotation choisi, il doit permettre d'identifier sans équivoque la partie et le chapitre auxquels la page appartient.

Le choix du mode de numérotation appartient à l'exploitant.

#### 1.4.5.2 Mise à jour du manuel d'aérodrome

Le manuel d'aérodrome doit être tenu à jour et correspondre aux caractéristiques de l'aérodrome et à son exploitation. Ainsi, toute évolution d'infrastructure, d'organisation, de services, de procédures, etc., ayant un impact sur les informations présentes dans le manuel d'aérodrome doit donner lieu à une modification correspondante dudit manuel.

Il est rare qu'une mise à jour du manuel ne soit pas la conséquence d'une des situations d'évolution citées ci-dessus.

#### 1.4.5.3 Communiquer les mises à jour du manuel d'aérodrome

Comme exigés aux 14.C.4.10 et 14.C.NMO.4.10.5, le manuel d'aérodrome est tenu à jour et communiqué à l'OFNAC. Cette communication est systématique.

Il est toutefois admis que le renseignement des colonnes « date de délivrance du certificat de sécurité aéroportuaire » et « dates et référence des termes du certificat » figurant dans le manuel en partie 1.4, conformément à ce guide, et qui ne peuvent être renseignées qu'a posteriori, ne donnent pas lieu à une transmission de la nouvelle version du manuel d'aérodrome.

Lorsque le manuel n'existe que sous une forme imprimée non reliée, pour les mises à jour mineures l'exploitant peut ne communiquer que les pages modifiées. En revanche, dans le cas d'un document relié ou d'une communication sous format électronique, il convient de fournir à la DSACH une copie complète du document ou du fichier concerné (corps du manuel, procédures...).

### 1.5 Disponibilité du manuel d'aérodrome

Le manuel d'aérodrome est un document d'exploitation de l'aérodrome et non un simple document administratif requis pour la certification.

En conséquence, les agents de l'exploitant doivent avoir accès en permanence aux parties pertinents, à jour, pour la réalisation de leurs tâches.

La rédaction du manuel et les modalités de diffusion et de mise à disposition doivent prendre en considération cet objectif.

Par ailleurs, le manuel est le document de référence pour la DSACH lors de la préparation des actions de surveillance (audits).



Il est donc essentiel que l'exploitant veille en permanence, comme réglementairement exigé, que la DSACH dispose de la version à jour du manuel et de l'ensemble des documents associés.

S'il est choisi de produire une version informatique du manuel d'aérodrome et des procédures (ce qui est fortement recommandé), il est fort utile de prévoir des liens informatiques entre les références à une procédure dans le manuel d'aérodrome, et le fichier informatique de la procédure elle-même.

Dans le cas où le manuel et les procédures associées sont disponibles « en ligne » pour l'utilisation en interne à l'aérodrome, il est fortement recommandé que l'exploitant donne un droit d'accès à la DSACH via une connexion sécurisée.

Cette option garantit que la DSACH a accès en permanence à la version à jour des documents.



### 3 Contenu du manuel d'aérodrome

La présente partie a pour but de décrire les informations à intégrer dans le manuel d'aérodrome pour chacune des parties du plan-type de manuel d'aérodrome. Le plan type est annexé à ce guide.

L'absence d'une référence à un règlement particulier dans le présent guide ne dispense pas l'exploitant de le prendre en compte dans son manuel d'aérodrome. En effet, ce guide ne préjuge pas des spécificités propres à chaque exploitant (définies dans les documents de concession, les protocoles, etc.) et qui pourraient rendre applicable une procédure particulière ou, à l'inverse, limiter la portée de celle mentionnée ici.

Dans le cas où certaines indications de ce guide seraient incompatibles avec les termes d'un protocole ou d'une convention établie localement, les documents contractuels prévalent.

Il revient, in fine, à l'exploitant d'aérodrome de s'assurer de l'exhaustivité et de la conformité des informations qu'il mentionne dans son manuel d'aérodrome.

*Note : Dans le cas où une disposition prévue dans les documents de concession serait en opposition avec une exigence réglementaire relative à l'exploitation de l'aérodrome, il appartient à l'exploitant de saisir l'OFNAC avant d'inclure ladite disposition dans son manuel d'aérodrome.*

#### Partie 1 - Généralités

On trouve dans cette partie les informations d'identification du manuel, de validation et de suivi des mises à jour.

*Note : Les éléments présentés ci-dessous pour cette partie sont donnés à titre d'exemple, chaque exploitant restant libre d'organiser cette partie à sa convenance à la seule condition que l'ensemble des informations demandées soient présentes et fiables.*

##### 1.1 Identification du manuel

Inclure une page de garde contenant le nom de l'aérodrome, la version du manuel et la date.

Il est utile de porter également la référence du certificat (si elle est connue lors de la rédaction).

##### 1.2 Table des matières

Il est fortement recommandé d'insérer une table des matières afin de faciliter la recherche d'informations contenues dans le manuel

##### 1.3 Validation du manuel

Inclure les données relatives à la rédaction, la vérification et l'approbation de la présente version du manuel, conformément à la procédure de gestion documentaire de l'exploitant.



Exemple de présentation :

Manuel d'aérodrome MTXX - Version : v aa.bb		
Action	Nom et qualité	Date et signature
Rédaction	M. xxxx Chef du service électrique	jj/mm/aaa
	Mme yyy Responsable piste	jj/mm/aaa
Vérification	Mme. Zzzz, Responsable SGS	Jj/mm/aaaa
Approbation	M. aaaa, Dirigeant responsable	Jj/mm/aaaa

#### 1.4 Suivi des mises à jour

Au-delà de la nécessité d'archiver les versions précédentes du manuel, il est indispensable d'avoir, sur la version en cours, une vision synthétique de l'historique des modifications survenues. A cet effet, le tableau ci-dessous est un exemple de présentation des informations de mise à jour.

Référence et numéro de version et/ou d'amendement du manuel	Date	Rubriques modifiées	Nature de la modification	Référence et date du certificat et/ou des termes du certificat
1	2	3	4	5
MTXX v0	jj/mm/aaaa	Toutes	Version initiale	CSA xx
MTXX v1	jj/mm/aaaa	Partie 1 -§ 2.6	Evolution de l'organigramme (responsabilité SGS)	



*Colonne 1 : Référence de la nouvelle version du manuel d'aérodrome.*

*Colonne 2 : Date de mise à jour de la version du manuel.*

*Colonne 3 : Les renseignements à apporter dans cette case correspondent au numéro de la section du manuel d'aérodrome dans laquelle une modification est apportée (avec éventuellement le numéro de page). Par exemple, une modification d'une procédure relative à la diffusion de l'information aux organismes concernés par les travaux, serait inscrite de la manière suivante : Partie 5 § 5.9.2ème alinéa*

*Colonne 4 : Description succincte de la nature de la modification.*

*Colonne 5 : Indiquer la référence et la date de délivrance du certificat de sécurité aéroportuaire et des termes du certificat. Si la version proposée n'implique pas de délivrance de certificat ou de modification des termes du certificat, elle est à garder vierge. Dans la mesure où l'exploitant de l'aérodrome ne connaît pas la date de délivrance du certificat au moment où il remplit cette page et où il envoie son manuel en VO, cette case ne peut être renseignée que dans la version suivante du manuel d'aérodrome.*

L'exploitant peut adopter la présentation de son choix dans la mesure où les informations utiles sont présentes.



## **Partie 2 - Présentation de l'aérodrome et structure organisationnelle de l'exploitant**

L'objectif de cette partie est de donner les informations clés de nature administrative, juridique et organisationnelle relatives à l'aérodrome et à son exploitant.

Dans le tableau ci-dessous, chaque élément du plan type est accompagné de remarques ou de précisions pour en faciliter la compréhension

<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
2.1 Nom de l'aérodrome, indicatif d'emplacement OACI	Dénomination officielle et indicateurs d'emplacement, tels que connus de l'OACI, qui seront portés sur le certificat et les documents associés, et apparaîtront dans l'AIP
2.2 Dénomination commerciale	Cette information est optionnelle, au choix de l'exploitant
2.3 Identification de l'exploitant et adresse	Identification officielle de l'exploitant, telle que précisée dans les actes lui donnant ce privilège. Si elle existe, la dénomination commerciale peut être précisée. Si l'adresse de l'exploitant est différente de l'adresse de l'aérodrome, les deux sont précisées. Il en est de même si les adresses postales et physiques sont différentes. Préciser aussi les éléments de contact (téléphone, mail)
2.4 Identification du propriétaire	Nom du propriétaire, adresse et éléments de contact.
2.5 Cadre juridique	Cadre juridique en vertu duquel l'exploitant est chargé de l'exploitation de l'aérodrome (exploitation en régie, concession, etc.) Date et références de l'acte officiel et date d'échéance. Préciser aussi les éventuelles dispositions spécifiques.



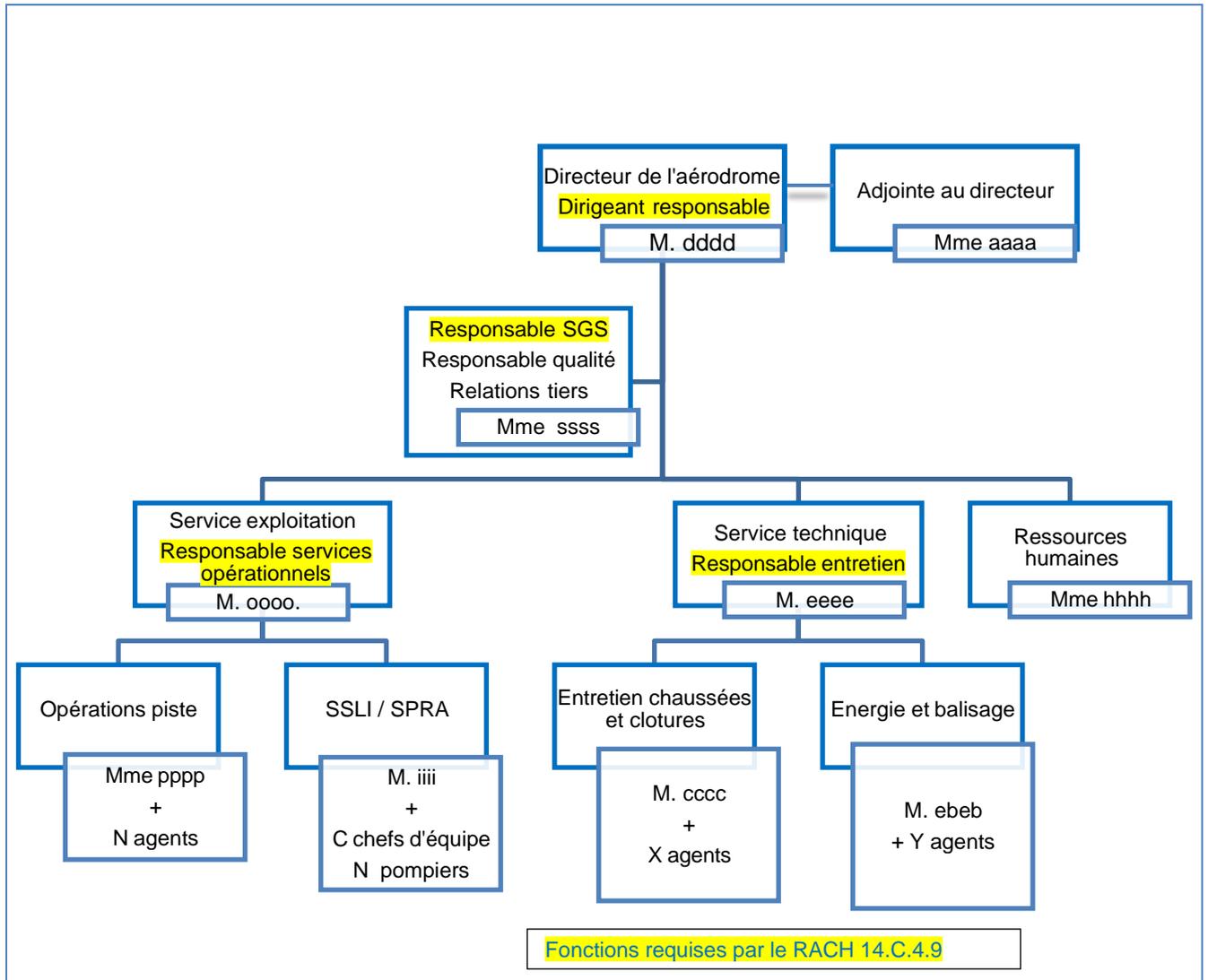
<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
2.6 Organigramme	<p>Insérer un organigramme hiérarchique et fonctionnel indiquant les noms des services et des personnes en charge de ceux-ci, pour les domaines mentionnés dans le manuel d'aérodrome, y compris pour le système de gestion de la sécurité.</p> <p>Pour permettre une lisibilité complète de l'organisation, l'organigramme doit intégrer les relations organisationnelles de la structure SGS objet de la partie 6.</p> <p>Il peut être utile d'identifier également les services n'ayant pas un lien direct avec la sécurité, uniquement si cela présente un intérêt pour la compréhension et la lisibilité de l'organisation.</p> <p>L'attention de l'exploitant est attirée sur le fait que cet organigramme est nominatif. Les niveaux hiérarchiques doivent être suffisamment déclinés et les informations suffisamment précises pour permettre d'identifier les personnes responsables dans chacun des domaines mentionnés dans le manuel d'aérodrome. La complexité de l'organigramme dépend de la dimension de la structure. Cependant, quelle que soit la dimension de la structure, il est préférable de ne pas se restreindre aux seuls chefs de services et de préciser pour chaque responsable les thèmes du manuel d'aérodrome dans lesquels ils sont impliqués.</p> <p><i>Exemple d'organigramme ci-dessous.</i></p>
2.7 Missions et responsabilités	<p>Description des missions et responsabilités (fiches de poste ou de fonction). L'intitulé de la fiche de poste ou de fonction doit être identique à celui porté dans l'organigramme et vice-versa.</p> <p>Pour faciliter les mises à jour en cas de changement de titulaire d'un poste, la fiche peut ne pas être nominative, à condition que le rapprochement avec l'organigramme soit non ambigu.</p> <p>Les fiches peuvent être mises en annexe du manuel à condition d'être référencées dans la présente partie.</p>

Le schéma ci-après fournit un exemple d'organigramme pour un aérodrome de taille moyenne.

Bien évidemment chaque exploitant doit élaborer un organigramme représentant réellement son organisation. Il n'existe pas d'organisation imposée à l'exception des postes désignés et de l'indépendance de la fonction SGS.

*L'exemple fait clairement apparaître les fonctions qui doivent être identifiées au titre du RACH 14.C.4.9 et les directions et services impliqués dans le fonctionnement de l'aérodrome pour ce qui touche à la sécurité de l'exploitation et au périmètre de certification.*

*Dans cet exemple, le service RH est cité car il est impliqué dans le suivi des compétences des agents. On pourrait aussi y voir la direction Finances si, par exemple, elle prend part au processus de décisions relatives au fonctionnement et au budget formation, etc...*





## **Partie 3 - Descriptif de l'aérodrome**

Cette partie du manuel d'aérodrome réunit, notamment, les renseignements d'ordre général et les informations concernant la localisation, les caractéristiques physiques, dimensionnelles et géographiques de l'aérodrome et de ses éléments.

Les renseignements fournis doivent provenir uniquement des données sources de l'exploitant (plans, relevés de géomètre, etc..). L'utilisation des données issues des publications de l'information aéronautique n'est pas autorisée.

En effet, l'AIP, destiné à fournir les informations pertinentes aux utilisateurs aériens, est élaboré sur la base des données fournies par l'exploitant (et le prestataire de services de la navigation aérienne pour celles qui le concernent), contenues dans le manuel d'aérodrome. L'AIP est le reflet des éléments décrits ici et non l'inverse.

Les informations portées dans cette partie doivent l'être dans l'unité et la précision requises par le RACH 14. A défaut d'exigence dans ce texte, pour celles qui doivent être publiées, elles doivent répondre au cahier des charges fourni par le prestataire de services d'information aéronautique.

***Parmi les informations figurant dans cette partie, un certain nombre sont à fournir aux services d'information aéronautique en application des dispositions du RACH 14. Afin d'éviter tout oubli, il est recommandé de les identifier clairement ici.***

### 3.1 Renseignements généraux et géographiques de l'aérodrome

L'objectif de ce paragraphe est de positionner l'aérodrome et de le situer dans son environnement pour ce qui est susceptible d'avoir une incidence sur l'exploitation.

Porter ici les coordonnées géographiques du point de référence de l'aérodrome déterminées selon le système géodésique mondial et l'emplacement et l'altitude des zones de vérification des altimètres avant le vol, la température de référence de l'aérodrome.

Il est demandé d'insérer également toutes les informations pertinentes relatives à la position de sites caractéristiques (en direction / distance) par rapport à l'aérodrome. Les sites caractéristiques à considérer sont les agglomérations, les étendues d'eau, les installations industrielles et tout autre site dont l'existence peut avoir un impact sur l'activité de l'aérodrome, particulièrement sur la sécurité de l'exploitation.

Il est conseillé de synthétiser ces informations sur un fond de carte, en annexe, avec une échelle adaptée et inscrite sur celui-ci.

### 3.2 Chiffre et lettre de code – aéronefs dimensionnants

#### 3.2.1 Chiffre et lettre de code de l'aérodrome

Inscrire ici le chiffre et la lettre de code déterminés selon les spécifications du RACH 14. Ce code sera inscrit sur les termes du certificat.

Le code retenu doit permettre l'accueil des aéronefs correspondants sur l'infrastructure, jusqu'à un poste de stationnement. Cela ne signifie pas que la totalité de l'infrastructure soit capable d'accueillir tous les aéronefs du code déclaré, mais il doit exister au moins un cheminement et un poste de stationnement permettant cet accueil.

Les restrictions éventuelles pour certaines parties de l'infrastructure sont décrites dans les paragraphes correspondants ci-après.



### 3.2.2 Indication des types d'aéronefs les plus contraignants

La largeur hors tout du train principal (OMGWS) est prise en compte pour la détermination de la relation entre largeur de piste et chiffre de code (RACH 14.A.3.1.6), mais n'entre pas en compte pour la détermination de la lettre de code.

Or, cette largeur de train (voie) ainsi que la distance entre la roulette de nez et l'axe du train principal (empattement) sont des facteurs déterminants pour garantir le respect des marges au sol sur les aires de demi-tour sur piste, les taxiways et l'accès aux postes de stationnement, particulièrement dans les virages.

De même, les masses maximales au poste de stationnement, au roulage et au décollage ne sont pas prises en compte dans la détermination du code, alors qu'elles peuvent avoir une incidence sur la capacité de l'aérodrome à accueillir certains aéronefs.

Il est donc indispensable d'identifier les types et versions d'aéronefs contraignants (ou critiques) pour l'aérodrome, qui peuvent être accueillis normalement et régulièrement dans les conditions d'infrastructure et d'exploitation définies par l'exploitant.

Ce, ou ces, aéronefs sont portés ici dans le manuel.

L'accueil d'aéronefs plus exigeants que ceux déterminés ci-dessus ne peut être accepté qu'à la suite d'une étude spécifique (RACH 14.C.4.38).

### 3.2.3 Identification des parties d'infrastructure concernées

L'exploitant explicite, pour chaque élément d'infrastructure, la liste des aéronefs auquel il destine l'infrastructure (pistes, voies de circulation et poste de stationnement).

Note : La notion de destination peut être interprétée de la manière suivante :

Une infrastructure destinée à accueillir un type d'avion doit permettre que son décollage, son atterrissage et sa circulation au sol puissent s'effectuer sur cette infrastructure avec des garanties de sécurité.

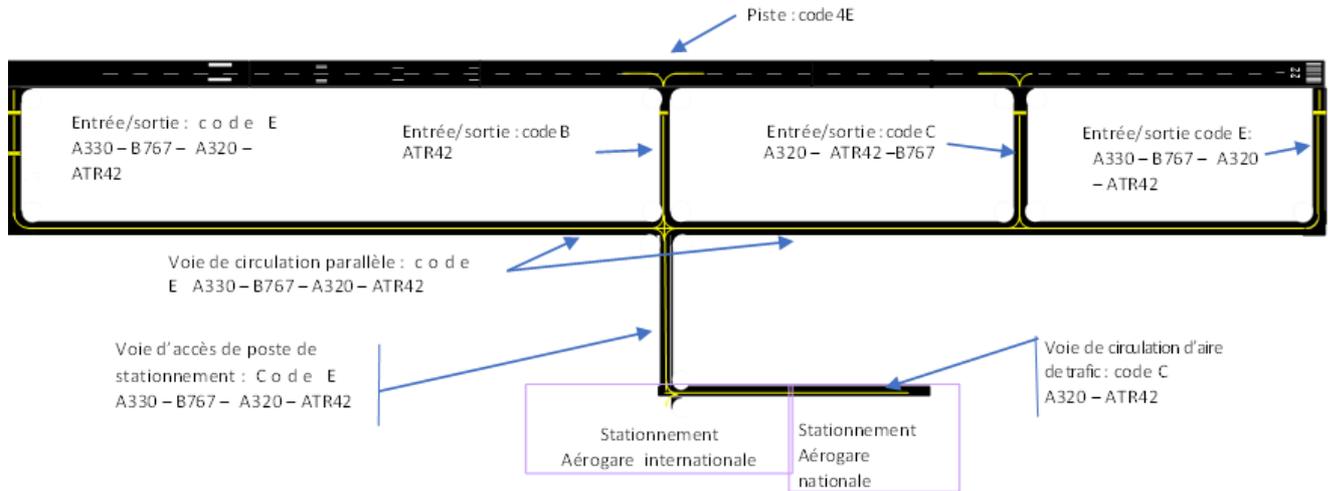
Pour les infrastructures existantes, ces garanties doivent être assurées :

- pour les avions indiqués dans le programme de vols prévu sur la plate-forme ;
- pour les avions non indiqués dans le programme de vols mais cependant utilisant régulièrement l'aérodrome

L'exploitant peut, s'il le souhaite fournir la liste des aéronefs les plus contraignants sur un fond de carte qui peut être jointe en annexe. Une telle représentation permet de visualiser simplement les cheminements des différents aéronefs.

Note : Ces éléments peuvent être fournis aux § 3.3 et 3.4 ci-après.

*Dans l'exemple suivant, le schéma représente les différents codes d'infrastructure et les aéronefs auxquels chaque élément d'infrastructure est destiné par l'exploitant pour la piste et les voies de circulation. Un tel schéma peut aussi être réalisé pour les postes de stationnement :*



*Note : Des facteurs autres que l'infrastructure peuvent, également, avoir une incidence sur la capacité d'accueil des aéronefs bien que leurs caractéristiques soient compatibles avec le chiffre et la lettre de code de l'aérodrome. C'est le cas, par exemple, pour le niveau SSLI, les besoins d'assistance en escale ou les risques de perturbation des signaux radioélectriques des aides à l'atterrissage.*

### 3.3 Caractéristiques des pistes :

Ce paragraphe contient les informations relatives à chacune des pistes de l'aérodrome en référence aux prescriptions du RACH 14.A, en portant une attention particulière aux unités et à la précision des données qui doivent être communiquées aux services d'information aéronautique.

L'exploitant y inclut, au moins :

- l'orientation géographique,
- les numéros d'identification,
- la longueur,
- la largeur,
- le chiffre et lettre de code

Pour certaines pistes, ils peuvent être différents de ceux de l'aérodrome.

- l'emplacement des seuils décalés éventuels
- les pentes longitudinale et transversale

Porter la pente longitudinale moyenne ainsi que les variations significatives s'il en existe et leur impact éventuel sur la visibilité (RACH 14.A.3.1.7).

Pour ce qui concerne les pentes transversales, il est suffisant de mentionner les valeurs maximales et minimales de la pente transversale le long de l'infrastructure (piste et prolongement d'arrêt).

- dans le cas d'une exploitation avec approche de précision, l'existence d'une zone dégagée d'obstacle (OFZ),
- l'altitude des seuils et des extrémités de la piste ;
- l'altitude de tous les points significatifs (hauts et bas) le long de la piste ;



- les coordonnées géographiques des seuils ;
- le PCN de la piste ainsi que ceux des prolongements d'arrêt éventuels ;  
A compter du 28/11/2024, le PCR est inscrit et publié en remplacement du PCN.
- les distances déclarées (TORA, TODA, ASDA, LDA) ;
- les longueur, largeur et type de surface des bandes (y compris la partie aménagée des bandes), ainsi que celles des aires de sécurité d'extrémités de piste ;
- les dimensions des prolongements d'arrêt éventuels ;
- les pentes longitudinales et transversales des prolongements d'arrêt ;
- la largeur et la nature des accotements de la piste ;
- la longueur et le profil des prolongements dégagés éventuels ;
- les aides visuelles  
L'exploitant décrit les aides visuelles (panneaux, marquages, balisage lumineux) associées à la piste. Une brève description est suffisante ici. L'exploitant peut également faire le choix de décrire l'ensemble des aides au § 3.6.1. Les éléments précis de caractéristiques et de positionnement sont fournis dans les plans requis au § 3.9.

#### 3.4 Caractéristiques des voies de circulation et de l'aire de trafic :

Ce paragraphe contient les informations relatives aux voies de circulation et aux postes de stationnement de l'aérodrome en référence aux prescriptions du RACH 14.A, en portant une attention particulière aux unités et à la précision des données qui doivent être communiquées aux services d'information aéronautique.

##### 3.4.1 Voies de circulation

Il est important d'indiquer le statut des voies de circulation dans le manuel d'aérodrome ainsi que leur positionnement sur l'aire de manœuvre ou l'aire de trafic. Les différentes voies de circulation sont celles définies dans le RACH 14.A.1.2.1.

Il est important de pouvoir différencier les voies de circulation d'aire de trafic des voies d'accès de poste de stationnement, notamment pour ce qui concerne les marges de dégagement spécifiées au RACH 14.A, tableau 3-1.

L'exploitant décrit les éléments suivants pour chacune des voies de circulation :

- le statut et la position aire de manœuvre / aire de trafic
- la lettre de code,
- l'OMGWS maximal
- les types d'aéronefs les plus contraignants
- la largeur ;
- le type de surface ;
- les pentes longitudinales et transversales  
Porter la pente longitudinale moyenne ainsi que les variations significatives s'il en existe et leur impact éventuel sur la visibilité (RACH 14.A.3.9.8).  
Pour ce qui concerne les pentes transversales, il est suffisant de mentionner les valeurs maximales et minimales de la pente transversale le long de l'infrastructure.
- le PCN [PCR] (ou la portance) ;



- les coordonnées géographiques des points axiaux appropriés ;
- les aides visuelles

L'exploitant décrit les aides visuelles (panneaux, marquages, balisage lumineux) associées aux voies de circulation. Une brève description est suffisante ici. L'exploitant peut également faire le choix de décrire l'ensemble des aides au § 3.6.1. Les éléments précis de caractéristiques et de positionnement sont fournis dans les plans requis au § 3.9

### 3.4.2 Postes de stationnement

L'exploitant décrit les éléments suivants pour chacun, ou pour chaque groupe, de poste de stationnement :

- le type de surface ;
- le PCN [PCR] (ou la portance) ;
- les types d'aéronefs accueillis et les éventuelles restrictions induites sur les postes adjacents ;
- les aides visuelles

L'exploitant décrit les aides visuelles (panneaux, marquages, balisage lumineux) associées aux postes de stationnement. Lorsqu'un poste de stationnement est destiné à accueillir des aéronefs de caractéristiques très différentes nécessitant des marquages différenciés, il convient de le préciser. Une brève description est suffisante ici. L'exploitant peut également faire le choix de décrire l'ensemble des aides au § 3.6.1. Les éléments précis de caractéristiques et de positionnement sont fournis dans les plans requis au § 3.9

### 3.5 Caractéristiques des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères :

Dans le cas où des installations destinées à l'usage exclusif des hélicoptères existent sur l'aérodrome, les caractéristiques correspondantes sont décrites dans ce chapitre :

- Descriptif de chacune des infrastructures (FATO, aire de sécurité, TLOF, poste de stationnement, voie de circulation) avec leurs dimensions, portances, localisations et l'altitude du point le plus élevé de la FATO
- distances déclarées (TODAH, LDAH, RTODAH) ;
- les aides visuelles

L'exploitant décrit les aides visuelles (panneaux, marquages, balisage lumineux) associées à ces infrastructures. Une brève description est suffisante ici. L'exploitant peut également faire le choix de décrire l'ensemble des aides au § 3.6.1. Les éléments précis de caractéristiques et de positionnement sont fournis dans les plans requis au § 3.9

- types d'hélicoptères les plus contraignants pour lesquels l'infrastructure à usage exclusif des hélicoptères est destinée ;
- types d'exploitations auxquelles sont destinées les infrastructures (classe de performances, transport public).

*Note : Lorsque des infrastructures non spécifiques à ces aéronefs sont utilisées par les hélicoptères, notamment mais sans exhaustivité les postes de stationnement, les informations correspondantes sont insérées au 3.4 ci-dessus.*

### 3.6 Aides à la navigation aérienne et points connexes :

L'exploitant inscrit dans ce chapitre le descriptif des aides visuelles et radioélectriques et indique la position et les caractéristiques de ces aides ainsi que les caractéristiques de leur alimentation électrique.



### 3.6.1 : Aides visuelles

Dans ce paragraphe sont décrits les éléments communs relatifs aux aides visuelles lumineuses, aux marques et aux panneaux qui ne sont pas déjà portés dans les paragraphes 3.3, 3.4 et 3.5 :

- balisage lumineux des pistes, voies de circulation et aire de trafic y compris postes de stationnement  
Il convient de préciser si des feux sont de technologie LED.
- indicateurs visuels de pente d'approche  
Préciser l'angle de calage et la position par rapport au seuil d'atterrissage de piste ainsi que les caractéristiques significatives comme la marge de franchissement du seuil et le ou les aéronefs de référence pour le calcul.
- marques de piste, de voies de circulation et d'aire de trafic y compris postes de stationnement ;
- autres aides visuelles de guidage et de contrôle sur les voies de circulation (notamment les panneaux de signalisation et les aires de trafic, y compris les points d'attente avant la piste, les points d'attente intermédiaires, les points d'attente sur voie de service) ;
- alimentation électrique pour les aides visuelles, ainsi que les temps de commutation  
Les conditions de détermination des temps de commutation doivent être précisées (démarrage groupe sur coupure secteur, secours inversé, etc.)
- les emplacements et les désignations des itinéraires normalisés de circulation au sol, lorsqu'ils existent ;
- les emplacements de vérification des altimètres avant le vol, déterminés sur une aire de trafic, avec leur altitude.

### 3.6.2 Aides radioélectriques

Dans le cas où l'exploitant d'aérodrome est aussi le prestataire de services pour l'exploitation des aides radioélectriques, une description précise est demandée.

Dans le cas contraire, le plus fréquent (aides radioélectriques de la responsabilité du prestataire de services de la navigation aérienne), seuls les éléments significatifs pour l'exploitation de l'aérodrome sont à inclure ici :

- Aires sensibles et aires critiques,
- Impact éventuel sur la position des points d'attente,
- Alimentation électrique si celle-ci est fournie par l'exploitant,
- Toute autre information pertinente.

### 3.7 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

Il convient d'inclure ici les informations relatives à la catégorie d'aérodrome et au niveau du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (des aéronefs) de l'aérodrome ainsi que la position des locaux et points spécifiques de stationnement des véhicules.

Les informations relatives à la mise en œuvre du service SLI sont dans la partie 5 du manuel.

### 3.8 Dégagements de l'aérodrome

On inclut dans ce chapitre la liste et les caractéristiques (localisation, hauteurs, balisage) des principaux obstacles dans l'emprise de l'aérodrome, et aux abords.



Il convient de porter une attention particulière aux obstacles susceptibles d'avoir une incidence sur les surfaces de dégagement et un impact sur les minimums des procédures aux instruments.

Ces informations peuvent utilement être portées sur un fond de carte avec une échelle appropriée et inscrite sur ce celui-ci.

### 3.9 Plan(s)

L'objectif principal des plans demandés au titre du manuel d'aérodrome est de fournir aux agents de l'exploitant et à l'autorité de surveillance une vision globale des éléments principaux de l'aérodrome et de faciliter la localisation des parties d'infrastructure et d'aides à la navigation.

Il convient qu'au minimum, les plans suivants soient fournis :

- plan précisant les limites de l'aérodrome (emprise foncière) ;
- plan précisant les différentes zones de l'aérodrome, en faisant apparaître notamment la limite entre les aires de trafic et les aires de manœuvre, les zones de fret, les aérogares et l'implantation des aides à la navigation aérienne et météorologiques ;
- plan, à l'échelle, des aires de trafic, faisant notamment apparaître l'implantation des différents postes et le marquage associé ; plusieurs plans peuvent être insérés en fonction de la complexité et de l'étendue des aires de trafic ;
- plan de l'aire de manœuvre à l'échelle ;
- plan faisant apparaître le balisage lumineux, le PAPI (le cas échéant) et le balisage diurne, y compris les panneaux de signalisation.

En fonction de la complexité des plans et de la surface couverte, des échelles différentes peuvent être retenues, l'objectif étant que le plan fourni soit lisible et compréhensible (un plan complet de l'aérodrome sous format A4 ne permet évidemment pas de satisfaire ce critère !).

Dans le cas de la fourniture sur support informatique, l'exploitant doit s'attacher à choisir un format ne nécessitant pas de logiciel spécialisé pour la consultation. Dans le cas contraire, l'exploitant fournit à la DSACH le logiciel approprié pour la consultation.

Les plans font partie intégrante du manuel, même s'ils sont fournis en annexe ou sous un support informatique spécifique.

## **Partie 4 - Liste des autorisations et des dérogations délivrées par l'Autorité**

Les autorisations et les dérogations pérennes qui ont pu être accordées, antérieurement ou postérieurement à la délivrance du certificat, par l'administration doivent être recensées, y compris celles qui ont été délivrées à une autre entité que l'exploitant d'aérodrome et dont ce dernier est tenu d'avoir connaissance, notamment en raison de l'impact qu'elles peuvent avoir sur la gestion de l'aérodrome par l'exploitant d'aérodrome.

Il est rappelé que ces autorisations ou dérogations sont délivrées sur un fondement réglementaire. Dès lors, un courriel, une conversation téléphonique, une publication à l'AIP, etc. ne peuvent pas se prévaloir d'un tel statut.

Il est mentionné pour chaque autorisation ou dérogation :

- sa référence
- l'autorité qui l'a délivrée ;



- sa date de délivrance ;
- sa date d'entrée en vigueur, le cas échéant ;
- l'objet de la dérogation ou de l'autorisation, et les procédures associées ;
- le règlement sur la base duquel elle a été délivrée.



## Partie 5 - Tâches et moyens pour assurer la sécurité de l'exploitation

Dans cette partie, l'exploitant décrit l'ensemble des moyens qu'il met en œuvre, directement ou via une sous-traitance totale ou partielle, pour assurer la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.

Il est systématiquement demandé que le référentiel applicable (qu'il soit externe et/ou interne à l'exploitant), y compris les protocoles, les accords et les conventions, soit mentionné dans le manuel d'aérodrome. Cette demande a pour objectif de s'assurer que le cadre d'intervention de l'exploitant est suffisamment connu et explicite.

Il convient donc de préciser dans le manuel d'aérodrome :

- les textes réglementaires relatifs au thème concerné ;
- les conventions, avenants, protocoles, contrats, ou tout autre document en vertu desquels l'exploitant agit.

Il est recommandé d'apporter un soin particulier à l'établissement de ce référentiel qui constitue le fondement de l'action de l'exploitant d'aérodrome.

Ainsi que mentionné en début de ce guide, l'exploitant doit s'attacher à faire apparaître la répartition des responsabilités, même lorsque tout ou partie d'un thème n'est pas à sa charge.

Lorsque la charge d'un thème ou d'une partie d'un thème incombe à l'exploitant, il convient de préciser le service concerné ainsi que les éléments nécessaires à la mise en œuvre de la mission correspondante.

Lorsque l'exécution de tâches relevant de l'exploitant est confiée totalement ou partiellement à des sous-traitants, il revient à l'exploitant de décrire ce qu'il a mis en place pour imposer à ses sous-traitants la conformité de leurs installations, équipements et procédures d'exploitation aux lois et règlements applicables, notamment RACH 14.C.4.16 et NMO associée. Il est demandé de préciser le service du sous-traitant chargé de chaque tâche.

*Pour en faciliter la lecture, les dispositions de cette partie 5 sont présentées sous forme de tableau. Pour des raisons pratiques de gestion du manuel, il est conseillé de numéroter les sous-paragraphes (exemple 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, etc.)*

<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
5.1 Fourniture et suivi de l'information aéronautique :	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- la liste des informations devant être publiées</li> <li>- les procédures à suivre pour élaborer, transmettre et vérifier les informations sur l'aérodrome devant être publiées par le service de l'information aéronautique ;</li> <li>- les procédures de demande d'émission de NOTAM (en particulier, les agents désignés par l'exploitant pour le faire et les</li> </ul>	<p>Cette section fait référence aux procédures mises en place par l'exploitant, pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- organiser ses services en vue d'assurer ses missions, notamment pour la collecte et le suivi des informations à communiquer et pour la communication elle-même ;</li> <li>- identifier les informations qu'il doit communiquer, en vue de leur publication à l'AIP ;</li> <li>- identifier le service auquel il doit communiquer les informations ;</li> <li>- identifier le format de l'information (plans, fiches pré-formatées, etc.) et les modalités de sa transmission (notamment les délais) ;</li> <li>- communiquer les informations ;</li> </ul>



<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
<p>procédures de transmission de l'information à l'OFNAC.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- s'assurer de l'exactitude des informations communiquées et publiées ;</li> <li>- assurer une coordination avec les services de l'aviation civile.</li> </ul> <p><i>Note : il est probable que l'exploitant se voit proposer, par le prestataire de services d'informations aéronautiques, un protocole dans lequel les éléments clés de la transmission des données seront déjà définis.</i></p>
<p>5.2 Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale</p>	
<p>Procédures établies en vue de prévenir l'accès non intentionnel à l'aire de mouvement de l'aérodrome par des personnes, des véhicules ou des engins non autorisés.</p> <p>Ces procédures incluent le contrôle des clôtures.</p>	<p>Bien que ce thème soit connexe aux questions de sûreté, il convient de l'aborder au regard de la sécurité des aéronefs, les aspects de sûreté étant couverts par une procédure spécifique.</p> <p>Le problème de l'incursion des animaux, normalement traité dans le cadre du thème 13 : Péril animalier peut être abordé dans ce thème pour ce qui concerne la gestion des clôtures</p> <p>Cette section fait référence aux procédures mises en place par l'exploitant, notamment pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'organisation de ses services en vue d'assurer ses missions ;</li> <li>- le contrôle et la maintenance des accès à l'aire de mouvement ;</li> <li>- le contrôle et la maintenance des clôtures sur l'aérodrome ;</li> <li>- la coordination avec les autres acteurs de la plateforme, notamment dans le cas où une partie de l'aire de mouvement est gérée par un tiers (compagnie aérienne, constructeur, etc.).</li> </ul> <p>Il est fourni en annexe un plan des clôtures et un descriptif des types de clôtures utilisés</p> <p><i>Note : les procédures de contrôle des clôtures avec l'objectif de sécurité du manuel d'aérodrome ne préjugent pas des procédures mises en œuvre dans le cadre de la sûreté. Toutefois, il n'est pas exclu que des échanges d'informations, voire des dispositions communes, soient élaborées afin d'améliorer l'efficacité des actions des deux parties.</i></p>
<p>5.3 Plans d'urgence de l'aérodrome</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les mesures prévues pour faire face à des situations d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage ;</li> <li>- les exercices prévus pour les installations et le matériel d'aérodrome à utiliser en cas</li> </ul>	<p>Cette section ne se limite pas à la seule problématique des accidents d'aéronefs.</p> <p>L'exploitant mentionne les différents plans d'urgence en vigueur (accidents, cyclones, séismes...) dans lesquels il est impliqué. Il précise notamment les moyens mis à disposition par l'exploitant dans le cadre de l'activation de ces plans.</p>



<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
<p>d'urgence, notamment la périodicité des essais ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les organismes, organes et personnes ayant compétence pour intervenir en situation d'urgence, incluant numéros de téléphone, adresses électroniques ainsi que, le cas échéant, adresses SITA et fréquences radio ;</li> <li>- les procédures permettant de garantir la disponibilité des moyens à mettre en œuvre</li> <li>- les procédures mises en place dans le cadre des plans de secours propres à l'aérodrome permettant de préciser, notamment, le rôle de l'exploitant (plans de secours dans le cas d'accidents, de séisme, de cyclone...).</li> </ul>	<p>Il décrit les procédures qu'il met en œuvre pour ce qui le concerne ainsi que les coordinations établies avec les autres acteurs des plans d'urgence.</p> <p>L'exploitant mentionne la fréquence et la nature des exercices des plans d'urgence, pour les parties qu'il maîtrise, étant entendu que pour certains de ces plans, la réalisation d'exercices complets relève de l'Etat.</p> <p>Les dates des deux derniers exercices de mise en œuvre sont également indiquées.</p> <p>Lorsque les plans d'urgence prévoient la mise en œuvre de moyens ou leur mise à disposition par l'exploitant, ce dernier doit indiquer les procédures mises en place pour s'assurer que ceux-ci sont bien disponibles et opérationnels</p> <p>Ici, il convient de fournir les informations sur les documents établis par l'exploitant qui explicitent son rôle et précisent l'organisation mise en place de manière à répondre aux exigences des plans de secours</p> <p>Généralement l'élaboration des plans d'urgence et le pilotage de ceux-ci ne dépendent pas directement de l'exploitant d'aérodrome mais sont de la responsabilité de l'Etat.</p>
<p><b>5.4 Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (des aéronefs)</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les informations relatives au niveau de protection, aux installations, aux équipements, au personnel et aux procédures mises en place dans le cadre du sauvetage et de la lutte contre l'incendie ;</li> <li>- les modalités de la sous-traitance éventuelle, en particulier les moyens de contrôle du respect du</li> </ul>	<p>Il convient dans cette section de mentionner au moins :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le niveau de protection SSLIA de l'aérodrome, y compris les éventuelles modulations de niveau ;</li> <li>- la liste des installations (notamment le nombre de postes SSLI), équipements et personnels (une liste nominative n'est pas requise dans le manuel d'aérodrome) ;</li> <li>- les informations relatives à la mise en œuvre du service et plus largement à l'ensemble des procédures opérationnelles (Voir RACH 14.C.NMO.4.24)</li> </ul> <p>Quand l'aérodrome est un aérodrome côtier, le manuel d'aérodrome doit le préciser, ainsi que les moyens spécifiques mis en œuvre dans ce cas.</p> <p>Le manuel mentionne également les missions annexes que les agents chargés du SSLIA peuvent être amenés à effectuer (inspections de piste, lutte contre le péril animalier, etc.), sans dégrader les temps d'intervention.</p> <p>Pour des éléments de vigilance relatifs à la sous-traitance, se référer à l'introduction du présent chapitre 5.</p>



<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
<p>contrat, si les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie sont confiés à un sous-traitant</p>	
<p>5.5 Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement et communication de l'état de surface des pistes</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les procédures relatives aux inspections visuelles opérationnelles sur l'aire de mouvement ;</li> <li>- les procédures et les moyens de communication avec l'organisme assurant les services de la circulation aérienne pendant l'inspection et à l'issue</li> <li>- les procédures en cas d'anomalie détectée.</li> <li>- les procédures de création des RCR et de communication de l'état de surface des pistes</li> </ul>	<p>Sont ici visées les procédures d'inspections de l'aire de mouvement requises par le RACH 14.C.4.26 et d'évaluation et de communication de l'état de surface des pistes requises par le RACH 14.C.4.27.</p> <p>Le nombre d'inspections quotidiennes programmées est mentionné dans le manuel d'aérodrome avec les horaires appliqués (ou les plages horaires le cas échéant). Les modalités de déclenchement et de réalisation d'inspections supplémentaires sont indiquées.</p> <p>Cette section concerne la communication avec les services de la circulation aérienne lors des inspections, notamment pour pénétrer, traverser et sortir des chaussées aéronautiques (piste en particulier), ainsi que les moyens de communication utilisés pendant les inspections.</p> <p>Préciser ici les actions à mener au sein des services de l'exploitant d'aérodrome pour corriger les anomalies ainsi que les actions de communication vers l'organisme de contrôle et, le cas échéant, vers le prestataire de services d'information aéronautique.</p> <p>Porter ici les procédures spécifiques mises en œuvre pour satisfaire les exigences du RACH 14.C.4.27, notamment sur la méthode d'évaluation de l'état de surface et l'élaboration du RCR et sa communication aux services destinataires.</p> <p>Si tout ou partie de ces tâches ne sont pas réalisées par l'exploitant, insérer les références des protocoles correspondants.</p>
<p>5.6 Entretien de l'aire de mouvement</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les procédures relatives à l'entretien des pistes, des voies de circulation, des bandes, des systèmes d'évacuation des eaux et des aires de trafic ;</li> </ul>	<p>Le manuel d'aérodrome doit fournir des informations sur les procédures d'entretien des différents éléments de l'aire de mouvement (notamment pour ce qui concerne la portance, l'adhérence, l'uni et l'état de surface des pistes, des voies de circulation, de l'aire de trafic, l'état des bandes de piste, des systèmes de récupération des eaux, la présence d'objets sur les chaussées, etc.), pour ce qui concerne l'entretien préventif et l'entretien curatif, en précisant notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la fréquence des opérations d'entretien qui font l'objet d'une planification (inspection visuelle des</li> </ul>



<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
	<p>chaussées aéronautiques, dégommage, inspection des systèmes d'assainissement et de drainage, fauchage, etc.) ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les modalités de déclenchement d'actions curatives ;</li> <li>- les méthodes d'évaluation de l'état des chaussées ;</li> </ul> <p>Ce paragraphe ne se substitue pas aux exigences d'inspections quotidiennes des aires, mais les informations continues issues de ces inspections sont aussi des données d'entrée pour l'entretien des infrastructures.</p> <p>Préciser les modalités de coordination avec les services intéressés pour la programmation des opérations et des visites d'entretien.</p>
<p><b>5.7 Procédures liées aux intempéries sortant du cadre des plans d'urgence :</b></p>	
<p>Chapitre indiquant les procédures et moyens éventuels mis en place pour les intempéries (fortes pluies, vents forts, etc.).</p>	<p>Il convient de décrire ici les procédures applicables en cas d'intempéries dont la gravité ne déclenche pas l'activation des plans d'urgence mais nécessite la mise en place de procédures spécifiques pour garantir la sécurité de l'exploitation.</p> <p>Ces procédures peuvent logiquement être partiellement communes avec celles utilisées dans le cadre des plans d'urgence.</p> <p>Cette section concerne également les modalités de communication et d'information avec les usagers, les services de la météorologie et le contrôle aérien. Le format des informations communiquées peut être utilement précisé dans le manuel d'aérodrome, ou dans les procédures visées dans le manuel d'aérodrome.</p> <p>Sont concernées ici les procédures mises en place dans le cadre de la gestion des situations météorologiques particulières. Les intempéries notamment visées ici sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les pluies fortes (chaussées inondées, zones impraticables, etc.) ;</li> <li>- les vents forts (arrimage des matériels de piste, positionnement des aéronefs, etc.).</li> </ul> <p>Il est possible d'insérer également ici les procédures éventuellement activables dans le cas de séisme de faible ampleur qui ne relèveraient pas d'un plan d'urgence.</p> <p>Il convient de souligner que le cas des cyclones est normalement traité dans le 5-3 Plans d'urgence de l'aérodrome</p>



<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
<b>5.8 Systèmes d'aides visuelles et circuits électriques de l'aérodrome</b>	
<p>Procédures relatives aux inspections et à la maintenance des feux aéronautiques (y compris le balisage des obstacles), des panneaux de signalisation, des marques, du balisage diurne et des circuits électriques avec notamment les dispositions pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'exécution d'inspections pendant et en dehors des heures normales d'ouverture de l'aérodrome avec la liste de vérification pour ces inspections ;</li> <li>- l'enregistrement du résultat des inspections et les mesures de suivi visant à remédier aux déficiences ;</li> <li>- l'exécution de l'entretien courant et de l'entretien d'urgence,</li> </ul> <p>et précisant les sources d'alimentation électrique auxiliaire, le cas échéant, et, s'il y a lieu, les détails de toute autre méthode pour répondre à une défaillance partielle ou totale des systèmes</p>	<p>Les modalités d'intervention sur les systèmes électriques et de balisage sont abordées dans ce thème. La fourniture d'énergie et du balisage est à aborder dans ce thème.</p> <p>La maintenance des feux inclut notamment les mesures de luminosité et de colorimétrie des feux, notamment pour tenir compte du vieillissement des optiques, de l'influence de la gomme ou autres contaminants déposés sur la piste en ce qui concerne les feux encastrés et plus largement des polluants divers pour les feux hors sol.</p> <p>Il est demandé d'indiquer les temps de commutation.</p> <p>Le balisage des obstacles dans les zones grevées de servitudes aéronautiques est à traiter dans cette section en précisant ce qui relève de la responsabilité directe de l'exploitant matière de maintien en service opérationnel et ce qui dépend d'entités tierces. Dans ce dernier cas, il convient de préciser les modalités de communication vers ces entités en cas de défaillance.</p> <p>Il convient également de préciser les dispositions spécifiques de communication vers les services du contrôle aérien et d'information aéronautique en cas d'anomalie susceptible d'avoir une influence sur les minimums opérationnels d'aérodrome.</p>
<b>5.9 Sécurité des travaux sur l'aérodrome</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les procédures relatives à la planification, à l'exécution des travaux de construction et d'entretien sur l'aire de mouvement et à proximité de celle-ci ;</li> <li>- les procédures de coordination et de diffusion de l'information aux organismes concernés par les travaux, y compris les procédures de communication avec l'organisme assurant les services de la circulation aérienne pendant les travaux.</li> </ul>	<p>Cette section mentionne les procédures définies par l'exploitant pour assurer la sécurité des travaux, en intégrant la programmation, l'ouverture du chantier, la conduite des travaux, le suivi de ces travaux et la clôture du chantier (notamment le balisage, le marquage du chantier, nettoyage du chantier et de ses abords, de risques de projection de matériaux, de la visite de fin de chantier pour s'assurer que la zone peut être remise en service, etc.). La gestion des prolongements de chantier ne doit pas être oubliée.</p> <p>La proximité mentionnée dans cette section, s'entend comme les zones, hors aire de mouvement, sur lesquelles un chantier a un impact sur la circulation des aéronefs.</p> <p>Il sera fait mention des procédures associées et des éventuelles restrictions d'utilisation</p> <p>Les communications visées ici concernent la programmation du chantier, son exécution et la clôture du chantier</p>



<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
	La procédure de gestion des changements requise au RACH 14.C.4.14 est un outil indispensable à la sécurité des travaux
<b>5.10 Gestion de l'aire de trafic</b>	
<p>Procédures relatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à la répartition de la gestion du trafic sur l'aérodrome entre les services de l'exploitant et ceux chargés de la circulation aérienne ;</li> <li>- à la coordination avec les services du contrôle d'aérodrome sur l'aire de trafic, y compris la gestion des avis de vent fort et de forte pluie ;</li> <li>- à l'attribution des postes de stationnement ;</li> <li>- aux autorisations de repoussage et de démarrage des aéronefs ;</li> <li>- au placement et au guidage des aéronefs</li> </ul>	<p>Le manuel d'aérodrome fournit les renseignements relatifs aux moyens matériels, ressources humaines et aux procédures de gestion de l'aire de trafic, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour l'établissement des plans de parking ;</li> <li>- pour la définition des zones de stockage des matériels de piste ;</li> <li>- pour l'attribution des postes de stationnement (établissement du planning, diffusion aux tiers concernés, compatibilité avec la capacité des postes, etc.) ;</li> <li>- pour l'accostage des aéronefs, notamment pour l'utilisation du système d'accostage le cas échéant ;</li> <li>- pour la mise en route et le repoussage des aéronefs ;</li> <li>- pour la coordination avec les autres organismes intervenant sur l'aire de trafic (services de la navigation aérienne, exploitants en escale, essenciers, compagnies aériennes, etc.).</li> </ul> <p>Un plan faisant apparaître clairement la ligne de séparation entre l'aire de manœuvre et l'aire de trafic peut être utilement inséré en annexe au manuel d'aérodrome.</p>
<b>5.11 Sécurité sur l'aire de trafic</b>	
<p>Chapitre indiquant les procédures (y compris celles rédigées par les sous-traitants dans le cas où certaines des opérations sont assurées par ceux-ci) relatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à la protection contre le souffle des réacteurs et des rotors et contre les dangers liés aux hélices ;</li> <li>- aux mesures de protection pendant les opérations d'avitaillement ;</li> <li>- au balayage et au nettoyage des aires de trafic ;</li> <li>- aux comptes rendus d'évènements de sécurité, incidents et accidents survenant sur les aires de trafic ;</li> </ul>	<p>Le plan type de manuel d'aérodrome mentionne dans ce chapitre les comptes rendus d'incident et d'accident survenant sur les aires de trafic. Ce point est partie intégrante du SGS (chapitre 6), il n'est ainsi pas requis de traiter ici de manière détaillée des procédures de notification d'évènement</p> <p>Le manuel d'aérodrome fait référence aux procédures relatives aux points suivants (lorsque ces procédures sont fournies dans le cadre d'autres chapitres du manuel, par exemple inspections, balayage, etc., il n'est pas nécessaire de les reproduire ici ; une référence suffit) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- protection contre le souffle des réacteurs (établissement des itinéraires de circulation des véhicules et des personnes, mise en place de barrières anti-souffle) ;</li> <li>- mesures de protection pendant les opérations d'avitaillement lorsque l'exploitant assure lui-même (ou sous-traité) le service ;</li> <li>- formation des personnels chargés de l'avitaillement, lorsque l'exploitant assure lui-même (ou sous-traité) le service ;</li> <li>- déversement accidentel de carburant ;</li> </ul>



<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
<p>- aux mesures de protection du personnel travaillant sur l'aire ainsi que de contrôle du respect de ces mesures.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- balayage et nettoyage des aires de trafic (définitions des seuils d'interventions curatives et préventives, modalités de communication et de demande d'intervention, intervention, etc.) ;</li> <li>- mise en œuvre des inspections de l'aire de mouvement des aérodromes ;</li> <li>- enlèvement des objets se trouvant sur les chaussées aéronautiques et pouvant constituer un danger pour les aéronefs ou les véhicules et piétons se trouvant à proximité ;</li> <li>- formation des agents appelés à circuler sur l'aire de trafic ;</li> <li>- mesures de protection du personnel travaillant sur l'aire de trafic ainsi que le contrôle du respect de ces mesures (cela comprend également la définition des circuits piétons et véhicule, l'établissement des règles de circulation routière, le port de baudrier, etc.).</li> </ul> <p>Le plan sur les aires de trafic visé au § 3.9 fait apparaître les ZEC lorsque de telles zones existent ainsi que les zones de stockage du matériel de piste</p> <p>Le manuel indique les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les spécifications imposées par le cahier des charges ;</li> <li>- les procédures pour s'assurer du respect des dispositions contenues dans le cahier des charges, notamment les règles définies par l'exploitant en cas de manquement de son sous-traitant</li> </ul>
<p>5.12      Contrôle des véhicules sur l'aire de mouvement</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les procédures relatives aux mesures applicables en matière de circulation des véhicules sur l'aire de mouvement ;</li> <li>- les procédures relatives à la délivrance des attestations de formation à la conduite sur les aires de trafic et sur les aires de manœuvre ;</li> <li>- les procédures relatives à la formation du personnel aux risques de la conduite sur les aires de trafic et sur les aires de manœuvre ;</li> <li>- les procédures relatives à la sensibilisation des piétons sur l'aire de mouvement ;</li> <li>- les procédures relatives au plan d'évolution des véhicules à l'intérieur de l'emprise ;</li> </ul>	<p>Le manuel d'aérodrome fait référence</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aux procédures définissant les règles de circulation routière sur l'aérodrome pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs ;</li> <li>- aux procédures de délivrance des formations et, le cas échéant, des autorisations de circuler sur l'aire de mouvement, de sensibilisation du personnel aux dangers liés au souffle des réacteurs, aux autres dangers spécifiques de l'aérodrome, à l'utilisation des radios, au respect des aires critiques et des aires sensibles, etc. ;</li> <li>- aux procédures relatives aux communications entre les agents circulant dans les véhicules sur l'aire de mouvement, et les services du contrôle de la circulation des aéronefs (phraséologie, points de contact, etc.) ;</li> <li>- aux procédures permettant de garantir que les véhicules circulant sur l'aire de mouvement sont convenablement équipés (équipement de communication pour les véhicules amenés à circuler sur la piste, couleur du véhicule, gyrophares, etc.).</li> </ul> <p>Conformément au plan-type de manuel d'aérodrome, un plan d'évolution des véhicules à l'intérieur de l'emprise doit être fourni dans le manuel d'aérodrome. Il peut être mis en annexe</p>



<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les mesures que l'exploitant impose à ses sous-traitants pour le respect des mesures de circulation routière sur l'aire de mouvement.</li> </ul>	<p>Dans le cas d'une sous-traitance, le manuel indique les éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les spécifications imposées par le cahier des charges ;</li> <li>- les procédures pour s'assurer du respect des dispositions contenues dans le cahier des charges, notamment les règles définies par l'exploitant en cas de manquement de son sous- traitant</li> </ul>
<p>5.13 Prévention du péril animalier</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- les procédures d'évaluation du risque animalier</li> <li>- les périodes d'activité du service ;</li> <li>- les moyens de prévention, d'effarouchement et de prélèvement mis en œuvre ;</li> <li>- les procédures de prévention, d'effarouchement et de prélèvement ;</li> <li>- la formation des agents</li> <li>- les mesures de sécurité relatives à l'utilisation et au stockage du matériel pyrotechnique, laser et des armes à feu.</li> </ul>	<p>La première étape de la gestion du risque animalier est celle de l'évaluation de ce risque sur l'aérodrome et aux abords. Il convient de préciser ici les actions de l'exploitant relatives à cette évaluation.</p> <p>Dans le cas où le service n'est pas rendu H24, il convient de mentionner les périodes et les horaires d'activité du service de lutte contre le péril animalier, ainsi que les moyens mis en œuvre. Il convient aussi de mentionner les procédures établies en cas d'incursion d'animaux sur l'aire de mouvement.</p> <p>Il n'est pas nécessaire de mentionner ici les procédures de maintenance et de contrôle de l'état des clôtures de l'aérodrome déjà traitées dans le 5.2 du plan type de manuel d'aérodrome (il convient dans ce cas de renvoyer dans le manuel d'aérodrome au thème correspondant).</p> <p>Tout comme dans la section sur le SSLI, les moyens concernent les équipements, les matériels, les installations les procédures et les personnels incluant la formation et les éventuelles habilitations à l'utilisation d'équipements dangereux (armes) sont décrits.</p> <p>Une attention particulière doit être portée aux conditions de d'utilisation et de stockage sécurisé des équipements pyrotechniques, armes, laser présentant un danger réel. Les éléments correspondants sont décrits ici.</p> <p>Si les services de lutte contre le péril aviaire/animalier sont confiés à un sous-traitant, il convient de préciser les modalités de la sous-traitance, notamment les moyens de contrôle mis en place</p> <p>Les consignes opérationnelles locales (cheminement des interventions, vigilance en période de fauchage, transmission des informations sur l'activité animalière, aviaire notamment) du service sont au moins référencées.</p> <p>Sont également attendus ici des éléments en rapport avec l'évaluation du risque décrivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le contexte local ayant une influence sur la sécurité (présence de zones d'attraction d'oiseaux, gestion des surfaces non revêtues qui tiennent compte du péril aviaire etc.) ainsi que les actions sur l'environnement aptes à rendre l'aérodrome inhospitalier pour les oiseaux, sur les incursions constatées d'animaux, etc. ;</li> </ul>



<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- l'adaptation des consignes et procédures à l'évolution du risque</li> </ul>
<p>5.14 Contrôle des obstacles</p>	
<p>Les procédures relatives au contrôle et à la notification des obstacles à l'intérieur et à l'extérieur de l'emprise de l'aérodrome, notamment en ce qui concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la surveillance du respect des surfaces aéronautiques de dégagements et, le cas échéant, des servitudes radioélectriques ;</li> <li>- la communication des éléments ne respectant pas les surfaces aéronautiques de dégagement et, le cas échéant, les servitudes radioélectriques ;</li> <li>- le contrôle des obstacles, les procédures de traitement pour ceux qui dépendent de l'exploitant et les procédures de notification à l'OFNAC pour les autres ;</li> <li>- la notification à l'OFNAC de la nature, de l'emplacement des obstacles et de toute modification les concernant, notamment pour la publication par la voie de l'information aéronautique.</li> </ul>	<p>S'ils existent, le manuel d'aérodrome donne les références du plan de servitudes aéronautiques protégeant l'aérodrome, ainsi que du plan de servitudes radioélectriques de protection contre les obstacles. Si ces plans sont en cours d'établissement ou de modification, il est utile de le mentionner.</p> <p>Dans le cas contraire, l'exploitant doit préciser les procédures et modalités de transmission des informations relatives aux obstacles identifiés susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'exploitation dont il n'a pas la maîtrise.</p> <p>Ainsi, cette section doit faire apparaître les informations relatives aux procédures que l'exploitant a mises en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pour suivre les obstacles préalablement identifiés, et pour relever les nouveaux obstacles, dans les zones sur lesquelles il est responsable de leur suivi (méthode, fréquence, etc.) ;</li> <li>- pour la communication et la notification auprès des autorités compétentes de ces obstacles identifiés, ainsi que pour les obstacles, hors de sa zone de compétence, mais dont il aurait connaissance ;</li> <li>- pour veiller au respect des dégagements et des servitudes sur les chantiers relevant de sa compétence (que ces chantiers soient sous sa responsabilité ou celle de sous-traitants) ;</li> <li>- pour faire procéder à la suppression des obstacles constituant un danger pour la circulation aérienne, lorsque ces obstacles relèvent de sa responsabilité ;</li> <li>- pour évaluer, dans les zones de sa compétence, les obstacles perçant les surfaces de dégagement définies le RACH 14 sous partie A et, éventuellement sous partie B ;</li> <li>- pour installer le balisage requis lorsque cela lui incombe.</li> </ul> <p>Il est utile de fournir en annexe au manuel d'aérodrome un plan faisant apparaître les différentes zones sur lesquelles l'exploitant doit assurer le suivi des obstacles, en faisant apparaître les contraintes. Ainsi que la liste des obstacles répertoriés et balisés</p> <p>Il convient de préciser qui, de l'exploitant ou du prestataire de services de la navigation aérienne, a la responsabilité de la mise à jour de la carte OACI de type A.</p> <p><i>Note : pour le respect des servitudes radioélectriques, se référer aussi au § 5.17 du manuel d'aérodrome.</i></p>



<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
<b>5.15 Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés</b>	
<p>Procédures relatives à l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.</p>	<p>Cette section contient les informations relatives aux procédures que l'exploitant a mises en place pour procéder ou faire procéder à l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, sur l'aire de mouvement et autres parties de l'aérodrome, susceptibles de créer une gêne pour l'exploitation</p> <p>Si un plan d'enlèvement a été établi, alors il convient de le mentionner.</p> <p>Lorsque les moyens utilisables pour procéder à l'enlèvement ne sont pas sur la plate-forme, et que le recours fait l'objet d'une convention particulière, alors cette convention est mentionnée.</p> <p>Il est conseillé d'indiquer les moyens disponibles dans le manuel d'aérodrome, qu'ils soient sur la plate-forme ou extérieurs.</p>
<b>5.16 Gestion des marchandises dangereuses</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>-les procédures mises en place pour assurer la sécurité de la manutention et du stockage des matières dangereuses ;</li> <li>-les procédures relatives aux méthodes et moyens de contrôle des installations utilisées pour le stockage et la manutention des matières dangereuses</li> <li>- les procédures ou protocoles relatifs au stockage et à la gestion des carburants d'aviation</li> </ul>	<p><i>L'existence de cette section n'implique pas que l'exploitant ait obligation de traiter les marchandises dangereuses sur l'aérodrome.</i></p> <p>Dans cette section, l'exploitant indique les zones de l'aérodrome où des matières dangereuses sont stockées, ainsi que les cheminements associés.</p> <p>L'objectif poursuivi ici est de s'assurer que l'exploitant a une connaissance exacte des différentes zones de stockage, de la circulation des matières dangereuses, des autorisations obtenues et des déclarations faites auprès des autorités compétentes. Les dispositions du présent paragraphe viennent en complément de celles relatives à la sécurité sur l'aire de trafic et ne préjugent pas des procédures mises en place par les exploitants d'aéronefs.</p> <p>Dans le cas où des accords sont établis avec d'autres organismes intervenant sur l'aérodrome et stockant des matières dangereuses, il convient de les mentionner. Ces accords peuvent prévoir notamment la transmission à l'exploitant de l'aérodrome des autorisations et des déclarations prévues par la réglementation relative aux installations classées, le suivi des zones de stockage, etc</p> <p>Dans le cas particulier du carburant destiné à l'avitaillement des aéronefs, l'exploitant décrit les dispositions prises pour garantir le respect du RACH 14.C.4.34 et NMO associée, relatifs à la qualité du carburant. Dans le cas où cette activité est sous-traitée, il convient de préciser sous quelles conditions le distributeur de carburant informe l'exploitant de toute anomalie.</p>



<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
<p>5.17 Protection des emplacements des aides à la navigation</p>	
<p>Procédures destinées à assurer la protection des aides radioélectriques à la navigation implantées sur l'aérodrome afin d'éviter toute dégradation de leur performance</p>	<p><i>Le contrôle des obstacles et leur suppression est aussi abordé dans le § 5.14 Contrôle des obstacles.</i></p> <p>La protection des emplacements des aides à la navigation porte sur l'entretien de l'état de surface des aires et l'interdiction ou la limitation de circulation des véhicules dans ces aires afin d'éviter toute dégradation de leur performance.</p> <p>Le manuel d'aérodrome précise les plans de référence existants sur lesquels sont établis des servitudes en liaison avec les aides à la navigation. S'il n'existe pas de plan de servitudes réglementaire, les spécifications techniques données par l'exploitant des moyens radioélectriques, généralement le prestataire de services de la navigation aérienne, sont utilisées.</p> <p>Le manuel d'aérodrome donne des précisions sur les procédures, consignes opérationnelles et moyens mis en place par l'exploitant pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- assurer la protection et l'entretien des emplacements des aides à la navigation, y compris le fauchage ;</li> <li>- s'assurer de la connaissance, par tous les intervenants concernés, des contraintes liées au respect des aides à la navigation et de la prise en compte de ces contraintes dans les projets de développement et pour tous les travaux ayant lieu sur la plate-forme ;</li> <li>- la coordination avec les services de la navigation aérienne.</li> </ul> <p>Les consignes opérationnelles ou les procédures contiennent notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un plan décrivant l'ensemble des aires à protéger et les aides à la navigation associées ;</li> <li>- la nature et la périodicité des contrôles,</li> <li>- les protocoles ou accords d'intervention entre l'exploitant et le prestataire de services de navigation aérienne</li> </ul>



## Partie 6 - Système de gestion de la sécurité (SGS)

La mise en place d'un système de gestion de la sécurité par l'exploitant d'aérodrome est une exigence introduite par le RACH 19.1.4, précisée dans le RACH 14.C.4.9.5.

Les spécifications auxquelles doivent répondre les systèmes de gestion de la sécurité sont définies dans la 14.C.NMO.4.9.

Le plan type de manuel d'aérodrome définit dans son chapitre 6 les informations qu'il convient de porter dans ledit manuel pour ce qui concerne la présentation et l'organisation du système de gestion de la sécurité.

Il est important de noter que cette partie 6 n'est pas un élément à part, mais est étroitement liée aux dispositions décrites dans les autres parties du manuel, notamment la partie 5 relative aux tâches et moyens mis en œuvre pour assurer la sécurité de l'exploitation. Ce lien étroit doit être présent à l'esprit de l'exploitant dans l'élaboration de son système de la sécurité et sa description dans le manuel d'aérodrome.

Il est proposé aux exploitants de suivre la structure ci-après pour la rédaction de la partie 6 du manuel.

*Note : Cette proposition de structure du manuel prend en compte les dispositions de la NMO associée au RACH 19.1.4 et en précise celles-ci dans une forme qui, à l'expérience, est adaptée au fonctionnement de système SGS d'un exploitant d'aérodrome. La gestion des risques de sécurité, par exemple, s'intègre dans le processus de mise en œuvre de la politique de sécurité qui alimente celui de l'assurance de la sécurité.*

<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
<b>6.1 Dispositions générales</b>	
<p><b>6.1.1 Politique de sécurité</b></p> <p>La politique et les critères de sécurité de l'exploitant d'aérodrome pour l'aérodrome avec un énoncé de la politique générale indiquant les priorités, les objectifs généraux et les indicateurs de sécurité associés aux critères de sécurité ;</p>	<p>Le manuel d'aérodrome contient la politique du dirigeant responsable de l'exploitant et son engagement en matière de gestion de la sécurité. Cet engagement est signé par le dirigeant responsable de l'exploitant.</p> <p>Sont décrits la liste des objectifs de sécurité définis par l'exploitant, adaptés aux risques et au contexte d'exploitation de l'aérodrome, et celle des indicateurs permettant de vérifier le respect de ces objectifs.</p> <p>L'exploitant précise les modalités d'identification des dangers pour l'exploitation de l'aérodrome.</p>
<p><b>6.1.2 Fonction SGS</b></p> <p>-le champ d'application du SGS (ensemble des domaines concernés par le processus de certification et relevant de l'exploitant) ;</p> <p>- la fonction en charge du SGS (composition, organisation, place</p>	<p>Le manuel décrit au moyen d'un organigramme la structure du SGS. L'organigramme doit permettre d'identifier le dirigeant responsable de l'exploitant, le responsable SGS et son indépendance des fonctions opérationnelles, les différents acteurs ayant un rôle dans le SGS ainsi que leur position dans l'organisation de l'exploitant. En pratique un seul organigramme est demandé. Il convient donc d'intégrer et d'identifier clairement les fonctions exigées au</p>



<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
<p>dans l'organisation générale de l'exploitant d'aérodrome).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les moyens complémentaires mis en place lorsque la taille de l'organisation ne permet pas l'indépendance de la fonction chargée du SGS ;</li> </ul>	<p>titre de la partie 6 dans l'organigramme requis au § 2.6 du plan type</p> <p>Dans le cas où la taille de l'organisation ne permet pas d'avoir une entité propre chargée de la fonction SGS, le manuel mentionne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les moyens extérieurs et mécanismes mis en place pour garantir l'indépendance de la fonction ;</li> <li>- les documents contractuels passés avec les partenaires extérieurs précisant les actions menées.</li> </ul>
<p><b>6.1.3 Lignes de responsabilité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les principes d'attribution des responsabilités des personnels et des structures relatives à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome incluant un énoncé des missions en matière de sécurité.</li> </ul>	<p>Le manuel fait apparaître explicitement les responsabilités de chaque personnel (ou type de fonction) en matière de sécurité (description ou extrait de fiches de poste). Il est souhaitable d'intégrer ces éléments au § 2.7 afin d'avoir une vision globale de l'organisation et des missions. Un renvoi à ce paragraphe est alors suffisant ici.</p> <p>Le manuel décrit les moyens mis en place pour assurer la prise de connaissance et de conscience des responsabilités dans le domaine de la sécurité de chaque personnel.</p> <p>Le manuel décrit les modalités de mise à jour des responsabilités de chaque personnel en matière de sécurité.</p>
<p><b>6.2 Mise en œuvre de la politique de sécurité</b></p>	
<p><b>6.2.1 Gestion des compétences et formation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Procédures permettant de s'assurer que les employés sont formés de manière adéquate et qu'ils possèdent les titres et qualifications requis pour accomplir les tâches qui leur sont confiées (nature des formations, titres et qualifications du personnel) ;</li> </ul>	<p>L'exploitant décrit les modalités d'élaboration des plans de formation initiale ou les procédures (avec leurs références) de formation des personnels exerçant des tâches susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité (définition des besoins, définition des priorités, etc....). Il décrit également les modalités de suivi de formation des personnels.</p> <p>Ces procédures permettent de connaître les compétences requises par chaque agent pour remplir ses fonctions, et de connaître précisément les compétences de chaque personnel. Elles décrivent comment l'exploitant assure le maintien de compétence et les qualifications de ses agents.</p> <p>En ce qui concerne les sous-traitants, le manuel décrit comment l'exploitant veille à ce que les sous-traitants s'assurent que leurs agents sont qualifiés et compétents pour les missions qui leurs sont confiées.</p>
<p><b>6.2.2 Sensibilisation à la sécurité</b></p>	



<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
<p>Actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome et au fonctionnement du système de gestion de la sécurité ;</p>	<p>Le manuel décrit les actions de l'exploitant en matière de sensibilisation de ses personnels et de ceux de ses sous-traitants à la sécurité de l'exploitation et aux objectifs et au fonctionnement du SG, incluant la notion de « culture juste ».</p> <p>Pour être efficace la « profondeur » de la sensibilisation doit être adaptée au profil et au métier des personnels concernés.</p>
<p><b>6.2.3 Evaluation et atténuation des risques</b></p> <p>Procédures permettant d'évaluer l'impact sur la sécurité des modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome et de déterminer les mesures appropriées qui en résultent ;</p>	<p>Le manuel décrit ici les modalités d'évaluation et d'atténuation (ou de réduction) des risques mises en œuvre lors de modifications liées à l'exploitation ou à l'infrastructure.</p> <p>Il décrit les modalités de détection des modifications, la désignation des agents en charge des évaluations d'impact sur la sécurité, l'identification des participants à l'analyse, les modalités de réalisation et de validation des analyses d'impact. La procédure mentionne également les modalités de suivi des évaluations d'impact (mise en place des mesures de réduction des risques) et de leur archivage (lieu, personne en charge de l'archivage, durée, etc.)</p> <p><i>La procédure relative aux changements et ses documents associés permettent logiquement de remplir cet objectif.</i></p> <p>Il est important d'y inclure une méthodologie d'évaluation de l'évolution des risques intrinsèques à l'aérodrome non liés à un changement initié par l'exploitant ou initié par des tiers dans lequel l'exploitant est impliqué.</p>
<p><b>6.2.4 Gestion documentaire</b></p> <p>Documentation du système de gestion de la sécurité, comprenant entre autres les procédures de diffusion de la documentation à jour aux personnels et aux tiers concernés ;</p>	<p>Le manuel décrit et donne la référence de la procédure de gestion documentaire (il peut s'agir d'une procédure qualité si un système qualité est mis en place).</p> <p>Cette procédure contient au minimum les informations suivantes : liste des documents identifiés, modalités de mise à jour, d'approbation des documents, de diffusion aux personnels concernés, d'archivage, de suppression des documents périmés, de référencement des documents, de veille réglementaire, révision périodique de la documentation.</p> <p>Cette procédure décrit également les modalités de diffusion de la documentation aux sous-traitants et les modalités de mise à disposition de la documentation pour les autres tiers</p>



<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
<p style="text-align: center;"><b>6.2.5 Evènements de sécurité</b></p> <p>Procédures de recueil, notification et traitement des évènements liés à la sécurité (enregistrement, analyse, délais de traitement, définition et suivi des mesures correctives...);</p>	<p>Le manuel décrit les modalités de recueil des évènements et incidents et les modalités de leur transmission (personne en charge de la collecte, de la transmission, support de transmission) à l'OFNAC comme requis par le RACH 19.</p> <p>Le manuel décrit également les modalités de recueil et d'enregistrement des évènements dans le cadre du SGS de l'exploitant : les types d'évènements, les modalités d'analyse incluant les coordinations éventuelles avec les tiers, les délais d'analyse, de mise en place et de suivi des actions correctives et de mesure de leur efficacité.</p> <p>Le manuel identifie également les personnels de l'exploitant responsables du traitement des évènements, leurs compétences.</p> <p>Le manuel précise les modalités de retour d'information. Lorsque le notifiant est connu, il est essentiel de lui faire un retour personnalisé.</p>
<p style="text-align: center;"><b>6.2.6 Tiers sous-traitants</b></p> <p>Dispositions prévues dans les documents contractuels entre l'exploitant et les tiers agissant pour son compte pour s'assurer que les activités de ces derniers sont soumises aux dispositions du SGS ;</p>	<p>Le manuel décrit les modalités d'établissement des contrats passés entre l'exploitant et les tiers intervenant pour son compte (sous-traitants). Le manuel décrit également les dispositions prises pour l'intégration des exigences liées au SGS dans les documents contractuels.</p> <p>Le manuel contient les références des contrats passés avec les tiers intervenant pour son compte.</p> <p>Le manuel décrit le mécanisme établi par l'exploitant pour s'assurer de la connaissance et de la mise en œuvre des exigences générales de sécurité par l'ensemble de ses sous-traitants</p>
<p style="text-align: center;"><b>6.2.7 Coordination avec les tiers non sous-traitants</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Procédures de coordination entre le système de gestion de la sécurité de l'exploitant et ceux des tiers intervenant sur l'aérodrome ;</li> <li>- Modalités de coordination des actions de l'exploitant avec celles des tiers, intervenant sur l'aérodrome, n'ayant pas de système de gestion de la sécurité</li> </ul>	<p>Le manuel décrit les actions de coordination entre les actions de l'exploitant et celles des autres tiers intervenant sur la plate-forme ainsi que leurs éventuelles formalisations</p> <p>Le manuel décrit les actions et moyens de coordination du SGS de l'exploitant avec celui des tiers, quand il en existe, notamment celui du prestataire de service de la navigation aérienne.</p> <p>Il contient les modalités d'échanges relatifs au fonctionnement du SGS avec les tiers n'en disposant pas. L'identification d'un correspondant sécurité chez ces tiers est un élément minimum.</p>



<i>Dispositions du plan type</i>	<i>Précisions</i>
6.3 Assurance de la sécurité	
<p><b>6.3.1 Enregistrements de sécurité</b></p> <p>Procédures d'enregistrement des informations et les lieux et durées d'archivage ;</p>	<p>Le manuel liste les enregistrements de sécurité de l'exploitant en précisant leur nature, leur disponibilité, leur durée de conservation, leur support de conservation, le service ou la personne en charge de leur conservation, etc. Il n'est pas demandé de dupliquer ici des informations qui auraient déjà été portées en 6.2.4.</p> <p>Les enregistrements de sécurité sont l'ensemble des éléments permettant de garder la trace du fonctionnement de l'exploitation en matière de sécurité et notamment le fonctionnement du SGS.</p>
<p><b>6.3.2 Suivi des indicateurs de sécurité</b></p> <p>- les procédures de suivi des indicateurs associés aux objectifs de sécurité ;</p>	<p>Le manuel décrit les méthodes utilisées pour le suivi des indicateurs associés aux objectifs de sécurité (tableau de bord contenant, les objectifs de sécurité, les indicateurs associés, la méthode de remplissage de ce tableau, la fréquence de remplissage, la disponibilité du tableau...).</p> <p>Le manuel décrit le mécanisme d'analyse de l'évolution de valeurs des indicateurs et les modalités de révision des objectifs et des indicateurs.</p>
<p><b>6.3.3 Suivi des actions correctives</b></p> <p>- les procédures de mise en œuvre des mesures correctives lors de toute évolution éventuelle pour la sécurité ;</p>	<p>Le manuel décrit les modalités d'établissement et de mise en œuvre des actions correctives (entités responsables, nature, fréquence ...) identifiées à la suite de l'analyse des indicateurs, du traitement des événements de sécurité, du retour d'expérience, etc.</p>
<p><b>6.3.4 Audits internes</b></p> <p>-les modalités d'établissement et de réalisation des audits internes en vue de vérifier le niveau de conformité de l'aérodrome et le bon fonctionnement du SGS ;</p>	<p>La réglementation n'exige pas explicitement la mise en place d'audits internes. Toutefois, c'est un outil fondamental pour avoir une vision globale, claire et objective du fonctionnement du SGS.</p> <p>Ces procédures contiennent au minimum les informations suivantes : choix des services et des thèmes audités, fréquence des audits, objet des audits, planning, composition des équipes (indépendance des auditeurs), formation des auditeurs, réalisation des audits, rapports d'audits, modalités de prise en compte des résultats des audits...).</p> <p>Si l'exploitant n'a pas les ressources pour mettre en œuvre ces audits au sein de l'organisation (difficultés de trouver des auditeurs indépendants de la structure auditée par exemple), il peut faire appel à des prestataires ou met en place des audits croisés avec d'autres exploitants.</p>



<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
<p>6.3.5 Gestion des changements</p> <p>- les modalités d'identification des changements qui peuvent influencer sur le niveau des risques de sécurité liés à l'exploitation de l'aérodrome et de déterminer et gérer les risques de sécurité susceptibles de découler de ces changements.</p>	<p>Le manuel décrit la manière dont l'exploitant identifie tous les changements nécessaires au maintien ou à l'amélioration du niveau de sécurité de l'exploitation. Il décrit les critères pris en compte et les modalités d'étude et de mise en œuvre de ces changements, ainsi que la vérification que ceux-ci ont réellement l'efficacité prévue (retour d'expérience).</p>
<p>6.3.6 Revue de sécurité</p> <p>– Composition, organisation et fonctionnement des revues de sécurité</p>	<p>Le manuel décrit le fonctionnement des revues de sécurité et comprend, notamment, informations suivantes : objectifs de ces réunions, fréquence, participants, modalités d'organisation, éléments d'entrée, éléments de sortie, comptes-rendus, diffusion, etc.</p> <p>La revue de sécurité est un élément fondamental du suivi et du pilotage du SGS. Elle se tient au plus haut niveau de l'encadrement et a un caractère décisionnel en matière de sécurité, comme par exemple, l'identification des dangers, l'évolution des objectifs de sécurité, le choix des indicateurs et des cibles éventuellement associées.</p> <p>Compte tenu de son importance stratégique, la revue de sécurité est présidée par le dirigeant responsable ou, à défaut, par une personne mandatée qui a délégation pour le représenter, y compris sur les choix décisionnels.</p>
<p>6.3.7 Comité de sécurité</p> <p>Composition, organisation et fonctionnement du comité de sécurité</p>	<p>Description du comité de sécurité comprenant notamment les informations suivantes : objectifs de ces réunions, fréquence, participants, modalités d'organisation, éléments d'entrée, éléments de sortie, comptes-rendus, etc</p> <p>Contrairement à la revue de sécurité, interne à l'exploitant, la vocation du comité de sécurité est de transmettre aux partenaires concernés (tiers, usagers, etc..) les informations pertinentes relatives au fonctionnement de l'aérodrome en matière de sécurité.</p> <p>Ces réunions sont aussi l'occasion d'échanger avec les participants sur le fonctionnement de l'aérodrome, le niveau de sécurité et de recueillir des avis ou propositions, en complément des retours faits « au fil de l'eau ».</p> <p>Il est recommandé que le comité de sécurité intègre un volet relatif à la sécurité des pistes, en lien avec le prestataire de service du contrôle aérien.</p>
<p>6.4 Promotion de la sécurité</p>	
<p>6.4.1 Diffusion des enseignements</p>	<p>Description des actions de diffusion des enseignements comprenant notamment les informations suivantes :</p>



<b>Dispositions du plan type</b>	<b>Précisions</b>
Modalités de diffusion des enseignements et des informations à tout niveau de l'organisation et aux tiers concernés	fréquence, moyens, méthodes de mise à disposition de l'information auprès des personnels.
<p>6.4.2 Implication du personnel</p> <p>Dispositions prises pour que l'ensemble du personnel s'implique dans la gestion et la promotion de la sécurité.</p>	<p>Description des moyens mis en œuvre pour permettre aux personnels de faire des propositions d'amélioration de la sécurité ; pour analyser ces propositions et les mettre en œuvre. Descriptions des moyens mis en œuvre pour répondre aux personnels.</p> <p>Outre le retour d'information global sur le fonctionnement du SGS, il est essentiel de mettre en place un retour individualisé vers les agents, ayant notifié des événements de sécurité ou fait des propositions d'amélioration, si ces agents se sont identifiés.</p>

## Annexes du manuel d'aérodrome

### Références réglementaires.

Au choix de l'exploitant, ces références réglementaires peuvent être synthétisées en annexe sous forme de tableau rapprochant chacun des paragraphes du manuel des exigences réglementaires correspondantes, ou être inscrites dans chacun des paragraphes du manuel.

Dans ce cas cette annexe peut être supprimée.

### Autres annexes du manuel d'aérodrome

L'exploitant a toute liberté pour en ajouter, dans l'ordre qui lui paraît opportun.

Ainsi que souligné dans le présent guide, il est recommandé d'insérer les annexes suivantes, qui peuvent éventuellement être fusionnées :

- Partie 2 du plan type :
  - § 2.6 : organigramme hiérarchique et fonctionnel incluant la structure SGS, *uniquement si l'organigramme n'a pas été inséré dans le corps du document.*
- Partie 3 du plan type
  - § 3.9 plans suivants :
    - limites de l'aérodrome (emprise foncière) ;
    - différentes zones de l'aérodrome, en faisant apparaître notamment la limite entre les aires de trafic et les aires de manœuvre, les zones de fret, les aérogares et l'implantation des aides à la navigation aérienne et météorologiques ;
    - aires de trafic, faisant notamment apparaître l'implantation des différents postes et le marquage associé ; plusieurs plans peuvent être insérés en fonction de la complexité et de l'étendue des aires de trafic ;



- aire de manœuvre à l'échelle ;
  - balisage lumineux, PAPI (le cas échéant) et balisage diurne, y compris panneaux de signalisation.
- Partie 5 du plan type :
- § 5.2 : plan des clôtures et descriptif des types de clôtures utilisés
  - § 5.11 : plan faisant apparaître clairement la ligne de séparation entre l'aire de manœuvre et l'aire de trafic ;
  - § 5.12 : plan d'évolution des véhicules à l'intérieur de l'emprise ;
  - § 5.14 : plan faisant apparaître les différentes zones sur lesquelles l'exploitant doit assurer le suivi des obstacles et les contraintes liées aux servitudes ;

Il est, en outre, recommandé que l'ensemble des documents (procédure, protocole, etc.) référencés dans le manuel d'aérodrome fassent l'objet d'une annexe récapitulative dans le manuel d'aérodrome avec leur intitulé et leur date.



## 4 Annexes du guide

### Annexe Référentiel réglementaire (extraits RACH 14 sous partie C)

#### 14.C.4.10 Manuel de l'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome établit et tient à jour un manuel d'aérodrome qui contient les renseignements pertinents relatif au site, à l'infrastructure, aux équipements, aux services, à l'organisation, aux procédures d'exploitation et au système de gestion, incluant le système de gestion de la sécurité.

Le manuel d'aérodrome doit être en permanence accessible à l'OFNAC.

L'ensemble des personnels de l'exploitant ont à leur disposition les parties pertinentes du manuel d'aérodrome contenant les informations qui leur permettent d'assurer leur mission.

Le contenu, la structure du manuel d'aérodrome et les modalités de mise à disposition sont décrits en 14.C.NMO.4.10 et en annexe.

---

#### 14.C.NMO.4.10 Manuel d'aérodrome

##### 14.C.NMO.4.10.1 Forme du manuel

Sauf spécification contraire de l'OFNAC, le manuel d'aérodrome peut être développé, mis à jour et communiqué ou mis à la disposition des personnes ayant à en connaître, ainsi qu'à l'OFNAC, sous forme électronique.

Sauf disposition contraire acceptée par l'OFNAC, l'exploitant dispose au minimum d'un exemplaire imprimé du manuel en vigueur.

Dans le cas où l'exploitant d'aérodrome fait le choix de développer un manuel de référence non informatisé, celui-ci doit impérativement être dactylographié.

Le manuel doit :

- a. Être signé par l'exploitant d'aérodrome. La signature peut être réalisée électroniquement si le manuel de référence est dans un format numérique ;
- b. Être établi sous une forme qui facilite sa mise à jour ;
- c. Comporter un système d'indication de la validité des pages et des amendements apportés à celles-ci, y compris une page où seront consignées les révisions ;

Les procédures, modes opératoires, formulaires, plans et autres documents pertinents font partie intégrante du manuel. Ils peuvent, toutefois, être présentés sous forme séparée. Dans ce cas ils doivent impérativement être référencés dans le corps du manuel.

La référence réglementaire applicable à chacun des éléments du manuel doit être spécifiée, soit dans le paragraphe concerné, soit dans un tableau récapitulatif.

##### 14.C.NMO.4.10.2 Emplacement du manuel d'aérodrome et accès aux informations

- a. L'exploitant d'aérodrome doit conserver le manuel de référence en lieu sûr où il ne peut être ni altéré ni dérobé ;
- b. Si les parties pertinentes du manuel et de l'ensemble des procédures nécessaires et autres formulaires et documents sont mis à la disposition des personnels par un accès en ligne, l'exploitant prend les dispositions afin que les accès soient sécurisés et n'entraînent pas de risque de modification intempestive du contenu ;



- c. Dans le cas où l'exploitant fait le choix d'une forme de manuel accessible en ligne décrite au b) ci-dessus, il est souhaitable que l'OFNAC dispose d'un accès direct à l'ensemble du manuel. Dans ce cas l'OFNAC peut renoncer, explicitement, à se voir doté d'une version imprimée ou d'une copie numérique.

#### 14.C.NMO.4.10.3 Exemptions - Dérogations

Toute exemption ou dérogation délivrée par l'OFNAC doit être insérée avec ses références et ses éventuelles restrictions ou conditions d'exploitation dans le manuel d'aérodrome.

#### 14.C.NMO.4.10.4 Eléments non applicables

Si un élément prévu dans la structure du Manuel d'aérodrome ne s'applique pas à l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome le précise.

#### 14.C.NMO.4.10.5 Amendement du manuel

Le Manuel d'aérodrome doit être amendé chaque fois que c'est nécessaire pour maintenir l'exactitude des renseignements qu'il contient en regard de l'aérodrome et de son exploitation, notamment dans le cas de modifications d'organisation, d'infrastructure, de services ou de procédures, consécutifs ou non à une évolution réglementaire.

L'exploitant d'aérodrome avise l'OFNAC de son intention de porter un amendement au Manuel d'aérodrome. L'OFNAC peut, le cas échéant prescrire des modalités de modification.

#### 14.C.NMO.4.10.6 Renseignements à inclure dans le manuel d'aérodrome

L'exploitant doit inclure dans le manuel d'aérodrome, a minima, les renseignements ci-après, pour autant qu'ils s'appliquent à l'aérodrome, répartis en six parties.

### 1ère Partie. Généralités

Cette partie contient des renseignements d'ordre général, notamment :

- Identification du manuel
- Suivi des mises à jour

### 2ème partie. Présentation de l'aérodrome et structure organisationnelle de l'exploitant

Cette partie contient :

- Le nom officiel de l'aérodrome, l'indicatif d'emplacement,
- Le cas échéant le nom commercial
- L'adresse postale et physique (si différentes)
- L'identification de l'exploitant et ses coordonnées
- L'identification du propriétaire
- Le cadre juridique en vertu duquel l'exploitant est chargé de l'exploitation
- Un organigramme détaillé mettant en évidence toutes les fonctions en relation avec la sécurité de l'exploitation et incluant le système de gestion de la sécurité
- Le contenu des missions des responsables et des agents concernés (fiches de poste ou de fonction)

### 3ème partie. Descriptif de l'aérodrome

Cette partie contient des précisions sur le site de l'aérodrome et les caractéristiques physiques et opérationnelles :

- Renseignements géographiques de l'aérodrome, chiffre et lettre de code de certification, aéronef dimensionnant ;
- Caractéristiques et renseignements sur les pistes, voies de circulation et aires de trafic
- Caractéristiques des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères :



- Aides à la navigation aérienne : aides visuelles et radioélectriques, alimentation électrique et points connexes
- Catégorie et niveau de protection du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie
- Dégagements de l'aérodrome et obstacles
- Plan (s) faisant apparaître clairement les différentes zones de l'aérodrome (aérogares, aires de manœuvre, aires de trafic, zones techniques, zones d'activité, etc.), l'emprise de l'aérodrome et les diverses installations de navigation aérienne liées à l'exploitation de l'aérodrome.

4ème partie. Liste des autorisations et dérogations délivrées par l'Autorité

5ème partie. Tâches et moyens pour assurer la sécurité de l'exploitation

- Fourniture et suivi de l'information aéronautique
- Accès à l'aire de mouvement
- Plans d'urgence
- Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie
- Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement et communication de l'état de surface des pistes
- Entretien de l'aire de mouvement
- Procédures liées aux intempéries
- Aides visuelles et circuits électriques
- Sécurité des travaux
- Gestion de l'aire de trafic
- Sécurité sur l'aire de trafic
- Contrôle des véhicules sur l'aire de mouvement
- Prévention du péril animalier
- Surveillance des obstacles
- Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés
- Gestion des matières dangereuses
- Protection des emplacements des aides à la navigation aérienne

6ème partie. Système de gestion de la sécurité

- Dispositions générales du SGS
- Mise en œuvre de la politique de sécurité
- Assurance de la sécurité
- Promotion de la sécurité

Le plan détaillé du manuel d'aérodrome est publié par l'OFNAC dans un guide à destination des exploitants d'aérodrome.



## Annexe Plan type de manuel d'aérodrome

### Partie 1. Généralités

- 1.1 Identification du manuel
- 1.2 Table des matières
- 1.3 Validation du manuel
- 1.4 Suivi des mises à jour

### Partie 2. Présentation de l'aérodrome et structure organisationnelle de l'exploitant

- 2.1. Nom de l'aérodrome, indicatif d'emplacement OACI et ;
- 2.2. Éventuellement, la dénomination commerciale ;
- 2.3. Identification de l'exploitant et adresses postale et physique (si différentes) ;
- 2.4. Identification du propriétaire ;
- 2.5. Cadre juridique en vertu duquel l'exploitant est chargé de l'exploitation de l'aérodrome, date de l'acte officiel et date d'échéance ;
- 2.6. Organigramme hiérarchique et fonctionnel indiquant les noms des services et des personnes en charge de ceux-ci, pour les domaines mentionnés dans le manuel d'aérodrome, y compris pour le système de gestion de la sécurité.
- 2.7. Description des missions et responsabilités (fiches de poste ou de fonction)

### Partie 3. Descriptif de l'aérodrome

Note : les informations présentées ici sont des données de référence qui sont impérativement élaborées à partir des caractéristiques réelles de l'aérodrome (plans, relevés, etc...). Elles ne peuvent en aucun cas être la copie des informations publiées à l'AIP, car elles en sont la source et non la conséquence.

#### 3.1. Renseignements généraux et géographiques de l'aérodrome :

Coordonnées géographiques du point de référence de l'aérodrome déterminées selon le système géodésique mondial et l'emplacement et l'altitude des zones de vérification des altimètres avant le vol.

Altitudes de l'aérodrome et ondulation du géoïde.

Température de référence.

#### 3.2. Chiffre et lettre de code pour la certification, aéronefs dimensionnants

Chiffre et lettre de code déterminés selon les spécifications du RACH 14. Le code retenu doit permettre l'accueil des aéronefs correspondants sur l'infrastructure, jusqu'à un poste de stationnement.

Les restrictions éventuelles pour certaines parties de l'infrastructure sont décrites dans les paragraphes correspondants ci-après.

#### 3.3. Caractéristiques des pistes :

Descriptif de chaque piste avec son orientation, son numéro d'identification, sa longueur, sa largeur, les emplacements du (des) seuil (s) décalé (s), les pentes transversales et longitudinales et, dans le cas d'une exploitation avec approche de



précision, l'existence d'une zone dégagée d'obstacle, ainsi que les éléments suivants :

- l'altitude des seuils et des extrémités de la piste ;
- l'altitude de tous les points significatifs (hauts et bas) le long de la piste ;
- les coordonnées géographiques des seuils ;
- le PCN [PCR] (ou la portance) de la piste ;
- les distances déclarées (TORA, TODA, ASDA, LDA) ;
- les longueur, largeur et type de surface des bandes (y compris la partie aménagée des bandes), ainsi que celles des aires de sécurité d'extrémités de piste ;
- les dimensions des prolongements d'arrêt éventuels ;
- le PCN [PCR] (ou la portance) des prolongements d'arrêt ;
- les pentes longitudinales et transversales des prolongements d'arrêt ;
- la largeur et la nature des accotements de la piste ;
- la longueur et le profil des prolongements dégagés ;
- les aides visuelles.

#### 3.4. Caractéristiques des voies de circulation et de l'aire de trafic :

Descriptif de chacune des voies de circulation des aires de trafic :

- les chiffres et lettres de code ainsi que les types d'aéronefs les plus contraignants en fonction des caractéristiques ci-après pour lesquelles chaque partie d'infrastructure est destinée.
- la largeur des voies de circulation ;
- le PCN [PCR] (ou la portance) des voies de circulation ;
- les coordonnées géographiques des points axiaux appropriés des voies de circulation ;
- le type de surface de l'aire de trafic et des postes de stationnement ;
- le PCN [PCR](ou la portance) de l'aire de trafic ;
- les aides visuelles.

#### 3.5. Caractéristiques des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères :

Descriptif de chacune des infrastructures (FATO, aire de sécurité, TLOF, poste de stationnement, voie de circulation) avec leurs dimensions, portances, localisations et l'altitude du point le plus élevé de la FATO, ainsi que les éléments suivants :

- les distances déclarées (TODAH, LDAH, RTODAH) ;
- les types d'hélicoptères les plus contraignants pour lesquels l'infrastructure à usage exclusif des hélicoptères est destinée ;
- les types d'exploitations auxquelles sont destinées les infrastructures (classe de performances, transport public).

#### 3.6. Aides à la navigation aérienne et points connexes :

Descriptif des aides visuelles et radioélectriques et indiquant :

- les types des balisages lumineux et des indicateurs visuels de pente d'approche, les



marques et feux de piste, de voies de circulation et d'aire de trafic ;

- les autres aides visuelles de guidage et de contrôle sur les voies de circulation (notamment les panneaux de signalisation et les aires de trafic, y compris les points d'attente avant la piste, les points d'attente intermédiaires) ;
- les principes de l'alimentation électrique pour les aides visuelles et les aides à la navigation aérienne, ainsi que les temps de commutation
- les emplacements et les désignations des itinéraires normalisés de circulation au sol, lorsqu'ils existent ;
- les emplacements de vérification des altimètres avant le vol, déterminés sur une aire de trafic, avec leur altitude.

### 3.7. Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

Catégorie d'aérodrome et niveau du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (des aéronefs) de l'aérodrome.

### 3.8. Dégagements de l'aérodrome :

Chapitre donnant la liste et les caractéristiques (localisation, hauteurs, balisage) des principaux obstacles dans l'emprise de l'aérodrome, et aux abords.

### 3.9. Plan(s)

Plans faisant apparaître clairement les différentes zones de l'aérodrome (aérogares, aires de manœuvre, aires de trafic, zones techniques, zones d'activité, etc.), l'emprise de l'aérodrome et les diverses installations de navigation aérienne liées à l'exploitation de l'aérodrome. Les plans peuvent être mis en annexe sous format papier ou électronique.

## Partie 4. Liste des autorisations et des dérogations délivrées par l'autorité

Liste des autorisations et des dérogations accordées conformément aux règlements applicables en vigueur, avec leurs références, objet et références réglementaires, dates d'octroi, d'entrée en vigueur et d'expiration, autorité les ayant octroyées.

## Partie 5. Tâches et moyens pour assurer la sécurité de l'exploitation

### 5.1. Fourniture et suivi de l'information aéronautique :

Chapitre indiquant :

- la liste des informations devant être publiées
- les procédures à suivre pour élaborer, transmettre et vérifier les informations sur l'aérodrome devant être publiées par le service de l'information aéronautique ;
- les procédures de demande d'émission de NOTAM (en particulier, les agents désignés par l'exploitant pour le faire et les procédures de transmission de l'information à l'OFNAC.

### 5.2. Accès à l'aire de mouvement et surveillance générale :

Chapitre indiquant les procédures établies en vue de prévenir l'accès non intentionnel à l'aire de mouvement de l'aérodrome par des personnes, des véhicules ou des engins non autorisés. Ces procédures incluent le contrôle des clôtures.

### 5.3. Plans d'urgence de l'aérodrome :

Chapitre indiquant :



- les mesures prévues pour faire face à des situations d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage ;
- les exercices prévus pour les installations et le matériel d'aérodrome à utiliser en cas d'urgence, notamment la périodicité des essais ;
- les organismes, organes et personnes ayant compétence pour intervenir en situation d'urgence, incluant numéros de téléphone, adresses électroniques ainsi que, le cas échéant, adresses SITA et fréquences radio ;
- les procédures permettant de garantir la disponibilité des moyens à mettre en œuvre ;
- les procédures mises en place dans le cadre des plans de secours de l'aérodrome permettant de préciser, notamment, le rôle de l'exploitant (plan de secours spécialisé, plans de secours dans le cas de séisme, de cyclone...).

#### 5.4. Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie (des aéronefs) :

Chapitre indiquant :

- les informations relatives au niveau de protection, aux installations, aux équipements, au personnel et aux procédures mises en place dans le cadre du sauvetage et de la lutte contre l'incendie ;
- les modalités de la sous-traitance éventuelle, en particulier les moyens de contrôle du respect du contrat, si les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie sont confiés à un sous-traitant.

#### 5.5. Inspections opérationnelles de l'aire de mouvement et communication de l'état de surface des pistes :

Chapitre indiquant :

- les procédures relatives aux inspections visuelles opérationnelles sur l'aire de mouvement ;
- les procédures et les moyens de communication avec l'organisme assurant les services de la circulation aérienne pendant l'inspection et à l'issue
- les procédures en cas d'anomalie détectée.
- les procédures de création des RCR et de communication de l'état de surface des pistes

#### 5.6. Entretien de l'aire de mouvement :

Chapitre indiquant :

- les procédures relatives à l'entretien des pistes, des voies de circulation, des bandes, des systèmes d'évacuation des eaux et des aires de trafic ;

#### 5.7. Procédures liées aux intempéries sortant du cadre des plans d'urgence :

Chapitre indiquant les procédures et moyens éventuels mis en place pour les intempéries (fortes pluies, vents forts, etc.).

#### 5.8. Systèmes d'aides visuelles et circuits électriques de l'aérodrome :

Chapitre indiquant les procédures relatives aux inspections et à la maintenance des feux aéronautiques (y compris le balisage des obstacles), des panneaux de signalisation, des marques, du balisage diurne et des circuits électriques avec notamment les dispositions pour :



- l'exécution d'inspections pendant et en dehors des heures normales d'ouverture de l'aérodrome avec la liste de vérification pour ces inspections ;
  - l'enregistrement du résultat des inspections et les mesures de suivi visant à remédier aux déficiences ;
  - l'exécution de l'entretien courant et de l'entretien d'urgence,
- et précisant les sources d'alimentation électrique auxiliaire, le cas échéant, et, s'il y a lieu, les détails de toute autre méthode pour répondre à une défaillance partielle ou totale des systèmes.

#### 5.9. Sécurité des travaux sur l'aérodrome :

Chapitre indiquant :

- les procédures relatives à la planification, à l'exécution des travaux de construction et d'entretien sur l'aire de mouvement et à proximité de celle-ci ;
- les procédures de coordination et de diffusion de l'information aux organismes concernés par les travaux, y compris les procédures de communication avec l'organisme assurant les services de la circulation aérienne pendant les travaux.

#### 5.10. Gestion de l'aire de trafic :

Chapitre indiquant les procédures relatives :

- à la répartition de la gestion du trafic sur l'aérodrome entre les services de l'exploitant et ceux chargés de la circulation aérienne ;
- à la coordination avec les services du contrôle d'aérodrome sur l'aire de trafic, y compris la gestion des avis de vent fort et de forte pluie ;
- à l'attribution des postes de stationnement ;
- aux autorisations de repoussage et de démarrage des aéronefs ;
- au placement et au guidage des aéronefs.

#### 5.11. Sécurité sur l'aire de trafic :

Chapitre indiquant les procédures (y compris celles rédigées par les sous-traitants dans le cas où certaines des opérations sont assurées par ceux-ci) relatives :

- à la protection contre le souffle des réacteurs et des rotors et contre les dangers liés aux hélices ;
- aux mesures de protection pendant les opérations d'avitaillement ;
- au balayage et au nettoyage des aires de trafic ;
- aux comptes rendus d'évènements de sécurité, incidents et accidents survenant sur les aires de trafic ;
- aux mesures de protection du personnel travaillant sur l'aire ainsi que de contrôle du respect de ces mesures.

#### 5.12. Contrôle des véhicules sur l'aire de mouvement :

Chapitre indiquant :

- les procédures relatives aux mesures applicables en matière de circulation des véhicules sur l'aire de mouvement ;
- les procédures relatives à la délivrance des attestations de formation à la conduite sur



les aires de trafic et sur les aires de manœuvre ;

- les procédures relatives à la formation du personnel aux risques de la conduite sur les aires de trafic et sur les aires de manœuvre ;
- les procédures relatives à la sensibilisation des piétons sur l'aire de mouvement ;
- les procédures relatives au plan d'évolution des véhicules à l'intérieur de l'emprise ;
- les mesures que l'exploitant impose à ses sous-traitants pour le respect des mesures de circulation routière sur l'aire de mouvement.

#### 5.13. Prévention du péril animalier :

Chapitre indiquant :

- les procédures d'évaluation du risque animalier
- les périodes d'activité du service ;
- les moyens de prévention, d'effarouchement et de prélèvement mis en œuvre ;
- les procédures de prévention, d'effarouchement et de prélèvement ;
- la formation des agents
- les mesures de sécurité relatives à l'utilisation et au stockage du matériel pyrotechnique, laser et des armes à feu.

#### 5.14. Contrôle des obstacles :

Chapitre indiquant les procédures relatives au contrôle et à la notification des obstacles à l'intérieur et à l'extérieur de l'emprise de l'aérodrome, notamment en ce qui concerne :

- la surveillance du respect des surfaces aéronautiques de dégagements et, le cas échéant, des servitudes radioélectriques ;
- la communication des éléments ne respectant pas les surfaces aéronautiques de dégagement et, le cas échéant, les servitudes radioélectriques ;
- le contrôle des obstacles, les procédures de traitement pour ceux qui dépendent de l'exploitant et les procédures de notification à l'OFNAC pour les autres ;
- la notification à l'OFNAC de la nature, de l'emplacement des obstacles et de toute modification les concernant, notamment pour la publication par la voie de l'information aéronautique.

#### 5.15. Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés :

Chapitre indiquant les procédures relatives à l'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.

#### 5.16. Gestion des marchandises dangereuses :

Chapitre indiquant :

- les procédures mises en place pour assurer la sécurité de la manutention et du stockage des matières dangereuses ;
- les procédures relatives aux méthodes et moyens de contrôle des installations utilisées pour le stockage et la manutention des matières dangereuses.
- les procédures ou protocoles relatifs au stockage et à la gestion des carburants d'aviation



#### 5.17. Protection des emplacements des aides à la navigation :

Chapitre indiquant les procédures destinées à assurer la protection des aides radioélectriques à la navigation implantées sur l'aérodrome afin d'éviter toute dégradation de leur performance.

### Partie 6. Système de gestion de la sécurité (SGS)

#### 6.1. Dispositions générales :

Chapitre présentant :

##### 6.1.1 Politique de sécurité

- la politique et les critères de sécurité de l'exploitant d'aérodrome pour l'aérodrome avec un énoncé de la politique générale indiquant les priorités, les objectifs généraux et les indicateurs de sécurité associés aux critères de sécurité ;

##### 6.1.2 Fonction SGS

- le champ d'application du SGS (ensemble des domaines concernés par le processus de certification et relevant de l'exploitant) ;

- la fonction en charge du SGS (composition, organisation, place dans l'organisation générale de l'exploitant d'aérodrome).

Note : l'organigramme est à intégrer dans la partie 2 à laquelle il convient de faire référence.

- les moyens complémentaires mis en place lorsque la taille de l'organisation ne permet pas l'indépendance de la fonction chargée du SGS ;

##### 6.1.3 Lignes de responsabilité

- les principes d'attribution des responsabilités des personnels et des structures relatives à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome incluant un énoncé des missions en matière de sécurité.

#### 6.2. Mise en œuvre de la politique de sécurité :

Chapitre présentant :

##### 6.2.1 Gestion des compétences et formation

- les procédures permettant de s'assurer que les employés sont formés de manière adéquate et qu'ils possèdent les titres et qualifications requis pour accomplir les tâches qui leur sont confiées (nature des formations, titres et qualifications du personnel) ;

##### 6.2.2 Sensibilisation à la sécurité

- les actions de sensibilisation à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome et au fonctionnement du système de gestion de la sécurité ;

##### 6.2.3 Evaluation et atténuation des risques

- les procédures permettant de gérer les changements et d'évaluer l'impact sur la sécurité des modifications liées à l'exploitation de l'aérodrome et de déterminer les mesures appropriées qui en résultent ;

##### 6.2.4 Gestion documentaire

- la documentation du système de gestion de la sécurité, comprenant entre autres les procédures de diffusion de la documentation à jour aux personnels et aux tiers concernés ;



#### 6.2.5 Evènements de sécurité

- les procédures de recueil, notification et traitement des évènements liés à la sécurité (enregistrement, analyse, délais de traitement, définition et suivi des mesures correctives...);

#### 6.2.6 Tiers sous-traitants

-les dispositions prévues dans les documents contractuels entre l'exploitant et les tiers agissant pour son compte pour s'assurer que les activités de ces derniers sont soumises aux dispositions du SGS ;

#### 6.2.7 Coordination avec les tiers non sous-traitants

- les procédures de coordination entre le système de gestion de la sécurité de l'exploitant et ceux des tiers intervenant sur l'aérodrome ;

- les modalités de coordination des actions de l'exploitant avec celles des tiers intervenant sur l'aérodrome n'ayant pas de système de gestion de la sécurité.

### 6.3. Assurance de la sécurité :

Chapitre présentant :

#### 6.3.1 Enregistrements de sécurité

- les procédures d'enregistrement des informations et les lieux et durées d'archivage ;

#### 6.3.2 Suivi des indicateurs de sécurité

- les procédures de suivi des indicateurs associés aux objectifs de sécurité ;

#### 6.3.3 Suivi des actions correctives

- les procédures de mise en œuvre de mesures correctives lors de toute évolution éventuelle pour la sécurité ;

#### 6.3.4 Audits internes

- les modalités d'établissement et de réalisation des audits internes en vue de vérifier le niveau de conformité de l'aérodrome et le bon fonctionnement du SGS ;

#### 6.3.5 Gestion des changements

- les modalités d'identification des changements qui peuvent influencer sur le niveau des risques de sécurité liés à l'exploitation de l'aérodrome et de déterminer et gérer les risques de sécurité susceptibles de découler de ces changements.

#### 6.3.6 Revue de sécurité

Composition, organisation et fonctionnement des revues de sécurité

#### 6.3.7 Comité de sécurité

Composition, organisation et fonctionnement du comité de sécurité

### 6.4. Promotion de la sécurité :

Chapitre présentant :

#### 6.4.1 Diffusion des enseignements

Modalités de diffusion des enseignements et des informations à tout niveau de l'organisation et aux tiers concernés

#### 6.4.2 Implication du personnel



Dispositions prises pour que l'ensemble du personnel s'implique dans la gestion et la promotion de la sécurité.

---