

Moyens acceptables de conformité (AMC)

Exigences pour les aérodromes

Publication initiale 27 Février 2014

Annexe III - Moyens acceptables de conformité partie ADR -OR

Annexe IV - Moyens acceptables de conformité partie ADR -OPS

Note : cette traduction des moyens acceptables de conformité associés au règlement (UE) n°139/2014 du 12 février 2014 et applicables aux aérodromes est une interprétation non officielle des textes en anglais mais par défaut a pour vocation à servir de référence pour les aéroports Français.

SOMMAIRE

ANNEXE III	4
SOUS-PARTIE A - CONDITIONS GENERALES (ADR.OR.A)	4
AMC1 ADR.OR.A.015 Moyens de conformité	4
SOUS-PARTIE B - CERTIFICATION (ADR.OR.B)	5
AMC1 ADR.OR.B.015 (a) Demande de certificat	5
AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (1), (2), (3), (4) Demande de certificat	5
AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (4) Demande de certificat	6
AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (5) Demande de certificat	6
AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (6) Demande de certificat	6
AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (7) Demande de certificat	6
AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (9) Demande de certificat	7
AMC1 ADR.OR.B.025 (a) (1) Démonstration de la conformité	7
AMC2 ADR.OR.B.025 (a) (1) Démonstration de la conformité	7
AMC1 ADR.OR.B.040 (a), (b) Changements	7
AMC1 ADR.OR.B.065 Fin de l'exploitation	7
SOUS-PARTIE C - RESPONSABILITÉS SUPPLÉMENTAIRES (ADR.OR.C)	9
AMC1 ADR.OR.C.005 (c) Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome	9
AMC1 ADR.OR.C.020 (b) Constats	9
AMC1 ADR.OR.C.030 Compte-rendu d'événements	9
AMC1 ADR.OR.C.040 Prévention des incendies	9
PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)	10
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (1) Système de gestion	10
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (2) Système de gestion	11
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (3) Système de gestion	11
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (4) Système de gestion	12
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (5) Système de gestion	12
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (6) système de gestion	12
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (7) système de gestion	12
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (8) système de gestion	12
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (9) Système de gestion	13
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (10) Système de gestion	13
AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (11) Système de gestion	13
AMC2 ADR.OR.D.005 (b) (11) Système de gestion	15
AMC1 ADR.OR.D.005 (c) Système de gestion	16

AMC2 ADR.OR.D.005 (c) Système de gestion	16
AMC1 ADR.OR.D.007 (a) Gestion des données et des informations aéronautiques.....	17
AMC1 ADR.OR.D.007 (b) Gestion des données et des informations aéronautiques.....	17
AMC1 ADR.OR.D.010 Activités sous-traitées	17
AMC1 ADR.OR.D.015 (a) Exigences en termes de personnel	18
AMC1 ADR.OR.D.015 (b) Exigences en termes de personnel	19
AMC1 ADR.OR.D.015 (c) Exigences en termes de personnel.....	19
AMC1 ADR.OR.D.015 (d) Exigences en termes de personnel	20
AMC1 ADR.OR.D.015 (d), (e) Exigences en termes de personnel.....	20
AMC1 ADR.OR.D.017 (a) ;(b) Formation et contrôle d'aptitude.....	20
AMC2 ADR.OR.D.017 (a) ;(b) Formation et contrôle d'aptitude.....	21
AMC3 ADR.OR.D.017 (a) ;(b) Formation et contrôle d'aptitude.....	21
AMC1 ADR.OR.D.017 (d) Formation et contrôle d'aptitude	22
AMC1 ADR.OR.D.017 (e) Formation et contrôle d'aptitude	22
AMC1 ADR.OR.D.020 (b) Exigences en termes d'installations.....	23
AMC1 ADR.OR.D.027 Programmes de sécurité	23
AMC2 ADR.OR.D.027 Programmes de sécurité	23
AMC1 ADR.OR.D.030 Système de notification des problèmes de sécurité	24
AMC1 ADR.OR.D.035 Archivage.....	24
AMC2 ADR.OR.D.035 Archivage.....	25
SOUS-PARTIE E – MANUEL DE L'AERODROME (ADR.OR.E)	26
AMC1 ADR.OR.E.005 Manuel de l'aérodrome	26
AMC2 ADR.OR.E.005 (i) (2) Le manuel de l'aérodrome	26
AMC3 ADR.OR.E.005 Le manuel de l'aérodrome.....	26
ANNEXE IV	33
SOUS-PARTIE A – DONNÉES RELATIVES A L'AERODROME (ADR.OPS.A).....	33
AMC1 ADR.OPS.A.005 Données relatives à l'aérodrome.....	33
AMC1 ADR.OPS.A.010 Exigences en matière de qualité des données	34
AMC2 ADR.OPS.A.010 Exigences en matière de qualité des données	37
AMC1 ADR.OPS.A.015 Coordination entre les exploitants d'aérodromes et les prestataires de services d'information aéronautique.....	38
SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D'AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS.....	39
AMC1 ADR.OPS.B.005 (b) Plan d'urgence de l'aérodrome	39
AMC2 ADR.OPS.B.005 (b) Plan d'urgence de l'aérodrome	39
AMC1 ADR.OPS.B.005 (c) Plan d'urgence de l'aérodrome	39
AMC1 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	39
AMC2 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	40
AMC3 ADR.OPS.B.010(a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	41
AMC4 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	41
AMC5 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	43
AMC6 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	43
AMC1 ADR.OPS.B.010 (a) (4) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	44
AMC1 ADR.OPS.B.010 (b) ; (c) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	44
AMC2 ADR.OPS.B.010 (b) ; (c) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	44
AMC3 ADR.OPS.B.010 (b) ; (c) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	44
AMC1 ADR.OPS.B.010 (d) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	44
AMC1 ADR.OPS.B.010 (e) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie	44
AMC1 ADR.OPS.B.015 Surveillance et inspection des aires de mouvement et installations associées	45
AMC2 ADR.OPS.B.015 Surveillance et inspection des aires de mouvement et installations associées	45
AMC1 ADR.OPS.B.020 Réduction des dangers liés aux impacts d'animaux	46

AMC1 ADR.OPS.B.025 Exploitation de véhicules	46
AMC2 ADR.OPS.B.025 Exploitation de véhicules	46
AMC1 ADR.OPS.B.030 Systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface	47
AMC1 ADR.OPS.B.035 Exploitation dans des conditions hivernales.....	47
AMC1 ADR.OPS.B.040 Exploitation de nuit.....	48
AMC1 ADR.OPS.B.045 Exploitation par faible visibilité.....	48
AMC1 ADR.OPS.B.050 Exploitation dans de mauvaises conditions météorologiques	48
AMC1 ADR.OPS.B.055 Qualité des carburants.....	48
AMC1 ADR.OPS.B.065 Aides visuelles et dispositifs électriques de l'aérodrome.....	49
AMC1 ADR.OPS.B.070 Sécurité lors de travaux sur l'aérodrome	49
AMC2 ADR.OPS.B.070 Sécurité lors de travaux sur l'aérodrome	50
AMC3 ADR.OPS.B.070 Sécurité lors de travaux sur l'aérodrome	50
AMC1 ADR.OPS.B.075 Protection des aérodromes	50
AMC1 ADR.OPS.B.080 Marquage et balisage des véhicules et autres objets mobiles.....	51
AMC1 ADR.OPS.B.090 Utilisation de l'aérodrome par un aéronef avec un code d'identification plus élevé	51
SOUS-PARTIE C – ENTRETIEN DE L'AERODROME	53
AMC1 ADR.OPS.C.005 Généralités.....	53
AMC1 ADR.OPS.C.010 Chaussés, autres surfaces de terrain et évacuations.....	53
AMC1 ADR.OPS.C.015 Aides visuelles et dispositifs électriques.....	54

ANNEXE III
Moyens acceptables de conformité PARTIE ADR-OR

EXIGENCES DE L'ORGANISATION - pour les exploitants d'aérodrome

SOUS-PARTIE A - CONDITIONS GENERALES (ADR.OR.A)

AMC1 ADR.OR.A.015 Moyens de conformité

DÉMONSTRATION DE LA CONFORMITÉ

Afin de démontrer que les modalités d'exécution sont réunies, une évaluation (des risques) de sécurité devrait être effectuée et documentée. Le résultat de cette évaluation (des risques) de sécurité devrait démontrer qu'un niveau de sécurité équivalent à celui établi par les moyens acceptables de conformité (AMC) adoptés par l'Agence est atteint.

AMC / GM ANNEXE III
Moyens acceptables de conformité PARTIE ADR-OR

SOUS-PARTIE B - CERTIFICATION (ADR.OR.B)

AMC1 ADR.OR.B.015 (a) Demande de certificat

La demande devrait être faite par écrit et être signée par le demandeur, en utilisant un formulaire normalisé établi par l'autorité compétente.

AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (1), (2), (3), (4) Demande de certificat

INFORMATIONS À FOURNIR A L'AUTORITE COMPETENTE

(a) Le demandeur devrait :

- (1) fournir son contact téléphonique, son numéro de télécopieur et adresse électronique pour communiquer avec l'autorité compétente ;
- (2) indiquer les noms de ses employés que l'autorité compétente peut contacter afin de résoudre les problèmes qui pourraient se poser lors de l'évaluation de la demande, et du processus de certification.

(b) Le demandeur devrait fournir à l'Autorité compétente ce qui suit :

(1) données géographiques de l'aérodrome : l'emplacement exact de l'aérodrome devrait être représenté sur une carte d'une échelle appropriée acceptable par l'autorité compétente ;

(2) des informations sur le type d'exploitation effectuée sur l'aérodrome, y compris :

- (i) l'exploitation de jour et / ou de nuit, et le type d'approches ;
- (ii) les atterrissages et / ou décollages sur chaque piste ;
- (iii) les types d'aéronefs venant sur l'aérodrome, et le type d'avion en rapport avec la conception de l'aérodrome;
- (iv) les limitations d'exploitation de l'aérodrome.

(3) le (s) plan (s) montrant la conception de l'aérodrome, qui devrait :

- (i) être dans une échelle convenable, acceptable par l'autorité compétente ;
- (ii) être en format électronique si cela est acceptable par l'autorité compétente.
- (iii) contenir toutes les informations nécessaires, y compris :

- (A) l'orientation de (s) piste (s);
- (B) les dimensions des caractéristiques physiques de l'aérodrome ;
- (C) les aides visuelles et non visuelles ;
- (D) les limitations d'obstacles et toutes les autres surfaces applicables;
- (E) les installations de l'aérodrome, les installations fixes et leurs emplacements.

(4) la description, la hauteur et l'emplacement des obstacles, en conformité avec les exigences applicables relatives aux données aéronautiques (voir ADR.OPS.A.005 et AMC1ADR.OPS.A.005)

(c) Le demandeur devrait identifier les spécifications de certification applicables pour la conception et le type d'opérations de l'aérodrome, et fournir à l'autorité compétente la preuve que la conception et l'exploitation proposées sont en conformité. Le cas échéant, le demandeur devrait également fournir à l'autorité compétente :

(1) les spécifications de certification pour lesquelles il se propose de démontrer la conformité d'une manière différente et démontrer un niveau de sécurité équivalent. Une telle proposition doit être acceptable par l'autorité compétente. Dans ce cas, le demandeur doit également proposer la méthode qui sera utilisée pour démontrer la conformité et atteindre un niveau de sécurité équivalent, et soumettre tous les documents nécessaires pour appuyer la proposition ;

SOUS-PARTIE B - CERTIFICATION (ADR.OR.B)

(2) toute autre proposition pour laquelle le demandeur suppose que les spécifications de certification émises par l'Agence sont insuffisantes ou inadaptées.

(d) Le demandeur devrait fournir la documentation à l'autorité compétente afin de démontrer comment il se conformera aux exigences applicables du règlement de base, partie ADR.OR et ADR.OPS, et aux autres exigences applicables qui correspondent à la conception de l'aérodrome et son exploitation.

AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (4) Demande de certificat

PREUVE DOCUMENTEE D'ACCORD AVEC LES TIERS

Le demandeur devrait fournir toutes les preuves nécessaires sur les accords avec des tiers qui fournissent, ou ont l'intention de fournir des services, ou d'entreprendre des activités sur l'aérodrome, dont les activités peuvent avoir un impact sur la sécurité.

AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (5) Demande de certificat

ADEQUATION DES RESSOURCES

(a) Généralités

Le demandeur devrait fournir toutes les informations nécessaires afin de démontrer à l'autorité compétente que son organisation et la gestion proposée conviennent, et sont adaptées aux opérations.

L'exploitant d'aérodrome devrait avoir la capacité de s'acquitter de ses responsabilités en matière de sécurité. Le dirigeant responsable devrait avoir accès, ainsi que l'autorisation, les ressources nécessaires pour s'assurer que les opérations sont effectuées conformément aux exigences applicables. Les ressources concernent, mais sans s'y limiter, le personnel, moyens et équipements, ainsi que les ressources financières.

(b) Accords avec les autres parties

Le demandeur devrait indiquer les services qui vont être fournis directement par le demandeur et ceux qui seront fournis par des tiers sous contrat, notamment pour ce qui concerne l'adéquation des ressources.

Le demandeur devrait également fournir des preuves d'accords lorsque des tiers sont impliqués dans la fourniture de services. En outre, le demandeur devrait fournir toute information pertinente nécessaire ou demandée par l'autorité compétente, en ce qui concerne ces tiers.

AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (6) Demande de certificat

RELATIONS ENTRE LE CANDIDAT ET LE PROPRIÉTAIRE DE L'AÉRODROME

Le demandeur devrait démontrer à l'autorité compétente, conformément à la législation nationale applicable qu'il est dûment autorisé à entreprendre toutes les activités nécessaires en vertu des dispositions du règlement de base, et ses modalités d'exécution, et de toute autre règle nationale ou de l'Union européenne applicable.

Le demandeur devrait également fournir à l'autorité compétente toutes les informations nécessaires, en vertu de la législation nationale applicable, démontrer à l'autorité compétente sa relation avec le propriétaire de l'aérodrome, et / ou le propriétaire foncier.

Cette documentation devrait comprendre, mais sans s'y limiter, les contrats, les baux, les autorisations entre les personnes impliquées, etc..

AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (7) Demande de certificat

INFORMATIONS À FOURNIR POUR LE PERSONNEL D'ENCADREMENT

Le demandeur devrait fournir des informations concernant les qualifications et l'expérience du dirigeant responsable, et des autres personnes nécessaires désignées.

SOUS-PARTIE B - CERTIFICATION (ADR.OR.B)

AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (9) Demande de certificat

MANUEL D'AERODROME

Le manuel d'aérodrome et ses amendements peuvent être présentés à l'autorité compétente en format électronique si cela est acceptable par l'autorité compétente. Si le manuel d'aérodrome est soumis en format électronique, le format doit être tel qu'il permet à l'autorité compétente de l'examiner, le stocker et le reproduire.

AMC1 ADR.OR.B.025 (a) (1) Démonstration de la conformité

UTILISATION DE TIERS POUR DEMONTRER LA CONFORMITE

Lorsqu'il effectue les actions nécessaires pour démontrer la conformité tels que : inspections, tests, évaluations, ou exercices de sécurité, l'exploitant d'aérodrome peut également faire appel à des tiers sous contrat.

Dans tous les cas, la responsabilité incombe à l'exploitant d'aérodrome.

AMC2 ADR.OR.B.025 (a) (1) Démonstration de la conformité

PROCÉDURES DE VOL

La preuve que les procédures de vol de l'aérodrome ont été approuvées, tel que requis par les exigences applicables, est considérée comme un moyen acceptable de conformité.

AMC1 ADR.OR.B.040 (a), (b) Changements

CHANGEMENTS NECESSITANT L'APPROBATION PREALABLE

L'exploitant d'aérodrome devrait veiller, avant d'entreprendre tout changement au sein de l'aérodrome ou de son exploitation, exigeant une approbation préalable, à ce qu'une demande soit soumise à l'autorité compétente. Le demandeur devrait fournir une documentation contenant une description de la modification proposée, dans laquelle les éléments suivants sont identifiés :

- (a) les termes du certificat, et / ou les éléments de la base de certification et / ou l'équipement d'aérodrome critique pour la sécurité et / ou le système de gestion de l'exploitant d'aérodrome (tel que requis par ADR.OR.D.005 (b)), et les parties du manuel d'aérodrome, qui sont affectés par le changement, y compris les plans pertinents détaillés;
- (b) les spécifications de certification avec lesquelles le changement proposé doit se conformer, y compris les spécifications de certification pour lesquelles le demandeur se propose de démontrer la conformité d'une manière différente afin de démontrer un niveau de sécurité équivalent (pour de tels cas voir AMC1 ADR.OR.B.015 (b) (1), (2), (3), (4), paragraphe (c) (1)) ;
- (c) les exigences des Parties ADR.OR et ADR.OPS, et autres exigences applicables qui doivent être respectées en raison de la modification proposée, y compris la manière dont cela va être démontré, et
- (d) l'évaluation de sécurité exigée par ADR.OR.B.040 (f).

AMC1 ADR.OR.B.065 Fin de l'exploitation

FIN DE L'EXPLOITATION

En cas de fin d'exploitation prévue de l'opération de l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome devrait en aviser, par écrit, l'autorité compétente et le fournisseur de services d'information aéronautique. La notification devrait être faite dès que possible, de manière à permettre la publication en temps opportun des changements, et leur notification en respectant l'échéancier du cycle AIRAC.

A la fin de l'exploitation, l'exploitant d'aérodrome devrait mettre en place les marques signalant les pistes fermées, ainsi que toute autre mesure que l'autorité compétente juge appropriée.

AMC / GM ANNEXE III
Moyens acceptables de conformité PARTIE ADR-OR

SOUS-PARTIE C - RESPONSABILITÉS SUPPLÉMENTAIRES (ADR.OR.C)

AMC1 ADR.OR.C.005 (c) Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome

PUBLICATION DE L'INFORMATION

Les informations concernant les exceptions, les dérogations, les niveaux de sécurité équivalents, les conditions spéciales, y compris les restrictions à l'égard de l'utilisation de l'aérodrome, devraient être publiées dans l'Information Aéronautique (AIP), après coordination avec l'autorité compétente.

AMC1 ADR.OR.C.020 (b) Constats

GENERALITES

Le plan d'actions correctives défini par l'exploitant d'aérodrome devrait porter sur les conséquences de la non-conformité, ainsi que sur sa cause.

AMC1 ADR.OR.C.030 Compte-rendu d'événements

GENERALITES

L'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de gestion d'aire de trafic devraient mettre en place des procédures pour signaler les événements de sécurité à l'autorité compétente et toute autre organisation comprenant :

- (a) une description des exigences applicables concernant les comptes-rendus d'événements;
- (b) la description du mécanisme de déclaration, y compris les formulaires de déclaration, les moyens et les échéances ;
- (c) le personnel responsable de la déclaration et
- (d) la description du mécanisme et les responsabilités du personnel permettant d'identifier les causes racine et les actions qui peuvent s'avérer nécessaires pour prévenir que des incidents similaires se reproduisent, le cas échéant.

AMC1 ADR.OR.C.040 Prévention des incendies

L'exploitant d'aérodrome devrait élaborer des procédures et attribuer les responsabilités pour le contrôle des règles sur l'interdiction de fumer ou des activités susceptibles de provoquer des risques d'incendie.

En outre, ces procédures devraient porter sur l'adoption et l'utilisation de mesures d'atténuation lorsque des activités nécessaires (par exemple, de maintenance, etc) susceptibles de provoquer un risque d'incendie doivent être autorisées.

Ces activités autorisées ne peuvent pas autoriser de fumer sur l'aire de mouvement, d'autres secteurs opérationnels de l'aérodrome, ou zones de l'aérodrome où du carburant ou tout autre matériau inflammable sont stockés.

AMC ANNEXE III
Moyens acceptables de conformité PARTIE ADR-OR

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (1) Système de gestion

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Le système de gestion de la sécurité d'un exploitant d'aérodrome devrait englober la sécurité en établissant une structure organisationnelle pour la gestion de la sécurité proportionnée et adaptée à la taille de l'exploitant d'aérodrome, à la nature et au type d'activités. La structure organisationnelle devrait inclure un comité de pilotage et d'évaluation de la sécurité, et en fonction de sa complexité organisationnelle et de sa structure, un service de sécurité pour faciliter le travail du responsable de la sécurité, conformément au paragraphe (a) et (b) ci-dessous :

(a) Service de sécurité

- (1) Le responsable de la sécurité (voir ADR.OR.D.015 et AMC1 ADR.OR.D.015 (c)) devrait être responsable du fonctionnement du service de sécurité qui devrait être indépendant et neutre vis-à-vis des procédés mis en œuvre et des décisions prises concernant les prestations de services des responsables des services opérationnels.
- (2) la fonction du service de sécurité devrait être :
 - (i) de gérer et de superviser le système d'identification des dangers ;
 - (ii) de surveiller les performances de sécurité des services opérationnels directement impliqués dans l'exploitation de l'aérodrome ;
 - (iii) de conseiller la direction sur les questions de gestion de la sécurité;
 - (iv) d'aider les responsables opérationnels sur les questions de gestion de la sécurité.
- (3) Les exploitants de plusieurs aérodromes devraient soit créer un service de sécurité central de sécurité et les départements / fonctions de sécurité appropriés pour tous les aérodromes, soit un service de sécurité séparé pour chaque aérodrome. Des dispositions devraient être prises pour assurer un échange permanent des informations et une coordination adéquate.

(b) Comité de pilotage de la sécurité

- (1) Le comité de pilotage de la sécurité devrait être un comité de haut niveau qui examine les questions de sécurité stratégiques afin d'aider le dirigeant responsable.
- (2) Le comité de pilotage de la sécurité devrait être présidé par le dirigeant responsable, et composée des responsables des secteurs fonctionnels.
- (3) Le comité de pilotage d'évaluation de la sécurité devrait suivre :
 - (i) la performance de la sécurité par rapport à la politique et aux objectifs de sécurité ;
 - (ii) que toute action de sécurité est entreprise en temps opportun, et
 - (iii) l'efficacité des processus de gestion de la sécurité de l'organisation.
- (4) Le comité de pilotage de la sécurité devrait veiller à ce que les ressources suffisantes soient allouées pour atteindre les objectifs de performance de sécurité définis.
- (5) Le responsable de la sécurité ou toute autre personne concernée peut participer, le cas échéant, à des réunions du comité de pilotage de la sécurité. Il/elle peut communiquer au dirigeant responsable toutes les informations, si nécessaire, pour permettre la prise de décision fondée sur les données de sécurité.
- (6) Les exploitants de plusieurs aérodromes devraient mettre en place soit un comité de pilotage de la sécurité centralisée, soit un comité de pilotage de la sécurité séparée pour chaque aérodrome ou groupe d'aérodromes. Dans le cas de comité de pilotage de la sécurité centralisée, ils doivent veiller à ce que tous les aérodromes soient représentés dans ce comité au niveau hiérarchique approprié. Des dispositions devraient être prises pour assurer un échange permanent d'informations et une coordination adéquate.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

Dans les organisations d'aérodrome / opérations moins complexes, l'exploitant de l'aérodrome devrait désigner une personne qui remplit le rôle de responsable de la sécurité, et qui est responsable de la coordination du système de gestion de la sécurité (voir ADR.OR.D.015 et AMC1 ADR.OR.D. 015 (c).

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (2) Système de gestion

POLITIQUE DE SÉCURITÉ

(a) La politique de sécurité devrait :

- (1) être approuvée par le dirigeant responsable ;
- (2) considérer la sécurité comme prioritaire sur toute considération commerciale, opérationnelle, environnementale ou sociale ;
- (3) refléter les engagements de l'organisation en matière de sécurité ainsi qu'une gestion de la sécurité et proactive et systématique
- (4) être communiquée, dans toute l'organisation, avec une approbation visible ;
- (5) inclure les principes de compte rendu des événements de sécurité;
- (6) être revue périodiquement afin de s'assurer qu'elle demeure pertinente et adaptée à l'organisation.

(b) La politique de sécurité devrait :

- (1) comprendre un engagement :
 - (i) à améliorer le respect des normes de sécurité les plus élevées;
 - (ii) de se conformer à toutes les exigences légales applicables, répondre à toutes les normes en vigueur, et examiner les meilleures pratiques ;
 - (iii) à fournir les ressources appropriées ;
 - (iv) de s'assurer que la sécurité est la principale responsabilité de tous les responsables et de tout le personnel ;
- (2) comprendre les procédures de compte rendu des événements de sécurité ;
- (3) pour ce qui concerne « la culture juste », indiquer clairement quels types de comportements opérationnels sont inacceptables, et notamment les conditions dans lesquelles des mesures disciplinaires ne seraient pas applicables, et
- (4) être revue périodiquement afin de s'assurer qu'elle demeure pertinente et appropriée.

(c) La direction doit :

- (1) promouvoir sans cesse la politique de sécurité auprès de l'ensemble du personnel, et démontrer son engagement à cet égard ;
- (2) fournir les ressources financières pour sa mise en œuvre et les ressources humaines nécessaires, et
- (3) définir les objectifs de sécurité et les critères de performance.

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (3) Système de gestion

PROCESSUS D'IDENTIFICATION DES DANGERS

(a) l'identification des dangers devrait s'appuyer sur une combinaison de méthodes réactives, proactives et prédictives de collecte de données de sécurité. Des systèmes d'identification des dangers réactifs, proactifs et prédictifs devraient consister en des moyens formels de collecte, d'enregistrement, d'analyse, permettant de générer des informations sur les dangers et les risques associés qui affectent la sécurité.

(b) Tous les systèmes de compte rendus, y compris les systèmes de compte rendus confidentiels, devraient comprendre un processus efficace de retour d'information.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (4) Système de gestion

ÉVALUATION ET ATTENUATION DES RISQUES DE SÉCURITÉ

- (a) Un processus formel d'évaluation et d'atténuation des risques devrait être développé et maintenu afin d'assurer l'analyse (en termes de probabilité et de gravité de l'événement), l'évaluation (en termes de tolérance), et le contrôle (en termes d'atténuation) des risques.
- (b) Les responsables qui ont le pouvoir de prendre des décisions en ce qui concerne la tolérance des risques de sécurité, conformément au point (a) ci-dessus, doivent être spécifiés dans le manuel d'aérodrome.

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (5) Système de gestion

PERFORMANCE DE SECURITE SURVEILLANCE ET MESURE

- (a) le suivi de la performance de la sécurité et de sa mesure devrait être le processus par lequel la performance de sécurité de l'exploitant de l'aérodrome est vérifiée par rapport à la politique, aux objectifs de sécurité, aux risques de sécurité identifiés et aux mesures d'atténuation.
- (b) Ce processus devrait inclure la création d'indicateurs de performance en matière de sécurité et d'objectifs de performance, et la mesure de la performance de la sécurité de l'exploitant de l'aérodrome.

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (6) système de gestion

LA GESTION DU CHANGEMENT

L'exploitant d'aérodrome devrait gérer les risques de sécurité liés à un changement. La gestion du changement devrait être un processus documenté pour déterminer les changements internes et externes qui pourraient avoir un effet négatif sur la sécurité.

Il convient d'utiliser les processus d'identification des dangers, d'évaluation, et d'atténuation des risques de sécurité de l'exploitant.

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (7) système de gestion

AMÉLIORATION CONTINUE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

L'exploitant d'aérodrome devrait continuellement chercher à améliorer sa performance en matière de sécurité. L'exploitant d'aérodrome devrait élaborer et maintenir un processus formel pertinent. L'amélioration continue devrait être réalisée par :

- (a) l'évaluation proactive et réactive des installations, des équipements, de la documentation et des procédures ;
- (b) l'évaluation proactive de la performance de chacun, afin de vérifier le respect des responsabilités de chacun en matière de sécurité et
- (c) des évaluations réactives afin de vérifier l'efficacité du système de contrôle et d'atténuation des risques de sécurité.

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (8) système de gestion

FORMATION AU SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait établir un programme de formation sur le système de gestion de la sécurité pour tout le personnel d'exploitation de l'aérodrome, de sauvetage et de lutte contre les incendies, et de maintenance, y compris l'ensemble du personnel d'encadrement de l'aérodrome (par exemple, les superviseurs, les responsables, les cadres supérieurs, et le dirigeant responsable), quel que soit leur niveau dans l'organisation de l'exploitant de l'aérodrome.
- (b) La quantité et le niveau de détail de la formation en matière de sécurité devraient être proportionnels et appropriés à la responsabilité et à l'implication de l'individu dans le système de gestion de la sécurité.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

(c) Le programme de formation au système de gestion de la sécurité devrait être élaboré conformément aux AMC1 ADR.OR.D.017 (a), (b), et AMC1 ADR.OPS.B.010 (b), (c) et être incorporé dans le programme de formation prévu dans celui-ci.

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (9) Système de gestion

COMMUNICATION DE SÉCURITÉ

(a) L'exploitant d'aérodrome devrait communiquer les objectifs et les procédures du système de gestion de la sécurité à tout le personnel opérationnel, et le système de gestion de la sécurité et son application devraient être clairs dans tous ses aspects opérationnels.

(b) La communication devrait circuler entre le responsable de la sécurité et le personnel opérationnel dans toute l'organisation. Le responsable de la sécurité devrait communiquer sur la performance du système de gestion de la sécurité de l'organisation par les moyens appropriés. Le responsable de la sécurité devrait, également, veiller à ce que les leçons tirées des enquêtes, des événements liés à la sécurité, ou d'autres expériences liées à la sécurité, tant en interne que venant d'autres organisations, soient largement diffusées.

(c) La communication de sécurité devrait viser à :

- (1) veiller à ce que tous les employés soient pleinement conscients du système de gestion de la sécurité ;
- (2) assurer la transmission d'informations critiques sur le plan de la sécurité ;
- (3) expliquer pourquoi certaines actions en matière de sécurité sont entreprises, et
- (4) expliquer pourquoi certaines procédures de sécurité sont introduites ou modifiées.

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (10) Système de gestion

COORDINATION DU PLAN D'URGENCE D'AÉRODROME

La coordination du plan d'urgence d'aérodrome, établi en conformité avec les exigences contenues dans la partie - ADR.OPS, avec le système de gestion de la sécurité devrait permettre l'amélioration continue des systèmes et procédures énoncées dans le plan.

AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (11) Système de gestion

CONTRÔLE DE LA CONFORMITÉ

(a) Le contrôle de conformité

(1) La mise en œuvre et l'utilisation d'un processus de surveillance de la conformité devrait permettre à l'exploitant de l'aérodrome de contrôler la conformité aux exigences applicables de la présente partie, de la partie - ADR.OPS, ainsi qu'à toutes les autres exigences réglementaires applicables, ou aux exigences établies par l'exploitant de l'aérodrome.

L'exploitant d'aérodrome devrait préciser la trame de la surveillance de la conformité qui s'applique aux activités menées.

La surveillance de la conformité devrait être correctement mise en œuvre, maintenue et continuellement revue et améliorée si besoin.

La surveillance de la conformité devrait être structurée en fonction de la taille de l'organisation et de la complexité des activités à contrôler, y compris celles qui ont été sous-traitées.

Le contrôle de conformité doit comporter un système de retour d'informations des constats vers le dirigeant responsable pour qu'il s'assure de la mise en œuvre effective des actions correctives nécessaires.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

(2) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller au respect des procédures qu'il a conçues, pour s'assurer que les activités sont menées sans risques. Pour ce faire, l'exploitant d'aérodrome devrait au minimum, et en fonction du besoin, contrôler le respect :

- (i) des prérogatives de l'exploitant de l'aérodrome ;
- (ii) des manuels, des registres et des enregistrements;
- (iii) des normes de formation ;
- (iv) des ressources requises, et
- (v) des procédures et manuels du système de gestion.

(b) l'organisation mise en place

(1) Une personne devrait être responsable du contrôle de la conformité.

Le dirigeant responsable, compte tenu de sa responsabilité directe en matière de sécurité, devrait s'assurer, conformément à ADR.D.015 (a), que des ressources suffisantes sont affectées à la surveillance de la conformité. Dans le cas où la personne responsable du contrôle de la conformité agit également comme responsable de la sécurité, le dirigeant responsable devrait veiller à ce que des ressources suffisantes soient allouées à ces deux fonctions, en tenant compte de la taille de l'exploitant de l'aérodrome, et la nature et la complexité de ses activités.

(2) L'indépendance de la surveillance de la conformité devrait être établie en veillant à ce que les audits et contrôles sont effectués par des personnes non responsables de la fonction, procédure, etc auditée.

(3) Le personnel impliqué dans le contrôle de la conformité devrait avoir accès à toutes les parties de l'organisation de l'aérodrome, et tout organisme contracté en fonction du besoin.

(c) la documentation du contrôle de la conformité

(1) La documentation pertinente devrait inclure la (les) partie(s) concernée (s) de la documentation du système de gestion de l'exploitant de l'aérodrome.

(2) En outre, la documentation pertinente devrait également comprendre les éléments suivants :

- (i) la terminologie ;
- (ii) les normes spécifiques des activités ;
- (iii) une description de l'organisation de l'exploitant de l'aérodrome ;
- (iv) l'affectation des tâches et des responsabilités;
- (v) les procédures pour assurer le respect de la réglementation ;
- (vi) le programme de surveillance de la conformité, dont :
 - (A) le calendrier du programme de surveillance ;
 - (B) les procédures d'audit ;
 - (C) les procédures de compte rendu ;
 - (D) les procédures de suivi d'actions correctives et
 - (E) le système d'enregistrement;
- (vii) le programme de formation visé au point (d) (2);
- (viii) le contrôle des documents.

(d) la formation

(1) une formation appropriée et approfondie est essentielle afin d'optimiser la conformité de tout exploitant d'aérodrome. Afin d'obtenir des résultats significatifs d'une telle formation, l'exploitant devrait s'assurer que tous les employés comprennent les objectifs visés par la documentation du système de gestion de l'exploitant.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

- (2) Les personnes responsables du contrôle de la conformité devraient recevoir une formation sur cette tâche. Cette formation devrait couvrir les exigences concernant la surveillance de la conformité, les manuels et les procédures relatives à cette tâche, les techniques d'audit, de compte rendu et d'enregistrement.
- (3) Du temps devrait être accordé pour former le personnel impliqué dans la gestion de la conformité, et pour donner des instructions au reste du personnel.
- (4) L'allocation de temps et de ressources devrait être basée sur le volume et la complexité des activités concernées.

(e) contrôle de la conformité – programmation des audits

- (1) Un programme défini d'audits à remplir selon une période calendaire spécifique et un cycle de révision périodique pour chaque domaine devrait être établi. Le contrôle de la conformité devrait également être audité selon un programme d'audit défini. Le programme devrait permettre des audits non programmés lorsque des tendances sont identifiées. Des audits de suivi devraient être programmés pour vérifier qu'une action corrective a été réalisée, et qu'elle est terminée et efficace, en conformité avec les politiques et procédures spécifiées dans le manuel d'aérodrome.
- (2) L'aérodrome, ses processus clés du système de gestion, ses procédures et son exploitation devraient être audités dans les 12 premiers mois à compter de la date de délivrance du certificat.
- (3) Après cela, l'exploitant d'aérodrome devrait tenir compte des résultats de ses évaluations (de risques) de sécurité et de ses dernières activités de contrôle de la conformité, afin d'adapter la période calendaire pendant laquelle un audit ou une série d'audits devraient être menés, afin de couvrir l'ensemble de l'aérodrome, les processus clés de son système de gestion, ses procédures et son exploitation de la façon et selon la fréquence définies dans le manuel d'aérodrome. Cette période calendaire, devrait être compatible avec le cycle du programme de surveillance de l'autorité compétente et peut être augmentée, jusqu'à 36 mois, en coordination avec l'autorité compétente, à condition qu'il n'y ait pas de constatations de niveau 1, et sous réserve que l'exploitant de l'aérodrome présente un dossier permettant de corriger les écarts en temps voulu.

AMC2 ADR.OR.D.005 (b) (11) Système de gestion

RESPONSABILITÉ DU CONTROLE DE LA CONFORMITE

(a) La responsabilité du contrôle de la conformité devrait:

- (1) incomber à une personne qui a une relation directe et est responsable vis-à-vis du dirigeant responsable
- (2) ne pas incomber à l'une des personnes visées à l'ADR.OR.D.015 (b) ou ADR.OR.D.015 (c), sauf dans le cas d'organisations / exploitations d'aérodrome moins complexes, où il peut également être le dirigeant responsable ou la personne visée à l'ADR.OR.D.015 (c).

(b) Les personnes en charge du contrôle de la conformité devraient avoir :

- (1) une expérience suffisante et une expertise dans l'exploitation de l'aérodrome, l'entretien de l'aérodrome, ou un domaine similaire ;
- (2) une connaissance adéquate et une expérience en gestion de la sécurité et assurance qualité ;
- (3) la connaissance du manuel d'aérodrome;
- (4) une connaissance approfondie des exigences applicables dans le domaine des aérodromes.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

AMC1 ADR.OR.D.005 (c) Système de gestion

DOCUMENTATION DU SYSTÈME DE GESTION DE L'EXPLOITANT D AERODROME

L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que les processus documentés clés du système de gestion comprennent un processus permettant au personnel d'avoir connaissance de ses responsabilités, ainsi que sa procédure d'amendement.

La documentation du système de gestion de l'exploitant de l'aérodrome devrait, au moins, comporter les renseignements suivants :

- (a) une déclaration signée par le dirigeant responsable pour confirmer que l'exploitant d'aérodrome travaillera en permanence conformément aux exigences applicables et à la documentation de l'exploitant ;
- (b) l'étendue des activités de l'exploitant d'aérodrome;
- (c) les titres et les noms des personnes visées à l'ADR.OR.D.015 et AMC2 ADR.OR.D.005 (b) (11) ;
- (d) un organigramme montrant les lignes de responsabilité entre les personnes désignées ;
- (e) une description générale et l'emplacement des installations ;
- (f) des procédures spécifiant comment l'exploitant d'aérodrome assure la conformité avec les exigences applicables ;
- (g) la procédure d'amendement de la documentation du système de gestion de l'exploitant;
- (h) les éléments de sortie du système de gestion de la sécurité.

AMC2 ADR.OR.D.005 (c) Système de gestion

LE MANUEL DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE L'EXPLOITANT D AERODROME

- (a) Dans les cas où la gestion de la sécurité est définie dans un manuel de gestion de la sécurité, il doit être l'instrument clé pour communiquer l'approche de la sécurité de l'exploitant d'aérodrome. Le Manuel de gestion de la sécurité devrait documenter tous les aspects de gestion de la sécurité, y compris la politique de sécurité, les objectifs, les procédures et les responsabilités de chacun en matière de sécurité.
- (b) Le contenu du Manuel de gestion de la sécurité devrait inclure :
 - (1) la portée du système de gestion de la sécurité ;
 - (2) la politique et les objectifs de sécurité ;
 - (3) les responsabilités en matière de sécurité du personnel de sécurité clé;
 - (4) Les procédures de contrôle de la documentation ;
 - (5) les processus d'évaluation de la sécurité, y compris les méthodes d'identification des dangers et de gestion des risques ;
 - (6) le suivi de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures de sécurité, et les mesures d'atténuation des risques ;
 - (7) le suivi de la performance de la sécurité;
 - (8) les comptes rendus de sécurité (y compris la notification des dangers) et les enquêtes ;
 - (9) la coordination des plans d'urgence;
 - (10) la gestion du changement (y compris les changements organisationnels touchant aux responsabilités en matière de sécurité) ;
 - (11) La promotion de la sécurité;
 - (12) les éléments de sortie du système de gestion de la sécurité.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

AMC1 ADR.OR.D.007 (a) Gestion des données et des informations aéronautiques

SYSTÈME DE GESTION DE LA QUALITÉ DES DONNÉES AÉRONAUTIQUES ET DE LA FOURNITURE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

- (a) Un système de gestion de la qualité en appui de la création, production, stockage, manutention, traitement, transfert et diffusion des données et informations aéronautiques devrait:
- (1) définir une politique qualité en vue de répondre au mieux aux besoins des différents utilisateurs;
 - (2) mettre en place un programme d'assurance qualité qui contient des procédures destinées à vérifier que toutes les opérations sont menées en conformité avec les exigences applicables, normes et procédures, y compris les exigences pertinentes de la Partie - ADR.OPS ;
 - (3) démontrer au moyen de manuels et de documents de suivi que le système qualité fonctionne ;
 - (4) nommer des représentants de la direction chargés de contrôler le respect, et l'adéquation des procédures pour garantir la sécurité et l'efficacité des pratiques opérationnelles, et
 - (5) effectuer des contrôles du système qualité en place, et prendre le cas échéant des mesures correctives.
- (b) Un certificat EN ISO 9001, délivré par un organisme dûment accrédité, est considéré comme un moyen acceptable de conformité.

AMC1 ADR.OR.D.007 (b) Gestion des données et des informations aéronautiques

SYSTÈME DE GESTION DE LA QUALITÉ DES DONNÉES AÉRONAUTIQUES ET DE LA FOURNITURE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

- (a) Les objectifs devraient être :
- (1) de veiller à la sûreté des données et informations aéronautiques reçues, produites, ou autrement utilisées, afin qu'elles soient protégées contre toute interférence, et que leur accès soit rigoureusement limité aux seules personnes autorisées,
 - (2) veiller à ce que les mesures de gestion de la sûreté soient conformes aux exigences nationales, de l'Union européenne, et internationales applicables aux infrastructures critiques et en matière de continuité de fonctionnement ainsi qu'aux normes internationales en matière de gestion de la sûreté, notamment
 - (i) la norme ISO / IEC 17799:2005 - Techniques de sécurité -- Technologies de l'information Code de bonne pratique pour la gestion de la sécurité de l'information;
 - (ii) la norme ISO 28000:2007 : - Spécifications relatives aux systèmes de gestion de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement.
- (b) En ce qui concerne les normes ISO, le certificat correspondant délivré par un organisme dûment accrédité, est considéré comme un moyen suffisant pour attester la conformité.

AMC1 ADR.OR.D.010 Activités sous-traitées

RESPONSABILITE LORS D'ACTIVITES SOUS-TRAITEES

- (a) L'exploitant de l'aérodrome peut sous-traiter certaines activités à des organismes extérieurs.
- (b) Un accord écrit doit exister entre l'exploitant d'aérodrome et l'organisme sous contrat, en définissant clairement les activités sous-traitées et les exigences applicables.
- (c) Les activités sous-traitées liées à la sécurité concernées par l'accord devraient être incluses dans les programmes de gestion de la sécurité et de contrôle de la conformité de l'exploitant de l'aérodrome.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

(d) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que l'organisme sous-traitant dispose des autorisations nécessaires, déclaration, ou approbation si nécessaire, et maîtrise les ressources et les compétences pour exercer cette tâche ; à cette fin, un audit préalable de la partie sous-traitée devrait être mené pour veiller à ce que l'organisme sous-traitant respecte les exigences applicables et les exigences spécifiées par l'exploitant d'aérodrome.

AMC1 ADR.OR.D.015 (a) Exigences en termes de personnel

DIRIGEANT RESPONSABLE

(a) Dirigeant responsable - généralités

(1) Le dirigeant responsable devrait:

- (i) veiller à ce que toutes les ressources nécessaires soient disponibles pour exploiter l'aérodrome conformément aux exigences applicables et au manuel d'aérodrome ;
- (ii) veiller à ce que s'il y a une diminution des ressources ou des circonstances anormales pouvant affecter la sécurité, une réduction appropriée des opérations de l'aérodrome soit mise en œuvre ;
- (iii) établir, mettre en œuvre et promouvoir la politique de sécurité, et
- (iv) veiller au respect des exigences applicables appropriées, à la base de certification, et au système de gestion de la sécurité de l'organisation, ainsi qu'à son système qualité pour ce qui concerne les données aéronautiques et la fourniture d'informations aéronautiques.

(2) Le dirigeant responsable devrait avoir :

- (i) un niveau d'autorité approprié dans l'organisation de l'exploitant d'aérodrome pour veiller à ce que les activités soient financées et exécutées conformément aux normes requises ;
- (ii) la connaissance et la compréhension des documents qui prescrivent les normes de sécurité de l'aérodrome applicables ;
- (iii) la compréhension des exigences de compétence concernant le personnel d'encadrement de l'aérodrome, de manière à veiller à ce que les personnes compétentes soient en place ;
- (iv) la connaissance et la compréhension des principes et des pratiques en lien avec la gestion de la sécurité, de la qualité, et de la sûreté, et de la façon dont elles sont appliquées au sein de l'organisation ;
- (v) la connaissance du rôle du dirigeant responsable;
- (vi) la connaissance et la compréhension des questions clés en matière de gestion des risques de l'aérodrome.

(b) Dirigeant responsable - Délégation de responsabilités

- (1) Les connaissances, compréhensions, techniques attendues d'un dirigeant responsable sont de haut niveau, avec une référence particulière à son / sa propre rôle pour s'assurer que les normes sont respectées.
- (2) Pendant les périodes d'absence, les responsabilités quotidiennes du gestionnaire peuvent être déléguées, mais la responsabilité incombe en fin de compte au dirigeant responsable.
- (3) Selon la taille et la complexité des opérations, le dirigeant responsable peut déléguer son / ses responsabilités dans le domaine de la formation, en nommant un responsable de formation dont les responsabilités doivent consister en la mise en place, la coordination, la mise en œuvre de programmes de formation et l'enregistrement des formations du personnel, ainsi que des programmes de contrôle de compétence.

Dans tous les cas, la responsabilité, en fin de compte, incombe au dirigeant responsable.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

AMC1 ADR.OR.D.015 (b) Exigences en termes de personnel

RESPONSABLES DESIGNES

(a) Généralités

- (1) Une description des fonctions des personnes désignées, y compris leurs noms, ainsi que les responsabilités et autorisations clairement définies, devraient figurer dans le manuel d'aérodrome. Les personnes désignées devraient disposer de ressources adéquates pour exercer leurs fonctions.
- (2) L'exploitant d'aérodrome devrait prendre des dispositions pour assurer la continuité de la supervision en l'absence des personnes désignées.
- (3) La personne désignée par l'exploitant d'aérodrome ne devrait pas être nommée par un autre exploitant d'aérodrome, sauf accord de l'autorité compétente.
- (4) Les personnes désignées devraient être prévues de travailler suffisamment d'heures pour remplir les fonctions de gestion liées à la taille et la complexité des opérations.
- (5) Une personne désignée peut détenir plus d'un des postes proposés, si une telle disposition est considérée comme appropriée et adaptée à l'organisation de l'exploitant d'aérodrome, et la complexité de ses activités.

(b) Compétence des personnes désignées

Le responsable des services opérationnels et le responsable de l'entretien devraient avoir :

- (1) respectivement une expérience pratique suffisante et une expertise dans l'exploitation des aérodromes ou l'entretien (ou un domaine similaire) ;
- (2) une connaissance approfondie des exigences applicables dans le domaine des aérodromes ;
- (3) un niveau approprié de connaissance de la gestion de la sécurité et de la qualité;
- (4) la connaissance du manuel d'aérodrome.

AMC1 ADR.OR.D.015 (c) Exigences en termes de personnel

RESPONSABLE DE LA SÉCURITÉ

(a) Le responsable de la sécurité doit être le point focal et le responsable du développement, de l'administration et de l'entretien d'un système de gestion de la sécurité (voir aussi AMC1 ADR.OR.D.005 (b) (1)).

(b) Le rôle du responsable de la sécurité devrait être de :

- (1) faciliter l'identification des dangers, l'analyse des risques et leur gestion ;
- (2) surveiller la mise en œuvre et le fonctionnement du système de gestion de la sécurité, y compris les mesures de sécurité appropriées ;
- (3) gérer le système de rapports de sécurité de l'aérodrome ;
- (4) fournir des rapports périodiques sur la performance de la sécurité;
- (5) assurer le maintien de la documentation relative à la gestion de la sécurité ;
- (6) veiller à ce qu'il y ait une formation relative à la gestion de la sécurité, et qu'elle réponde aux normes acceptables ;
- (7) fournir des conseils sur les questions de sécurité;
- (8) initier et participer à des enquêtes internes sur des accidents / ou événements.

(c) Le responsable de la sécurité devrait avoir :

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

- (1) une expérience pratique et une expertise suffisantes dans les opérations d'aérodrome, l'entretien de l'aérodrome, ou un domaine similaire ;
 - (2) une connaissance adéquate en matière de gestion de la sécurité et de la qualité;
 - (3) une connaissance adéquate du manuel d'aérodrome;
 - (4) une connaissance approfondie des exigences applicables dans le domaine des aérodromes.
- (d) Le responsable de la sécurité ne devrait pas être l'une des personnes visées à l'ADR.OR.D.015 (b) ou AMC2 ADR.OR.D.005 (b) (11). Toutefois, dans le cas d'organisations de l'aérodrome / ou d'opérations moins complexes, le responsable de la sécurité peut être le dirigeant responsable, ou l'une des personnes visées à l'ADR.OR.D.015 (b), ou AMC2 ADR.OR.D.005 (b) (11), ou toute autre personne à un niveau d'encadrement approprié, à condition qu'il / elle puisse agir indépendamment d'autres responsables de l'organisation de l'exploitant d'aérodrome, et qu'il / elle ait un accès direct au dirigeant responsable et aux responsables appropriés pour ce qui concerne la sécurité.

AMC1 ADR.OR.D.015 (d) Exigences en termes de personnel

DÉTERMINATION DES BESOINS EN PERSONNEL ET QUALIFICATIONS

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait déterminer le personnel requis pour les tâches planifiées.
- (b) L'exploitant d'aérodrome devrait déterminer les qualifications du personnel nécessaires, en conformité avec les exigences applicables (et la législation nationale et européenne, le cas échéant), et les inclure dans le manuel d'aérodrome. Un système documenté avec des responsabilités définies devrait être mis en place, afin d'identifier les besoins de changement en ce qui concerne les qualifications du personnel.

AMC1 ADR.OR.D.015 (d), (e) Exigences en termes de personnel

DISTRIBUTION DES REGLES ET PROCEDURES

L'exploitant d'aérodrome devrait avoir un système en place pour distribuer les règles et procédures au personnel afin qu'il exerce ses tâches et responsabilités.

AMC1 ADR.OR.D.017 (a) ;(b) Formation et contrôle d'aptitude

PROGRAMME DE FORMATION - GENERALITES

- (a) Le programme de formation devrait couvrir l'ensemble du personnel :
 - (1) participant à l'exploitation, la maintenance et la gestion de l'aérodrome (superviseurs, responsables, encadrement supérieur et dirigeant responsable), et
 - (2) opérant sans escorte sur l'aire de mouvement, et toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome, et qui sont liées à l'exploitant de l'aérodrome, ou toute autre organisation exploitant ou fournissant des services sur l'aérodrome,quel que soit leur niveau dans l'organisation.
- (b) La formation des personnes mentionnées au paragraphe (a) devrait être réalisée avant qu'ils n'exercent leurs fonctions, ou avant qu'ils n'accèdent sans escorte à l'aire de mouvement et toute autre aire opérationnelle, appropriée.
- (c) Le programme de formation devrait inclure une formation au système de gestion de la sécurité dont le niveau de détail devrait être adapté à la responsabilité et l'implication dans le système de gestion de la sécurité de l'individu et devrait également inclure des facteurs humains et organisationnels ; pour les personnes visées à l'alinéa (a) (2) employées par d'autres organisations opérant, ou fournissant des services sur l'aérodrome, la formation au système de gestion de la sécurité ne peut couvrir que les éléments nécessaires (par exemple, les procédures pertinentes, le système de rapports de sécurité, les programmes de sécurité de l'aérodrome, etc.)

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

- (d) Le programme de formation devrait comprendre les éléments suivants :
- (1) un processus visant à identifier les normes de formation, y compris les programmes et la fréquence pour chaque type de formation et domaine d'activité pour les personnes mentionnées au paragraphe (a), y compris pour les instructeurs et les évaluateurs, et le suivi de la formation requise ;
 - (2) un processus de validation qui mesure l'efficacité de la formation ;
 - (3) une formation spécifique au poste initiale ;
 - (4) une formation sur le tas, et
 - (5) un recyclage.
- (e) Le programme de formation devrait identifier les responsabilités en matière de formation et comprendre des procédures :
- (1) pour la formation et le contrôle des personnes formées ;
 - (2) à appliquer dans le cas où le personnel n'atteindrait pas, ou ne respecterait pas les normes requises.
- (f) Les contenus et programmes de formation devraient se conformer aux exigences prescrites dans la partie - ADR.OPS.
- (g) Un dossier de formation devrait être établi pour chaque employé, y compris l'encadrement, pour aider à identifier et suivre les besoins de formation des employés, et vérifier que le personnel a reçu la formation prévue.
- (h) Les informations relatives aux paragraphes (d) et (e), y compris les normes de formation identifiées, les programmes et fréquences s'y rapportant, devraient être inclus dans le manuel d'aérodrome.

AMC2 ADR.OR.D.017 (a) ;(b) Formation et contrôle d'aptitude

PROGRAMME DE FORMATION - CONTROLE DES PERSONNES FORMEES

- (a) Le contrôle requis pour chaque cours de formation devrait être réalisé par la méthode appropriée compte tenu de l'élément de formation à vérifier.
- (b) les éléments de formation nécessitant une participation pratique individuelle peuvent être combinés avec des contrôles pratiques.

AMC3 ADR.OR.D.017 (a) ;(b) Formation et contrôle d'aptitude

RÈGLES ET PROCÉDURES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que le personnel ait connaissance des règles et procédures appropriées à l'activité de l'aérodrome et ait conscience de ses responsabilités et du rapport existant entre ses tâches et l'exploitation de l'aérodrome dans son ensemble.
- (b) les contrôles de compétence devraient vérifier que le personnel a conscience des règles et procédures appropriées relatives à ses tâches et responsabilités.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

AMC1 ADR.OR.D.017 (d) Formation et contrôle d'aptitude

INSTRUCTEURS - EVALUATEURS

(a) L'exploitant d'aérodrome devrait désigner des instructeurs et des évaluateurs pour la mise en œuvre des programmes de formation et de contrôle de compétences. Les personnes nommées peuvent également être des instructeurs contractuels pour des sujets particuliers.

L'exploitant d'aérodrome peut également désigner des personnes proposées par des organisations opérant ou fournissant des services sur l'aérodrome, qui peuvent être soit instructeurs ou évaluateurs pour la mise en œuvre du programme de formation et du contrôle de compétences respectifs du personnel de ces organisations. Dans tous les cas, la responsabilité de veiller à la bonne mise en œuvre du programme incombe à l'exploitant d'aérodrome.

(b) Une personne peut être qualifiée et nommée à la fois comme instructeur et comme un évaluateur par l'exploitant d'aérodrome. Cependant, une telle personne ne peut pas fournir une évaluation de ses propres instructions, cours, ou outils.

(c) Les instructeurs

(1) L'instruction théorique devrait être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ils devraient avoir :

- (i) le niveau de connaissances approprié au domaine d'instruction qui doit être dispensé ;
- (ii) l'aptitude à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées et
- (iii) une expérience suffisante dans le sujet où l'enseignement doit être donné.

(2) L'instruction pratique devrait être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui :

- (i) respectent les connaissances théoriques et les exigences d'expérience de travail appropriées à l'instruction dispensée ;
- (ii) ont démontré leur capacité à enseigner, et à utiliser les méthodes pédagogiques appropriées ;
- (iii) sont compétents dans les techniques pédagogiques dans les domaines destinés à fournir des instructions et
- (iv) suivent régulièrement des cours pour s'assurer que les compétences pédagogiques sont maintenues.

(d) Les évaluateurs

Les personnes responsables de l'évaluation de la compétence et des aptitudes du personnel devraient:

- (1) avoir démontré leur capacité à évaluer la performance, et à effectuer des tests et des contrôles dans les domaines couverts par la formation ;
- (2) suivre régulièrement des cours pour s'assurer que les normes d'évaluation sont tenues à jour et
- (3) répondre aux exigences de connaissances théoriques nécessaires à l'instruction dispensée et avoir une expérience de travail adéquate dans le domaine de l'enseignement.

AMC1 ADR.OR.D.017 (e) Formation et contrôle d'aptitude

DOSSIERS DU PERSONNEL

(a) L'exploitant d'aérodrome devrait utiliser son système d'enregistrement des dossiers (voir AMC1 ADR.OR.D.035) pour enregistrer les informations suivantes pour chaque personne :

- (1) date de début d'emploi / date de fin d'emploi (le cas échéant) ;
- (2) domaine d'activité ;
- (3) expérience de travail précédente ;

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

(4) qualifications ;

(5) formation (avant l'entrée et après), et

(6) contrôles de compétences, y compris la maîtrise de la langue, le cas échéant ;

(b) Les derniers changements devraient paraître dans les dossiers du personnel.

AMC1 ADR.OR.D.020 (b) Exigences en termes d'installations

Les zones désignées appropriées peuvent varier et inclure des installations telles que les zones de fret, ou même des zones en plein air.

Des postes de stationnement devraient également être désignés pour les avions qui transportent des marchandises dangereuses.

AMC1 ADR.OR.D.027 Programmes de sécurité

PROGRAMMES DE SÉCURITÉ - COMITES DE SECURITE AÉRODROME

(a) L'exploitant d'aérodrome devrait :

(1) organiser, coordonner et mettre en œuvre des programmes visant à promouvoir la sécurité sur l'aérodrome. Ces programmes devraient inclure, mais sans s'y limiter :

(i) la sécurité des pistes, y compris la prévention des incursions et des excursions sur piste ;

(ii) la sécurité des aires de trafic, et

(iii) la prévention des FOD;

(2) coordonner et promouvoir les échanges des informations, et les enquêtes conjointes concernant les événements, incidents graves et accidents.

(b) L'exploitant d'aérodrome devrait établir, coordonner et diriger les comités locaux de sécurité de l'aérodrome, et un comité local de sécurité des pistes (LRST), traitant les questions relatives à la sécurité des pistes, la sécurité des aires de trafic, et la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome en général. Tous les organismes concernés exerçant leur activité ou fournissant des services sur l'aérodrome devraient participer à ces comités de sécurité d'aérodrome et au comité local de sécurité des pistes (LRST).

Les comités de sécurité locaux d'aérodrome et le comité local de sécurité des pistes (LRST) devraient se réunir régulièrement, identifier et examiner les questions de sécurité locales, et examiner les solutions possibles, et les nécessités d'action. Un compte-rendu de ces réunions devrait être conservé. Des procédures relatives au fonctionnement des comités locaux de sécurité d'aérodrome et du comité local de sécurité des pistes devraient être incluses dans le manuel d'aérodrome.

AMC2 ADR.OR.D.027 Programmes de sécurité

HOT SPOTS

Une fois que les HOT SPOT ont été identifiés sur un aérodrome, des stratégies appropriées devraient être mises en œuvre pour éliminer les dangers et, lorsque cela n'est pas possible dans l'immédiat, pour gérer et atténuer les risques, y compris la publication de cartes HOT SPOT dans l'AIP.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

AMC1 ADR.OR.D.030 Système de notification des problèmes de sécurité

SYSTÈME DE NOTIFICATION DES PROBLÈMES DE SÉCURITÉ

(a) Système de notification des problèmes de sécurité - généralités

- (1) Un système de notification des problèmes de sécurité efficace devrait concerner, outre le personnel de l'exploitant d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de services d'assistance en escale, les prestataires de services de navigation aérienne, et toute autre organisation exploitant sur l'aérodrome, ou fournissant des services sur l'aérodrome.
- (2) Le système de notification de sécurité devrait inclure la possibilité de déclaration volontaire concernant des dangers identifiés par le déclarant, qui pourraient avoir des conséquences potentielles sur la sécurité.
- (3) L'exploitant d'aérodrome devrait identifier les événements qui doivent obligatoirement être signalés.
- (4) L'exploitant d'aérodrome devrait fournir les moyens et le format des rapports qui doivent être tels qu'ils répondent aux exigences actuelles de déclaration prévues par la législation applicable en termes de temps, de format et les informations requises devant être signalées.
- (5) Le système de notification de sécurité devrait inclure un accusé de réception au déclarant.
- (6) Le processus de notification devrait être aussi simple que possible, et bien documenté, y compris des détails sur quoi, comment, où, à qui et quand notifier ;
- (7) Quelle que soit la source ou le mode de présentation, une fois l'information reçue, elle doit être stockée de manière appropriée pour une récupération et analyse facile ;
- (8) L'accès aux notifications transmises devrait être limité aux personnes chargées de les stocker et de les analyser ;
- (9) La protection de l'identité du déclarant doit être assurée, et les procédures établies par l'exploitant de l'aérodrome sur le recueillement d'informations complémentaires pour permettre une analyse ou une enquête devraient respecter ce principe ;
- (10) Le système de notification de sécurité devrait inclure un retour d'information sur les résultats de l'analyse de l'événement à la personne qui l'a signalé.

(b) Notification des risques faunistiques

- (1) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que son système de notification de sécurité traite spécifiquement de l'obligation pour tous les tiers (exploitants d'aéronefs, mécaniciens d'aéronefs, contrôleurs de la circulation aérienne, et autres membres du personnel des services de la circulation aérienne, etc) et tout le personnel de l'aérodrome, de notifier les impacts animaliers à l'exploitant d'aérodrome, et les dangers identifiés pertinents.
- (2) La notification de ces tiers devrait être faite indépendamment de toute autre exigence selon laquelle ils doivent rendre compte à l'autorité compétente de l'aérodrome, ou à l'État où l'aéronef concerné est immatriculé, ou toute autre autorité compétente dans le cadre du programme national de notification des événements.

AMC1 ADR.OR.D.035 Archivage

DOCUMENTS À CONSERVER

- (a) Le système établi par l'exploitant d'aérodrome pour l'archivage des documents devrait prévoir des procédures appropriées, des installations de stockage, et une traçabilité fiable, la facilité de consultation et l'accessibilité des documents relatifs aux activités de l'exploitant de l'aérodrome qui font l'objet du règlement de base et de ses règles d'application, tout au long de la période de conservation requise.

PARTIE D - GESTION (ADR.OR.D)

- (b) Les enregistrements devraient être conservés sous forme papier ou sous forme électronique, ou une combinaison des deux. Les documents stockés sur microfilm ou un format de disque optique sont également acceptables. Les enregistrements doivent rester lisibles pendant toute la période de conservation requise. La période de rétention commence lorsque le document a été créé ou modifié en dernier lieu.
- (c) Les systèmes papier doivent utiliser du matériel robuste qui peut résister à une manipulation et un classement normaux. Les systèmes informatiques devraient avoir au moins un système de sauvegarde qui devrait être mis à jour dans les 24 heures après toute nouvelle entrée. Les systèmes informatiques devraient fournir des garanties empêchant toute personne non autorisée de modifier les données.
- (d) Tout le matériel informatique utilisé pour assurer la sauvegarde des données devrait être conservé dans un endroit différent de celui contenant les données de travail, et dans un environnement garantissant qu'ils resteront en bon état. Lorsque des modifications de matériel ou de logiciel ont lieu, une attention particulière devrait être prise pour que toutes les données nécessaires continuent d'être accessibles, au moins, pendant toute la période de conservation. En l'absence de toute indication, tous les enregistrements devraient être conservés pour une période minimale de cinq ans.

AMC2 ADR.OR.D.035 Archivage

ENREGISTREMENT DES MOUVEMENTS D'AVIONS

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait établir un système pour l'enregistrement des mouvements d'aéronefs sur l'aérodrome.
- (b) Un tel système devrait permettre à l'exploitant d'aérodrome de conserver:
 - (1) le nombre de mouvements de chaque type d'aéronef qui utilise l'aérodrome ;
 - (2) le type de chaque mouvement d'aéronef (transport aérien commercial, fret, etc) ;
 - (3) la date de chaque mouvement, et
 - (4) le nombre de passagers.
- (c) Le système utilisé devrait également satisfaire aux dispositions de l'AMC1 ADR.OR.D.035.

AMC ANNEXE III
Moyens acceptables de conformité PARTIE ADR-OR

SOUS-PARTIE E – MANUEL DE L’AERODROME (ADR.OR.E)

AMC1 ADR.OR.E.005 Manuel de l’aérodrome

GENERALITES

- (a) Le manuel d'aérodrome peut varier dans le détail en fonction de la complexité des activités, et le type d'aérodrome.
- (b) Le manuel d'aérodrome ou des parties de celui-ci peuvent être présentées sous une forme quelconque, y compris sous forme électronique. Dans tous les cas, l'accessibilité, la facilité d'utilisation et la fiabilité devraient être assurés.
- (c) Le manuel d'aérodrome devrait être tel que :
- (1) toutes les parties du manuel sont cohérentes et compatibles dans la forme et le contenu ;
 - (2) le manuel peut être facilement modifié et
 - (3) le contenu et l'état de modification du manuel est contrôlé et clairement indiqué.
- (d) Le manuel d'aérodrome devrait inclure une description de son processus de modification et de révision en précisant :
- (1) la personne (s) qui peut approuver les modifications ou révisions ;
 - (2) les conditions de révisions temporaires et / ou de modifications immédiates ou de révision nécessaires dans l'intérêt de la sécurité, et
 - (3) les méthodes par lesquelles l'ensemble du personnel et des organisations sont informés des changements du manuel d'aérodrome.
- (e) Le manuel d'aérodrome peut contenir des parties, ou se référer à d'autres documents contrôlés, comme le manuel des équipements de l'aérodrome, disponible sur l'aérodrome pour une utilisation par le personnel.

AMC2 ADR.OR.E.005 (i) (2) Le manuel de l'aérodrome

LANGUE DU MANUEL D'AERODROME

Une version traduite des parties pertinentes du manuel d'aérodrome est un moyen acceptable de se conformer à l'exigence correspondante. Dans tous les cas, les personnes qui vont utiliser le manuel devraient être capables de le lire et le comprendre.

AMC3 ADR.OR.E.005 Le manuel de l’aérodrome

LE MANUEL DE L’AERODROME

- (a) Le manuel d'aérodrome doit avoir la structure suivante, et comprendre, au moins, les informations suivantes, si un article n'est pas applicable, la mention « Sans objet » ou « intentionnellement vide » devrait être insérée, avec le motif approprié :

A. PARTIE A - GENERALITES

0. administration et contrôle du manuel d'aérodrome, y compris ce qui suit :

0.1. introduction :

- 0.1.1 une déclaration signée par le dirigeant responsable que le manuel d'aérodrome est conforme à toutes les exigences applicables et aux modalités du certificat ;

SOUS-PARTIE E - AERODROME MANUEL (ADR.OR.E)

0.1.2 une déclaration signée par le dirigeant responsable que le manuel d'aérodrome contient les instructions opérationnelles qui doivent être respectées par le personnel concerné ;

0.1.3 une liste et une brève description des différentes parties, de leur contenu, l'applicabilité et l'utilisation ;

0.1.4 les explications, les abréviations et les définitions des termes nécessaires pour l'utilisation du manuel ;

0.2 Système de modification et de révision :

0.2.1 les coordonnées de la personne (s) responsable de l'émission et de l'insertion des amendements et révisions ;

0.2.2 une liste des modifications et révisions avec les dates d'insertion, et les dates d'entrée en vigueur ;

0.2.3 une déclaration que les modifications et les révisions manuscrites ne sont pas autorisées, sauf dans des situations exigeant une modification ou une révision immédiate dans l'intérêt de la sécurité ;

0.2.4 une description du système d'annotation des pages ou paragraphes et leur date d'entrée en vigueur ;

0.2.5 une liste des pages ou paragraphes en vigueur ;

0.2.6 l'annotation des modifications (dans le texte et, autant que possible, sur les schémas et diagrammes) ;

0.2.7 les révisions temporaires, et

0.2.8 la description du système de diffusion et la liste de diffusion du manuel d'aérodrome, de ses amendements et révisions.

1. informations générales

Informations générales, y compris ce qui suit :

1.1 objet et portée du manuel d'aérodrome ;

1.2 exigences légales concernant le certificat d'aérodrome et le manuel d'aérodrome conformément à la partie - ADR.OR ;

1.3 conditions applicables à l'utilisation de l'aérodrome par les utilisateurs ;

1.4 obligations de l'exploitant d'aérodrome ; droits de l'autorité compétente et conseils au personnel sur la façon de faciliter les audits / inspections effectués par le personnel de l'autorité compétente.

B. PARTIE B – SYSTEME DE GESTION DE L'AERODROME, QUALIFICATION ET FORMATION REQUISES

2. description du système de gestion, y compris ce qui suit :

2.1 Organisation et responsabilités : description de la structure organisationnelle, y compris l'organigramme général et les organigrammes d'autres services. L'organigramme doit décrire les relations entre les services. La responsabilité et les liens hiérarchiques de tous les niveaux de la structure organisationnelle (services, etc) liés à la sécurité doivent être indiqués.

Les noms, les autorités, les responsabilités et les fonctions des responsables et des personnes désignées ; les responsabilités et les fonctions des autres personnels d'entretien et des opérations, ainsi que des comités de sécurité de l'aérodrome et du comité local de sécurité des pistes et leur fonctionnement, doivent également être inclus.

2.2. description du système de gestion de la sécurité, comprenant :

2.2.1 le champ d'application du système de gestion de sécurité ;

2.2.2 la politique et les objectifs de sécurité ;

2.2.3 les responsabilités en matière de sécurité du personnel de sécurité clés;

2.2.4 Les procédures de contrôle de la documentation ;

SOUS-PARTIE E - AERODROME MANUEL (ADR.OR.E)

- 2.2.5 le processus de gestion des risques de sécurité, y compris l'identification des dangers et les systèmes d'évaluation des risques ;
 - 2.2.6 le contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité des mesures de sécurité, et les mesures d'atténuation des risques ;
 - 2.2.7 le suivi de la performance de la sécurité;
 - 2.2.8 les notifications de sécurité (y compris la notification des risques) et les enquêtes ;
 - 2.2.9 les plans d'urgence ;
 - 2.2.10 la gestion du changement (y compris les changements organisationnels pour ce qui concerne les responsabilités en matière de sécurité) ;
 - 2.2.11 la promotion de la sécurité et
 - 2.2.12 les éléments sortant du système de gestion de la sécurité.
- 2.3 description du contrôle de la conformité et les procédures associées.
- 2.4 description du système de gestion de la qualité des données et de la fourniture des informations aéronautiques et les procédures associées, y compris celles permettant de satisfaire aux objectifs de sécurité et de sûreté pertinents.
- 2.5 procédures de notification à l'autorité compétente, y compris le traitement, la notification et le compte rendu des accidents, des incidents graves et des événements. Cette section devrait comprendre, au moins, ce qui suit :
- (a) définition d'un accident, incident grave et événement et responsabilités correspondantes de toutes les personnes impliquées;
 - (b) les illustrations des formulaires à utiliser (ou des copies des formulaires eux-mêmes), des instructions sur la façon dont ils doivent être complétés, les adresses auxquelles ils doivent être envoyés et les délais prévus pour le faire;
 - (c) les procédures et les modalités de la conservation des preuves, y compris les enregistrements, à la suite d'un événement à notifier obligatoirement ;
- 2.6 procédures relatives à la consommation d'alcool, de substances psycho actives et de médicaments.
- 2.7 procédures pour :
- 2.7.1 se conformer aux directives de sécurité ;
 - 2.7.2 réagir à des problèmes de sécurité;
 - 2.7.3 traiter des recommandations de sécurité émises par les autorités lors des enquêtes de sécurité.
- 2.8 description de la méthode et des procédures d'enregistrement des mouvements d'aéronefs, y compris les types de mouvement et d'avions, les dates et le nombre de passagers.
3. qualifications du personnel de l'aérodrome requises (voir GM1 ADR. OR.D.015 (d)), ainsi que les procédures liées :
- 3.1 au programme de formation, y compris :
 - 3.1.1 les responsabilités, les fréquences, les programmes, et les normes de formation identifiées pour l'ensemble du personnel impliqué dans l'exploitation, le sauvetage et la lutte contre les incendies, l'entretien et la gestion de l'aérodrome, et les personnes travaillant sans escorte sur l'aire de mouvement et les autres aires opérationnelles de l'aérodrome.
 - 3.1.2 les procédures :
 - 3.1.2.1 pour la formation et le contrôle des stagiaires ;
 - 3.1.2.2 à appliquer dans le cas où le personnel n'atteint pas les normes requises.
 - 3.1.3 décrivant les documents devant être archivés et les durées d'archivage.

SOUS-PARTIE E - AERODROME MANUEL (ADR.OR.E)

- 3.2 au programme de contrôle de compétence, y compris les responsabilités et les fréquences ;
 - 3.2.1 les procédures à appliquer dans le cas où le personnel n'atteint pas les normes requises.
 - 3.2.3 la description des documents devant être archivés et les durées d'archivage.

C. PARTIE C – CARACTERISTIQUES DU SITE DE L’AÉRODROME

4. Une description du site de l'aérodrome, notamment les caractéristiques suivantes :

- 4.1 Le plan indiquant la distance entre l'aérodrome et la ville la plus proche, localité, ou toute autre zone peuplée ;
- 4.2 Les cartes et des plans détaillés de l'aérodrome indiquant l'emplacement (longitude et latitude) et les limites de l'aérodrome, les installations majeures, le point de référence de l'aérodrome, la disposition des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic, les aides visuelles et non visuelles de l'aérodrome, et les indicateurs de direction du vent;
- 4.3 Le plan indiquant l'emplacement de toutes les installations et équipements de l'aérodrome se trouvant à l'extérieur des limites de l'aérodrome;
- 4.4 La description des caractéristiques physiques de l'aérodrome, altitudes, aides visuelles et non visuelles, ainsi que les informations concernant la température de référence de l'aérodrome, la résistance des chaussées, le niveau SSLIA, les aides au sol et les obstacles principaux ;
- 4.5 La description des cas d'exemptions ou de dérogations, de niveau de sécurité équivalent (ELOS), les conditions spéciales (SC), et les limites d'exploitation et
- 4.6 La description des types d'opérations pour lesquels l'aérodrome est agréé.

D. PARTIE D – CARACTERISTIQUES DE L’AERODROME DEVANT ETRE COMMUNIQUEES AU SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

5. Les services d'information aéronautique disponibles et les procédures pour la diffusion d'informations générales, y compris :

- 5.1 Le nom de l'aérodrome;
- 5.2 L'emplacement de l'aérodrome;
- 5.3 Les coordonnées géographiques du point de référence de l'aérodrome selon le système géodésique mondial - 1984 (WGS-84) ;
- 5.4 L'altitude de l'aérodrome et ondulation du géoïde ;
- 5.5 L'altitude de chaque seuil et ondulation du géoïde, altitude des extrémités de la piste, altitude de tous les points significatifs (hauts et bas) le long de la piste, et altitude la plus élevée de la zone de toucher des roues d'une piste avec approche de précision ;
- 5.6 La température de référence de l'aérodrome ;
- 5.7 les précisions sur les radiophares de l'aérodrome, et
- 5.8 Le nom de l'exploitant d'aérodrome et ses coordonnées (y compris les numéros de téléphone) de l'exploitant d'aérodrome où il peut être contacté à tout moment.

6. Dimensions de l'aérodrome et renseignements connexes :

- 6.1 Piste – orientation vraie, numéro d'identification, longueur, largeur, emplacement du (des) seuil(s) décalé(s), pente, type de surface, type de piste et, pour une piste avec approche de précision, l'existence d'une zone dégagée d'obstacles ;

SOUS-PARTIE E - AERODROME MANUEL (ADR.OR.E)

- 6.2 Longueur, largeur et type de surface de la bande, aires de sécurité d'extrémité de piste, prolongements d'arrêt, longueur, largeur et type de surface des voies de circulation ; type de surface des aires de trafic et des postes de stationnement d'aéronef; longueur du prolongement dégagé et profil du sol ;
- 6.3 Aides visuelles pour les procédures d'approche, types de balisage lumineux d'approche et indicateurs visuels de pente d'approche; marques et feux de pistes, de voies de circulation et d'aires de trafic; autres aides visuelles de guidage et de contrôle sur les voies de circulation et les aires de trafic ainsi que l'emplacement et le type de guidage visuel pour l'accostage, la disponibilité de alimentation électrique auxiliaire pour l'éclairage ;
- 6.4 Emplacement et fréquence radio de tous les points de vérification VOR d'aérodrome ;
- 6.5 Emplacement et désignation des itinéraires normalisés de circulation au sol;
- 6.6 Coordonnées géographiques de chaque seuil, des points axiaux appropriés des voies de circulation, et des postes de stationnement avions ;
- 6.7 Coordonnées géographiques, et altitude du point le plus élevé des obstacles significatifs situés dans les aires d'approche et de décollage, dans l'aire d'approche indirecte et au voisinage de l'aérodrome (sous la forme de cartes) ;
- 6.8 Type de surface et force portante des chaussées communiquée au moyen de la méthode de classification ACN -PCN ;
- 6.9 Emplacements destinés à la vérification des altimètres avant le vol déterminés, avec leur altitude ;
- 6.10 Distances déclarées ;
- 6.11 Coordonnées (téléphone / télex / numéros de fax et adresse électronique) du coordinateur d'aérodrome pour les opérations d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés, et renseignements sur les moyens disponibles pour leur enlèvement, exprimés en indiquant le type d'aéronef le plus grand type pour l'enlèvement duquel l'aérodrome est équipé;
- 6.12 Niveau de protection pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, types et quantités d'agents extincteurs normalement disponibles à l'aérodrome et
- 6.13 Exemptions ou dérogations aux exigences applicables, niveau équivalent de sécurité (ELOS), conditions spéciales (SC) et des limitations.

E. PARTIE E – CARACTERISTIQUES DES PROCEDURES D'EXPLOITATION DE L'AERODROME, DE SES EQUIPEMENTS ET LES MESURES DE SECURITE

- 7. Transmission d'information concernant l'aérodrome, y compris :
 - 7.1 Les arrangements et procédures relatives à la communication de modifications aux informations aérodromes publiées dans l'AIP et demandant l'émission d'un NOTAM, y compris la communication des modifications à l'autorité compétente et l'enregistrement de la communication de ces modifications ;
 - 7.2 Les procédures et fréquences pour le contrôle des données aéronautique, y compris les parties à contrôler.
- 8. Procédures pour accéder à l'aire de mouvement d'un aérodrome, y compris :
 - 8.1 La coordination avec les organismes de sûreté ;
 - 8.2 Prévention de l'entrée non autorisée sur l'aire de mouvement ;
- 9. Procédures d'inspection, évaluation et communication de l'état de l'aire de mouvement et d'autres aires et installations opérationnelles, (y compris les évaluations des caractéristiques de frottement de la surface de piste et les mesures de hauteur d'eau), y compris :
 - 9.1 Les arrangements et moyens de communication avec les services de circulation aérienne lors des inspections ;
 - 9.2 Les check-lists de contrôle, registre, et les enregistrements, et

SOUS-PARTIE E - AERODROME MANUEL (ADR.OR.E)

- 9.3 La périodicité et moments des inspections ; communication des résultats et mesures de suivi.
10. Procédures d'inspection et d'entretien courant et d'urgence des aides visuelles et non visuelles, le cas échéant, et des systèmes électriques de l'aérodrome, y compris :
- 10.1 Les check-lists de contrôle, registres, et les enregistrements, et
 - 10.2 La périodicité et la fréquence des inspections ; la communication des résultats et mesures de suivi.
11. Les instructions d'exploitation, de maintenance et de réparation, informations concernant l'entretien, procédures de diagnostic et d'inspection des équipements d'aérodrome.
12. Procédures pour :
- 12.1 L'entretien de l'aire de mouvement, y compris les aires avec revêtement, les pistes et les voies de circulation non revêtues ; les pistes et bandes de piste et le système d'évacuation des eaux de l'aérodrome ;
 - 12.2 L'exploitation en surcharge.
13. Procédures concernant les travaux sur l'aérodrome, y compris :
- 13.1 La coordination, la planification et l'exécution de travaux de construction et de maintenance, et
 - 13.2 Les arrangements et moyens de communication avec les services de la circulation aérienne au cours de l'exécution de ces travaux.
14. Procédures de gestion des aires de trafic, y compris :
- 14.1 Le transfert de l'avion entre les services de la circulation aérienne, et le service de gestion de l'aire de trafic;
 - 14.2 L'attribution des postes de stationnement avions ;
 - 14.3 Le démarrage des moteurs et repoussage des aéronefs, et
 - 14.4 Le placement et guidage.
15. Procédures de gestion de la sécurité sur l'aire de trafic, y compris :
- 15.1 La protection contre le souffle des réacteurs ;
 - 15.2 L'application des mesures de précaution lors des opérations d'avitaillement en carburant des avions;
 - 15.3 La prévention des FOD, y compris le nettoyage / balayage de l'aire de trafic, et
 - 15.4 Le contrôle du respect des mesures de sécurité par le personnel sur l'aire de trafic.
16. Procédures pour le contrôle des véhicules circulant sur ou à proximité, de l'aire de mouvement, y compris les règles de la circulation, droit de passage, limites de vitesse, et la méthode de délivrance des autorisations de conduite, et les moyens d'exécution.
17. Procédures de gestion des dangers liés aux animaux, y compris l'évaluation du péril animalier et les arrangements pour la mise en œuvre du programme de contrôle de la faune, et la promulgation de l'information pertinente à l'AIP, le formulaire d'impact animalier.
18. Procédures pour :
- 18.1 Le contrôle des obstacles et la surveillance à l'intérieur et à l'extérieur des limites de l'aérodrome, et la notification à l'autorité compétente, de la nature et de l'emplacement des obstacles, et tout ajout ou enlèvement d'obstacles afin que les dispositions nécessaires soient prises, notamment l'amendement des publications AIP et
 - 18.2 La surveillance et à l'atténuation des risques liés aux activités humaines et l'utilisation du sol, sur l'aérodrome et ses environs.
- Des check-lists de contrôle pertinentes, des registres, et des enregistrements ; la périodicité et fréquence des inspections ; la communication des résultats et les mesures de suivi.

SOUS-PARTIE E - AERODROME MANUEL (ADR.OR.E)

19. Plan d'urgence d'aérodrome, y compris :
 - 19.1 Pour faire face à des situations d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son environnement ;
 - 19.2 Les mises à l'épreuve des installations et matériels utilisés en cas d'urgence, y compris leur fréquence ;
 - 19.3 Les exercices pour tester les plans d'urgence, y compris leur fréquence.
 20. Sauvetage et lutte contre les incendies, y compris une description des installations, équipements, personnel et procédures pour répondre aux besoins en matière de lutte contre l'incendie.
 21. Plan d'enlèvement des aéronefs, y compris les arrangements pertinents, l'équipement et les procédures pour sa mise en œuvre.
 22. Procédures pour assurer la sécurité de la manipulation et du stockage de carburant et de matières dangereuses sur l'aérodrome, y compris :
 - 22.1 Les équipements, zones de stockage, de livraison, de distribution, de manutention et les mesures de sécurité ;
 - 22.2 La qualité et catégorie correcte du carburant pour les avions ; la périodicité des audits et inspections, check-lists de contrôle, enregistrement des échantillonnages réalisés et des compte rendus.
 23. L'exploitation par faible visibilité : Description des procédures opérationnelles, y compris la coordination avec les services de la circulation aérienne et de le service de gestion des aires de trafic, les voies de roulage standards, le contrôle des activités, et la mesure et la communication de la portée visuelle de piste.
 24. Les procédures relatives aux opérations en conditions hivernales, y compris le plan neige et les procédures pour sa mise en œuvre ainsi que la description des moyens disponibles et des dispositions pertinentes.
 25. Les Procédures pour les opérations dans des conditions météorologiques défavorables.
 26. Les procédures pour les opérations de nuit.
 27. Les procédures pour la protection des aides radar et aides radioélectriques à la navigation, le contrôle des activités et d'entretien au sol au voisinage de ces installations.
 28. Les procédures pour l'utilisation de l'aérodrome par un aéronef avec un code d'identification plus élevé, y compris les voies de roulage.
 29. Les procédures et mesures pour la prévention des incendies sur l'aérodrome.
- (b) Toutes les procédures contenues dans le manuel d'aérodrome devraient comprendre et définir clairement les rôles, les responsabilités et les contacts des responsables de l'aérodrome, d'autres personnes ou organisations, y compris ceux des organisations sous-traitées, l'autorité compétente et autres organismes d'Etat concerné, le cas échéant, et prendre en compte la nécessité d'établir une communication directe en dehors des heures de travail.

ANNEXE IV

Moyens acceptables de conformité partie ADR -OPS

PARTIE EXIGENCES OPERATIONNELLES SOUS-PARTIE A – DONNÉES RELATIVES A L'AERODROME (ADR.OPS.A)

AMC1 ADR.OPS.A.005 Données relatives à l'aérodrome

- (a) Les données pertinentes relatives à l'aérodrome et aux services disponibles devraient inclure, mais sans s'y limiter, les éléments de la liste suivante :
- (1) le point de référence de l'aérodrome ;
 - (2) l'altitude de l'aérodrome et de la piste ;
 - (3) la température de référence de l'aérodrome ;
 - (4) les dimensions de l'aérodrome et renseignements connexes ;
 - (5) la résistances des chaussées ;
 - (6) les emplacements destinés à la vérification des altimètres avant le vol ;
 - (7) les distances déclarées ;
 - (8) l'état de l'aire de mouvement et des installations connexes ;
 - (9) L'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés ;
 - (10) Les services de sauvetage et de lutte contre les incendies, et
 - (11) les indicateurs visuels de pente d'approche.
- (b) L'exploitant d'aérodrome devrait mesurer et informer les services d'information aéronautique sur les obstacles et les données de terrain dans la zone 3, et dans la zone 2 (partie située à l'intérieur de la limite de l'aérodrome) en degrés, minutes, secondes et dixièmes de secondes. En outre, l'altitude du point le plus élevé, le type, les marques et le balisage lumineux (le cas échéant) des obstacles doivent être signalés aux services d'information aéronautique
- (c) les données électroniques relatives à tous les obstacles électroniques de la zone 2 (la partie dans l'emprise de l'aérodrome) présentant un danger pour la navigation aérienne doivent être fournies.
- (d) les données électroniques relatives au terrain et aux obstacles devraient être fournies pour :
- (1) la zone 2a, pour ce qui pénètre dans la surface de collecte de données d'obstacle en question;
 - (2) les pénétrations dans les trajectoires de vol au décollage des surfaces d'identification d'obstacles, et
 - (3) les pénétrations des surfaces de limitation d'obstacles d'aérodrome.
- (e) les données électroniques relatives au terrain et aux obstacles devraient être fournies pour la zone 4 pour le terrain et les obstacles qui pénètrent la surface de collecte de données d'obstacles pertinente, pour toutes les pistes où les opérations d'approche de précision de catégorie II ou III ont été établies et où l'information détaillée du terrain est requise par les opérateurs pour leur permettre d'évaluer l'effet du terrain sur la détermination de la hauteur de décision pour l'utilisation des radioaltimètres.
- (f) L'exploitant d'aérodrome devrait établir des arrangements avec les prestataires de services de navigation aérienne et l'autorité compétente pour la fourniture des données d'obstacles et de terrain à l'extérieur de l'enceinte de l'aérodrome.

SOUS-PARTIE A – DONNÉES RELATIVES A L'AERODROME (ADR.OPS.A)

AMC1 ADR.OPS.A.010 Exigences en matière de qualité des données

EXIGENCES GÉNÉRALES

(a) L'intégrité des données aéronautiques doit être maintenue tout au long du processus les concernant depuis le relevé ou la création jusqu'à la remise au prochain utilisateur prévu. Selon la classification de l'intégrité applicable, les procédures de validation et de vérification devraient :

- (1) pour les données ordinaires : éviter toute altération lors du traitement des données ;
- (2) pour les données essentielles : s'assurer qu'aucune altération ne se produit à n'importe quel stade de l'ensemble du processus et peut inclure des processus supplémentaires au besoin pour tenir compte des risques potentiels de l'architecture d'ensemble du système afin de garantir l'intégrité des données à ce niveau, et
- (3) pour les données critiques : s'assurer qu'aucune altération ne se produit à n'importe quel stade de l'ensemble du processus et inclure des processus supplémentaires d'assurance de l'intégrité pour atténuer complètement les effets des défauts qui présentent des risques potentiels pour l'intégrité des données après une analyse approfondie de l'architecture d'ensemble du système.

(b) L'exploitant d'aérodrome devrait déterminer et communiquer les données aéronautiques de l'aérodrome conformément aux exigences de précision et d'intégrité énoncées dans les tableaux suivants :

Latitude et longitude	Précision Type de données	Intégrité Classification
Point de référence d'aérodrome	30 m Mesurées / calculées	ordinaires
Aides de navigation situées sur l'aérodrome	3 m Mesurées	essentielles
Obstacles dans la zone 3	0.5 m Mesurées	essentielles
Obstacles dans la zone 2 (partie située à l'intérieur des limites de l'aérodrome)	5 m Mesurées	essentielles
Seuils de piste	0.3 m Mesurées	critiques
Extrémité de piste (point d'alignement de trajectoire de vol)	1 m Mesurées	critiques
Points axiaux de piste	1 m Mesurées	critiques
Points d'attente avant piste	0.5 m Mesurées	critiques
Points axiaux de voie de circulation / points de ligne de guidage sur l'aire de stationnement	0.5 m Mesurées	essentielles
Marques d'intersection des voies de circulation	0.5 m Mesurées	essentielles
Ligne de guidage de sortie	0.5 m Mesurées	essentielles
Limites d'aire de trafic (polygone)	1 m Mesurées	ordinaires
Poste de dégivrage / antigivrage (polygone)	1 m Mesurées	ordinaires
Postes de stationnement aéronefs / points de verification INS	0.5 m Mesurées	ordinaires

Tableau 1 – Latitude et longitude

SOUS-PARTIE A – DONNÉES RELATIVES A L'AERODROME (ADR.OPS.A)

Altitude / hauteur	Précision Type de données	Intégrité Classification
Altitude de l'aérodrome	0.5 m Mesurées	essentielles
Ondulation du géoïde par rapport au WGS-84 au point de mesure de l'altitude d'un aérodrome	0.5 m Mesurées	essentielles
Seuil de piste, approches classiques	0.5 m Mesurées	essentielles
Ondulation du géoïde par rapport au WGS-84 au seuil de piste, approches classiques	0.5 m Mesurées	essentielles
Seuil de piste, approches de précision	0.25 m Mesurées	critiques
Ondulation du géoïde par rapport au WGS-84 au seuil de piste, approches de précision	0.25 m Mesurées	critiques
Points axiaux de piste	0.25 m Mesurées	critiques
Points axiaux de voie de circulation / points de ligne de guidage sur l'aire de stationnement	1 m Mesurées	essentielles
Obstacles dans la zone 2 (partie située à l'intérieur de la limite de l'aérodrome)	3 m Mesurées	essentielles
Obstacles dans la zone 3	0.5 m Mesurées	essentielles
Equipement de mesure de distance / précision (DME/P)	3 m Mesurées	essentielles

Tableau 2 – altitude / hauteur

Déclinaison / déclinaison magnétique	Précision Type de données	Intégrité Classification
Déclinaison des stations d'aides à la navigation VHF	1 degré Mesurées	essentielles
Déclinaison magnétique d'aérodrome	1 degré Mesurées	essentielles
Déclinaison magnétique d'antenne d'alignement de piste ILS	1 degré Mesurées	essentielles
Déclinaison magnétique d'antenne d'azimut MLS	1 degré Mesurées	essentielles

Tableau 3 – déclinaison et déclinaison magnétique

Relèvement / orientation	Précision Type de données	Intégrité Classification
Alignement de piste ILS	1/100 degré Mesurées	essentielles
Azimut zéro degré MLS	1/100 degré Mesurées	essentielles
Orientation de piste (vraie)	1/100 degré Mesurées	ordinaires

Tableau 4 – Relèvement / orientation

SOUS-PARTIE A – DONNÉES RELATIVES A L'AERODROME (ADR.OPS.A)

Longueur/distance/dimension	Précision Type de données	Intégrité Classification
Longueur de piste	1 m Mesurées	critical
Largeur de piste	1 m Mesurées	essentiels
Distance de seuil décalé	1 m Mesurées	ordinaires
Largeur et longueur de prolongement d'arrêt	1 m Mesurées	critiques
Longueur et largeur de prolongement dégagé	1 m Mesurées	essentiels
Distance d'atterrissage utilisable	1 m Mesurées	critiques
Distance de roulement utilisable au décollage	1 m Mesurées	critiques
Distance utilisable au décollage	1 m Mesurées	critiques
Distance utilisable pour l'accélération-arrêt	1 m Mesurées	critiques
Largeur d'accotement de piste	1 m Mesurées	essentiels
Largeur de voie de circulation	1 m Mesurées	essentiels
Largeur d'accotement de voie de circulation	1 m Mesurées	es essentiels
Distance antenne d'alignement de piste ILS – extrémité de piste	3 m Mesurées	ordinaires
Distance antenne d'alignement de descente ILS – seuil de piste, dans l'axe de piste	3 m Mesurées	ordinaires
Distance radioborne ILS – seuil de piste	3 m Mesurées	essentiels
Distance antenne ILS DME – seuil de piste, dans l'axe de piste	3 m c Mesurées	essentiels
Distance antenne d'azimut MLS – extrémité de pister	3 m Mesurées	ordinaires
Distance antenne de site MLS – seuil de piste, dans l'axe de piste	3 m Mesurées	ordinaires
Distance antenne DME/P MLS – seuil de piste, dans l'axe de piste	3 m Mesurées	essentiels

Tableau 5 - Longueur / distance / autres dimensions

- (c) Les exigences de précision des données aéronautiques devraient être fondées sur un niveau de confiance de 95 % et, à cet égard, trois types de données de position doivent être identifiés : les points mesurés (par exemple, seuil de piste), les points calculés (obtenus par calculs mathématiques à partir de valeurs mesurées de points dans l'espace, de points de repère) et des points déclarés (par exemple, points de limite de régions d'information de vol).
- (d) Les coordonnées géographiques indiquant la latitude et la longitude devraient être déterminées et signalées aux services d'information aéronautique selon le système géodésique mondial - 1984 (WGS-84), en identifiant les coordonnées géographiques qui ont été transformées en coordonnées WGS- 84 par conversions mathématiques, et pour lesquelles le degré de précision des mesures prises à l'origine sur le terrain n'est pas conforme aux spécifications énoncées dans le tableau 3.

SOUS-PARTIE A – DONNÉES RELATIVES A L'AERODROME (ADR.OPS.A)

- (e) Le degré de précision des mesures effectuées sur le terrain devrait être tel que les données de navigation opérationnelles qui en découlent pour les phases de vol se situent à l'intérieur des écarts maximaux, par rapport à un cadre de référence approprié, comme indiqué dans les tableaux 3-7.
- (f) En plus de l'altitude (hauteur au-dessus du niveau moyen de la mer) des positions de sol mesurées spécifiques aux aérodromes, l'ondulation du géoïde (par rapport à l'ellipsoïde WGS-84) aux points indiqués dans les tableaux 3-7, devrait être déterminée et communiquée à l'autorité des services d'information aéronautique.
- (g) La protection des données aéronautiques électroniques stockées ou en transit, devrait être surveillée de façon intégrale par contrôle de redondance cyclique (CRC). Pour protéger le niveau d'intégrité des données aéronautiques critiques ou essentielles suivant la classification indiquée dans (a) (1) et (a) (2) ci-dessus, on devrait appliquer respectivement un algorithme GRC de 32 ou 24 bits.
- (h) Pour protéger le niveau d'intégrité des données aéronautiques ordinaires, suivant la classification indiquée dans (a) (3) ci-dessus, il est recommandé d'appliquer un algorithme CRC de 16 bits.
- (i) L'exploitant d'aérodrome devrait mettre en œuvre les procédures pour :
 - (1) Contrôler les données pertinentes pour les services d'aérodrome provenant de l'exploitant de l'aérodrome, et promulguées par les prestataires de services de la circulation aérienne appropriés;
 - (2) Aviser les services d'information aéronautique pertinents, et les prestataires de services de navigation aérienne de tous les changements nécessaires pour assurer des données correctes et complètes relatives à l'aérodrome et aux services disponibles.

AMC2 ADR.OPS.A.010 Exigences en matière de qualité des données

ARRANGEMENTS FORMELS

- (a) .Les organisations concernées

L'exploitant d'aérodrome devrait avoir des arrangements formels avec les entités publiques ou privées fournissant:

- (1) des services de navigation aérienne ;
- (2) des services pour la création et la fourniture de données de levé ;
- (3) des services de conception de procédures ;
- (4) des données électroniques relatives au terrain et
- (5) des données électroniques relatives aux obstacles, avec lesquelles il échange des données aéronautiques et / ou de l'information aéronautique.

- (b) Contenu des arrangements formels

Ces arrangements formels devraient au moins régir les éléments suivants :

- (1) le champ des données ou informations aéronautiques à fournir;
- (2) les exigences en matière d'exactitude, de résolution et d'intégrité applicables à chaque élément de données fourni ;
- (3) les méthodes requises pour démontrer que les données fournies sont conformes aux exigences énoncées;
- (4) la nature de l'action à entreprendre en cas de découverte d'une erreur ou d'une incohérence dans les données fournies ;
- (5) les critères minimaux suivants pour la notification des modifications de données :

- (i) les critères pour déterminer l'actualité des données fournies sur la base de la portée de la modification en termes opérationnels et de sécurité;

SOUS-PARTIE A – DONNÉES RELATIVES A L’AERODROME (ADR.OPS.A)

- (ii) toute notification préalable de changements attendus;
- (iii) les moyens à mettre en œuvre aux fins de la notification ;
- (6) la partie responsable de la consignation des modifications de données ;
- (7) les moyens de résoudre les éventuelles ambiguïtés lorsque différents formats sont utilisés pour l'échange de données ou d'informations aéronautiques ;
- (8) les éventuelles restrictions d'utilisation des données ;
- (9) les exigences concernant l'élaboration des rapports sur la qualité par les fournisseurs de données, afin de faciliter la vérification de la qualité des données par les utilisateurs des données ;
- (10) les exigences en matière de métadonnées et
- (11) les exigences en matière de risques concernant la continuité de la fourniture de données.

AMC1 ADR.OPS.A.015 Coordination entre les exploitants d'aérodromes et les prestataires de services d'information aéronautique

RENSEIGNEMENTS A COMMUNIQUER

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait communiquer sur les questions d'importance opérationnelle ou affectant l'exploitation des aéronefs ou de l'aérodrome afin de prendre les mesures appropriées, notamment sur ce qui suit :
- (1) travaux de construction ou d'entretien ;
 - (2) parties irrégulières ou détériorées de la surface d'une piste, d'une voie de circulation, ou d'une aire de trafic;
 - (3) présence de neige, neige fondante ou glace sur une piste, une voie de circulation, ou une aire de trafic;
 - (4) présence d'eau sur une piste, une voie de circulation, ou une aire de trafic;
 - (5) congères ou amoncellements de neige à proximité d'une piste, d'une voie de circulation, ou d'une aire de trafic;
 - (6) présence d'agents chimiques liquides de déglçage ou autre contaminant sur une piste, une voie de circulation, ou une aire de trafic;
 - (7) autres dangers temporaires, y compris les aéronefs en stationnement ;
 - (8) panne ou irrégularité de fonctionnement de la totalité ou d'une partie des aides visuelles de l'aérodrome, et,
 - (9) panne de l'alimentation électrique normale ou auxiliaire.
- (b) La modification du niveau de protection normalement assuré sur un aérodrome pour le service de sauvetage et lutte contre les incendies doit être exprimée en présentant la nouvelle catégorie disponible sur l'aérodrome.
Lorsque le niveau est redevenu normal, le prestataire de services de navigation aérienne et les prestataires de services d'information aéronautique devraient être informés en conséquence.
- (c) L'exploitant d'aérodrome devrait respecter le calendrier préétabli et convenu internationalement des dates de mise en vigueur AIRAC, en plus du délai postal de 14 jours lors de la remise d'informations et données brutes aux services d'information aéronautique qui affectent les cartes et / ou les systèmes de navigation informatisés et qu'il faut communiquer selon le système de régularisation et de contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques (AIRAC).

ANNEXE IV

Moyens acceptables de conformité partie ADR -OPS

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

AMC1 ADR.OPS.B.005 (b) Plan d'urgence de l'aérodrome

GENERALITES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que le plan d'urgence d'aérodrome prévoit la disponibilité et la coordination avec des services de sauvetage appropriés spécialisés afin d'être en mesure de répondre aux situations d'urgence dans le cas d'aérodromes situés près d'étendues d'eau et / ou de zones marécageuses, et au-dessus desquels s'effectue une portion appréciable des approches ou des départs.
- (b) L'exploitant d'aérodrome veille à ce qu'une évaluation soit menée sur les aires d'approche et de départ, jusqu'à une distance de 1000 m des seuils de piste, afin de déterminer les options d'intervention possibles..

AMC2 ADR.OPS.B.005 (b) Plan d'urgence de l'aérodrome

LE PLAN D'URGENCE AERODROME

L'exploitant d'aérodrome devrait inclure, au moins, ce qui suit dans le document du plan d'urgence d'aérodrome :

- (a) les types de situation d'urgence auxquelles il est destiné à faire face;
- (b) les organismes appelés à intervenir dans le plan ; et détailler le protocole de plan local et les réunions;
- (c) les responsabilités et le rôle de chaque organe, du centre des opérations d'urgence, et du poste de commandement pour chaque type de situation d'urgence ;
- (d) l'information sur les noms et numéros de téléphone des services ou des personnes à contacter dans le cas d'une situation d'urgence donnée, et
- (e) un plan quadrillé de l'aérodrome et ses abords immédiats, à peu près à une distance de 8 km du centre de l'aérodrome.

AMC1 ADR.OPS.B.005 (c) Plan d'urgence de l'aérodrome

EXERCICE DU PLAN D'URGENCE AERODROME

L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que le plan d'urgence soit mis à l'épreuve en procédant :

- (a) à un exercice d'urgence général, à des intervalles ne dépassant pas deux ans; et
- (b) à des exercices d'urgence partiels durant l'année intermédiaire afin de s'assurer que les anomalies constatées au cours de l'exercice général ont été corrigées,

Le plan sera revu alors, ou après une situation d'urgence réelle, afin de remédier à toute insuffisance constatée lors des exercices ou lors de l'urgence réelle.

AMC1 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie

SYSTEMES DE COMMUNICATION ET D'ALARME

L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que :

- (a) un système de communication séparé soit prévu reliant un poste incendie avec la tour de contrôle, un autre poste incendie de l'aérodrome, et les véhicules de sauvetage et d'incendie;

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

- (b) un système d'alarme soit prévu au poste incendie qui permette d’alerter le personnel de sauvetage et de lutte contre l’incendie ; ce système devrait pouvoir être commandé à partir de tout poste d’incendie de l’aérodrome et de la tour de contrôle de l’aérodrome;
- (c) des moyens soient prévus pour la communication entre le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie et l'équipage d'un aéronef en état d'urgence ;
- (d) les moyens de communication soient prévus pour assurer la convocation immédiate de personnel désigné qui n’est pas de service ;
- (e) les moyens de communication soient prévus pour assurer une communication radio bilatérale avec les véhicules de sauvetage et d’incendie sur les lieux d’un accident ou incident d’aviation.
- (f) les communications en cas d'urgence soient enregistrées ;
- (g) des moyens de communication soient prévus entre les équipages SSLIA.

AMC2 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

NIVEAU DE PROTECTION SSLIA

(a) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que :

- (1) le niveau de protection normalement assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l’incendie corresponde à la catégorie d’aérodrome déterminée comme c’est décrit ci-dessous et en conformité avec les types, les quantités et les taux d'agents extincteurs normalement disponibles à l’aérodrome;
- (2) la catégorie SSLIA de l'aérodrome est déterminée selon le tableau 1, selon la longueur et la largeur du fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l’aérodrome. Si, après avoir établi la catégorie correspondant à longueur hors tout de l’avion le plus long, il apparaît que la largeur du fuselage de l'avion est supérieure à la largeur maximale indiquée à la colonne 3 du tableau 1, pour cette catégorie, l’avion sera classé dans la catégorie immédiatement supérieure.

Catégorie d’aérodrome pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie		
Catégorie aérodrome (1)	Longueur hors tout de l’avion(2)	Largeur maximale du fuselage(3)
1	0 m , mais moins de 9 m	2 m
2	9 m, mais de moins 12 m	2 m
3	12 m à l'exclusion des 18 m	3 m
4	18 m à l'exclusion des 24 m	4 m
5	24 m à l'exclusion des 28 m	4 m
6	28 m à l'exclusion des 39 m	5 m
7	39 m à l'exclusion des 49 m	5 m
8	49 m à l'exclusion des 61 m	7 m
9	61 m à l'exclusion des 76 m	7 m
10	76 m à l'exclusion des 90 m	8 m

Tableau 1

- (b) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que lorsque des périodes d'activité réduites sont prévues, le niveau de protection offert ne soit pas inférieur au niveau correspondant à la catégorie la plus élevée des avions qui, selon les prévisions, devraient utiliser l'aérodrome au cours de ces périodes, quel que soit le nombre de mouvements.
- (c) la réduction du niveau de protection SSLIA, tel que déterminé conformément au tableau 1, peut être acceptée par l'autorité compétente.

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

AMC3 ADR.OPS.B.010(a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

NOMBRE DE VÉHICULES SSLIA ET D’EQUIPEMENT DE SAUVETAGE

(a) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que :

- (1) le nombre minimal de véhicules de secours et d'incendie à l'aérodrome soit en conformité avec le tableau suivant, et

catégorie d'aérodrome	Véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

Tableau 1

- (2) les véhicules de sauvetage et d’incendie soient dotés d’un matériel de sauvetage approprié aux activités aériennes.

(b) Si l'aérodrome est situé près d'étendues d'eau ou de marécages, ou tout autre terrain difficile au-dessus desquels s'effectue une portion appréciable des approches ou des départs, l'exploitant de l'aérodrome devrait coordonner la disponibilité des équipements et des services de secours appropriés.

AMC4 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

AGENTS EXTINCTEURS

L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que :

(a) l'aérodrome soit doté à la fois d'un agent extincteur principal et d'agents extincteurs complémentaires;

(b) l'agent extincteur principal soit:

- (1) une mousse satisfaisant au niveau A de performance minimale, ou
- (2) une mousse satisfaisant au niveau B de performance minimale; ou
- (3) une mousse satisfaisant au niveau C de performance minimale, ou
- (4) une combinaison de ces agents ;

sauf pour les aérodromes des catégories 1 à 3, où la mousse devrait satisfaire de préférence au niveau B ou C de performance;

(c) l'agent extincteur complémentaire soit une poudre chimique capable d'éteindre les feux d'hydrocarbures, ou tout autre agent offrant un pouvoir extincteur équivalent ;

(d) les quantités d'eau pour la production de mousse et les quantités d'agents complémentaires dont doivent être dotés les véhicules de sauvetage et de lutte contre les incendies soient conformes à la catégorie d'aérodrome déterminée comme indiqué dans le tableau 1,

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

Quantités minimales d'agents extincteurs utilisables								
Catégorie d'aérodrome (1)	Mouse satisfaisant au niveau A de performance		Mouse satisfaisant au niveau B de performance		Mouse satisfaisant au niveau C de performance		agents complémentaires	
	Eau (L) (2)	Débit solution de mousse L / minute (3)	Eau (L) (4)	Débit solution de mousse L / minute (5)	Eau (L) (6)	Débit solution de mousse L / minute (7)	poudres chimiques (kg) (8)	Débit (kg / sec) (9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1 000	800	670	550	460	360	90	2,25
3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2,25
4	3 600	2 600	2 400	1800	1 700	1 100	135	2,25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2,25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2,25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2,25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4,5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5

Note: Les quantités d'eau indiquées dans les colonnes 2, 4 et 6 sont basées sur la longueur hors toute moyenne des avions d'une catégorie donnée

Tableau 1

sauf, pour les aérodromes des catégories 1 et 2, il est permis de remplacer jusqu'à 100 % de la quantité d'eau spécifiée par un agent complémentaire.

En cas de substitution d'un agent par un autre, on utilisera l'équivalence suivante : 1 kg d'agent complémentaire est équivalent à 1 L d'eau pour la production d'une mousse satisfaisant au niveau A de performance.

Note 1 : Les quantités d'eau spécifiées pour la production de mousse sont fondées sur un taux d'application de 8,2 L/min/m² pour une mousse satisfaisant à niveau A de performance, de 5,5 L/min/m² pour une mousse satisfaisant au niveau B de performance et de 3,75 L / min / m² pour une mousse satisfaisant au niveau C de performance.

Remarque 2 : Lorsque tout autre agent complémentaire est utilisé, les taux de substitution doivent être vérifiés.

- (e) la quantité d'agent moussant fournie sur un véhicule soit suffisante pour produire, au moins, deux charges de solution de mousse ;
- (f) quand une combinaison de mousses de différents niveaux de performance sont fournies à l'aérodrome, la quantité totale d'eau à prévoir pour la production de mousse soit calculée pour chaque type de mousse, et la distribution de ces quantités consignée pour chaque véhicule et appliquée à toutes les exigences de sauvetage et de lutte contre les incendies ;
- (g) le débit de la solution de mousse soit au moins égale aux taux indiqués dans le tableau 1 ;
- (h) les agents complémentaires soient conformes aux spécifications appropriées de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ;
- (i) le débit d'agents complémentaires ne soit pas inférieur aux valeurs indiquées dans le tableau 1 ;
- (j) une réserve d'agent moussant concentré égale à 200 % des quantités indiquées dans le tableau 1 soit conservée à l'aérodrome pour refaire les pleins des véhicules. Du concentré de mousse présent sur des véhicules de pompiers en excès par rapport à la quantité identifiée dans le tableau 1 peuvent participer à la réserve;

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

- (k) une réserve d’agent complémentaire égale à 100 % des quantités indiquées dans le tableau 1 soit conservée à l’aérodrome pour refaire les pleins des véhicules et une quantité suffisante de gaz propulseur soit prévue pour utiliser cette réserve d’agent complémentaire ;
- (l) pour les aérodromes de catégories 1 et 2 ayant remplacé jusqu’à 100 % de l’eau par un agent complémentaire une réserve d’agent complémentaire à 200 % soit maintenue;
- (m) lorsqu’un retard important dans l’approvisionnement est prévu, le montant de la réserve soit augmentée tel que déterminé par une évaluation des risques ;
- (n) une analyse des besoins en eau soit effectuée afin de déterminer la disponibilité de quantités suffisantes d’eau pour combattre l’incendie ;
- (o) les quantités d’eau soient recalculées et la quantité d’eau pour la production de mousse et les débits de solution de mousse soient majorés en conséquence, lorsque des opérations d’avions de taille supérieure à la moyenne dans une catégorie donnée sont prévues, et
- (p) des dispositions soient en place pour gérer les agents extincteurs en termes de sélection, stockage, entretien et tests.

AMC5 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

DELAI D’INTERVENTION

L’exploitant d’aérodrome devrait veiller à ce que :

- (a) le délai d’intervention du service de sauvetage et de lutte contre les incendies ne dépasse pas trois minutes avec un objectif opérationnel de ne pas dépasser deux minutes, pour atteindre quelque point que ce soit de chaque piste en service, dans des conditions optimales de visibilité et d’état de surface, et qu’il soit en mesure de projeter de la mousse à un débit égal à 50% au moins du débit spécifié dans le tableau 1 de l’AMC4 ADR.OPS.B.010 ;
- (b) le délai d’intervention pour atteindre toute autre partie de l’aire de mouvement, dans des conditions optimales de visibilité et d’état de surface, soit calculé et inclus dans le plan d’urgence d’aérodrome ;
- (c) tout véhicule autre que le ou les premiers véhicules d’intervention, nécessaire pour assurer une projection continue de la quantité d’agents extincteurs spécifiée dans le tableau 1 de AMC4 ADR.OPS.B.010 , n’arrive pas plus d’une minute après le ou les premiers véhicules d’intervention et
- (d) des indications appropriées, des équipements et / ou des procédures particulières pour les services de sauvetage et de lutte contre l’incendie soient prévus, afin d’atteindre au mieux l’objectif opérationnel, dans des conditions de visibilité inférieures aux conditions optimales, notamment lors des opérations par faible visibilité.

AMC6 ADR.OPS.B.010 (a) (2) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

PERSONNEL

L’exploitant d’aérodrome devrait veiller à ce que :

- (a) en cours d’exploitation et, au moins, 15 minutes après le départ du dernier vol, du personnel suffisamment formé soit affecté et facilement disponible à la conduite des véhicules de sauvetage et d’incendies, ainsi qu’à l’utilisation du matériel à capacité maximale ;
- (b) le personnel soit déployé de façon à assurer des délais d’intervention minimaux, ainsi que l’application continue des agents extincteurs avec maintien du débit approprié, en prenant également en compte l’utilisation des lances à main, des échelles, et autres matériels de sauvetage et d’incendie habituellement associés aux opérations de sauvetage et de lutte contre l’incendie des aéronefs ;
- (c) tout le personnel d’intervention soit doté de vêtements protecteurs et d’un équipement respiratoire pour leur permettre d’exercer leurs tâches avec efficacité ;

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

(d) les autres fonctions exercées par le personnel de sauvetage et de lutte contre les incendies ne compromettent pas leur intervention, ou leur sécurité.

AMC1 ADR.OPS.B.010 (a) (4) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

NORMES MEDICALES DU PERSONNEL SSLIA

L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que les normes médicales soient remplies par le personnel SSLIA.

AMC1 ADR.OPS.B.010 (b) ; (c) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

PROGRAMME DE FORMATION DU PERSONNEL SSLIA – GENERALITES

Les dispositions de l’AMC1 ADR.OR.D.017 (a), (b) s'appliquent également pour le programme de formation du personnel SSLIA.

En outre, l'exploitant de l'aérodrome devrait veiller à ce que :

- (a) Le personnel de sauvetage et de lutte contre l’incendie participe activement à des exercices pratiques de lutte contre l’incendie adaptés aux types d’aéronefs qui utilisent l’aérodrome, et au matériel dont celui-ci est doté pour le sauvetage et la lutte contre l’incendie, et notamment à des exercices d’incendie sur les feux de carburant alimentés sous pression et
- (b) le programme de formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l’incendie comprenne une formation sur les performances humaines, y compris la coordination des équipes.

AMC2 ADR.OPS.B.010 (b) ; (c) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

PROGRAMME DE FORMATION DU PERSONNEL SSLIA - CONTROLE DES FORMATIONS SSLIA

Le contrôle des stagiaires SSLIA devrait être fait en conformité avec l’AMC2 ADR.OR.D.017 (a), (b)

AMC3 ADR.OPS.B.010 (b) ; (c) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

RÈGLES ET PROCÉDURES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie soit au courant des règles et procédures applicables à l'exploitation de l'aérodrome et de la relation entre leurs devoirs et responsabilités et l'exploitation de l'aérodrome dans son ensemble.
- (b) les contrôles de compétence devraient vérifier que le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie a connaissance des règles et procédures en lien avec leurs devoirs et responsabilités.

AMC1 ADR.OPS.B.010 (d) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

INSTRUCTEURS – EVALUATEURS

Les dispositions contenues dans l’AMC1 ADR.OR.D.017 (d) concernant les instructeurs et les évaluateurs s'appliquent également aux instructeurs et évaluateurs du personnel de sauvetage et de lutte contre les incendies.

AMC1 ADR.OPS.B.010 (e) Services de sauvetage et de lutte contre l’incendie

DOSSIERS PERSONNEL SSLIA

Les dispositions contenues dans l’AMC1 ADR.OR.D.017 (e) s'appliquent également aux dossiers du personnel SSLIA.

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

AMC1 ADR.OPS.B.015 Surveillance et inspection des aires de mouvement et installations associées

GENERALITES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait établir un programme de surveillance et d'inspection de l'aire de mouvement qui est en rapport avec le trafic prévu sur l'aérodrome afin d'identifier tout défaut ou danger potentiel pour la sécurité des aéronefs ou l'exploitation de l'aérodrome.
- (b) Les inspections de l'aire de mouvement couvrant des éléments tels que la présence de corps étrangers, le statut des aides visuelles, la faune et l'état de surface réel, devraient être effectuées chaque jour, au moins une fois lorsque le chiffre de code est 1 ou 2, et, au moins, deux fois lorsque le chiffre de code est 3 ou 4.
- (c) Les inspections portant sur d'autres éléments tels que les autres systèmes d'éclairage nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aérodromes, les chaussées et ses surfaces adjacentes, les systèmes d'évacuation et de collecte des eaux pluviales, les clôtures et autres dispositifs de contrôle d'accès, l'environnement de l'aire de mouvement à l'intérieur de la limite de l'aérodrome et à l'extérieur la limite de l'aérodrome dans la ligne de mire, devraient être effectuées au moins chaque semaine.
- (d) L'exploitant d'aérodrome, lors d'événements climatiques excessifs (chaleur excessive, périodes de gel et de dégel, à la suite d'une tempête importante, etc) devrait conduire des inspections supplémentaires des chaussées afin de vérifier s'il n'y a pas d'éclatement de chaussée et des débris qui pourraient endommager les avions, ou amener les pilotes à perdre le contrôle directionnel de leur avion.
- (e) L'exploitant d'aérodrome devrait tenir un registre de toutes les inspections de routine et non courantes de l'aire de mouvement et des installations associées.

AMC2 ADR.OPS.B.015 Surveillance et inspection des aires de mouvement et installations associées

BESOINS EN PERSONNEL POUR LES INSPECTIONS DE L’AIRE DE MOUVEMENT

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait désigner le personnel chargé d'effectuer les inspections de l'aire de mouvement.
- (b) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que tous les véhicules sur l'aire de manœuvre soient en contact radio avec les services de la circulation aérienne appropriés, soit directement ou par l'intermédiaire d'une escorte.
- (c) Afin de prévenir les incursions sur piste, l'exploitant d'aérodrome devrait avoir des procédures en place pour effectuer les inspections de piste, y compris la direction de l'inspection de la piste, les procédures de communication, les actions en cas de défaillance de la communication ou panne du véhicule, pour la traversée des barres d'arrêt, les traversées de piste, etc
- (d) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que le personnel qui effectue les inspections de l'aire de mouvement reçoive une formation dans au moins les domaines suivants :
 - (1) la connaissance de l'aérodrome, y compris les marques, les signes, et le balisage lumineux ;
 - (2) le manuel d'aérodrome ;
 - (3) le plan d'urgence de l'aérodrome ;
 - (4) les procédures NOTAM;
 - (5) les règles de conduite sur l'aérodrome ;
 - (6) les procédures de radiotéléphonie ;
 - (7) les procédures et techniques d'inspection de l'aérodrome, et
 - (8) les procédures pour communiquer les résultats de l'inspection et observations ;

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

AMC1 ADR.OPS.B.020 Réduction des dangers liés aux impacts d’animaux

GENERALITES

L'exploitant d'aérodrome devrait:

- (a) participer au programme national de réduction des dangers liés aux impacts d’animaux ;
- (b) établir des procédures pour enregistrer et signaler à l’autorité compétente les impacts d’animaux sur des aéronefs ayant eu lieu sur l'aérodrome, en étroite coordination avec les organisations opérant ou fournissant des services sur l'aérodrome;
- (c) s'assurer que les évaluations concernant le péril animalier soient faites par du personnel compétent, et
- (d) établir, mettre en œuvre et maintenir un programme de gestion des risques liés au péril animalier.

AMC1 ADR.OPS.B.025 Exploitation de véhicules

PROGRAMME DE FORMATION

- (a) Selon l’ampleur et la complexité de l'aérodrome et les besoins individuels du conducteur, le programme de formation devrait prendre en compte les principaux domaines suivants :
 - (1) un programme de formation général pour les conducteurs se déplaçant côté piste qui couvre la sécurité opérationnelle des véhicules et des équipements opérant à proximité de l'avion sur l'aire de mouvement, comme les pistes, voies de circulation, aires de trafic, postes de stationnement avions, routes côté piste, et les zones adjacentes à l'aire de mouvement ;
 - (2) une formation spécifique sur le véhicule ou l'équipement, par exemple, voiture, tracteur, chargeur (loader), bus ;
 - (3) une formation complémentaire sur les dangers associés aux pistes et voies de circulation, et à l'utilisation correcte de la radiotéléphonie et de la phraséologie conventionnelle devrait être donnée aux conducteurs ayant nécessité de circuler sur l'aire de manœuvre.
- (b) L'exploitant de l'aérodrome devrait établir un système de délivrance des autorisations de conduite sur l’aire de mouvement, et les conditions de leur renouvellement.

AMC2 ADR.OPS.B.025 Exploitation de véhicules

FORMATION A LA CONDUITE SUR L'AIRES DE MOUVEMENT

La formation à la conduite sur l'aire de mouvement devrait comprendre les éléments suivants :

- (a) la géographie de l'aérodrome;
- (b) les panneaux indicateurs,, marques et feux d’aérodrome, et
- (c) les procédures de radiotéléphonie si les fonctions nécessitent de conduire sur l'aire de manœuvre ;
- (d) les termes et expressions utilisées dans le contrôle d'aérodrome, y compris le code d’épellation des lettres et chiffres de l'OACI, si les fonctions nécessitent une interaction avec le contrôle de l'aérodrome ;
- (e) les règles des services de la circulation aérienne qui ont trait aux opérations au sol ;
- (f) les règles et procédures d’aérodrome;
- (g) les procédures en conditions de mauvaise visibilité, et
- (h) les fonctions spécialisées, selon les besoins, par exemple, en sauvetage et lutte contre l’incendie.

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D'AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

AMC1 ADR.OPS.B.030 Systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface

GENERALITES

- (a) Un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface devrait prendre en compte :
- (1) la densité de la circulation aérienne;
 - (2) les conditions de visibilité dans lesquelles doivent se dérouler les opérations ;
 - (3) la nécessité d'orienter les pilotes ;
 - (4) la complexité de la configuration de l'aérodrome, et
 - (5) les mouvements des véhicules.
- (b) Le système de guidage et de contrôle de la circulation de surface devrait être conçu de manière à aider à la prévention des incursions accidentelles d'avions et de véhicules sur une piste en service;
- (c) Le système devrait être conçu de manière à aider à la prévention des collisions entre aéronefs, ainsi qu'entre aéronefs et véhicules ou objets, partout sur l'aire de mouvement.
- (d) Lorsqu'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface est assuré par l'allumage sélectif des barres d'arrêt et des feux axiaux de voie de circulation, les conditions suivantes devraient être remplies:
- (1) les parcours de circulation qui sont indiqués par des feux axiaux de voie de circulation allumés devraient pouvoir être éteints par l'allumage d'une barre d'arrêt ;
 - (2) les circuits de commande devraient être conçus de telle sorte que lorsqu'une barre d'arrêt située en avant d'un aéronef est allumée, la section appropriée de feux axiaux de voie de circulation en aval de la barre sera éteinte, et
 - (3) les feux axiaux de voie de circulation situés en avant d'un aéronef devraient être allumés lorsque la barre d'arrêt est éteinte.
- (e) L'exploitant d'aérodrome devrait élaborer des procédures relatives aux systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) en collaboration avec le prestataire de services de navigation aérienne de l'aérodrome.

AMC1 ADR.OPS.B.035 Exploitation dans des conditions hivernales

GENERALITES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait élaborer en collaboration avec le prestataire de services de navigation aérienne et autres tiers intéressés, les procédures pour l'entretien hivernal (plan neige). Les procédures devraient inclure des exigences pour les inspections, les critères de déneigement, les priorités pour le déneigement, les critères pour la préparation des surfaces opérationnelles, les exigences relatives au marquage des surfaces opérationnelles enneigées, et les méthodes d'évaluation et de communication des conditions de surface. Dans les procédures d'entretien en conditions hivernales, devraient être spécifiés les critères minimum pour le maintien de l'exploitation en toute de sécurité, y compris ceux qui entraînent la suspension de l'exploitation de piste.
- (b) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que la neige, la neige fondante, la glace, l'eau stagnante, et d'autres contaminants soient éliminés de la surface d'une piste, aussi rapidement et aussi complètement que possible, afin de minimiser leur accumulation.
- (c) L'exploitant d'aérodrome devrait, éviter les effets néfastes sur l'environnement, les avions ou les chaussées lors de l'utilisation de produits chimiques pour enlever la neige, la neige fondante, la glace, et autres contaminants des surfaces opérationnelles.

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D'AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

AMC1 ADR.OPS.B.040 Exploitation de nuit

GENERALITES

L'exploitant d'aérodrome pour les aérodromes exploités de nuit devrait, en collaboration avec le prestataire de services de navigation aérienne, s'assurer que les aides visuelles sont installées, exploitées et entretenues pour permettre l'utilisation nocturne de l'aérodrome par des aéronefs en toute sécurité.

AMC1 ADR.OPS.B.045 Exploitation par faible visibilité

GENERALITES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait, en collaboration avec le prestataire de services de navigation aérienne et le prestataire de services de gestion d'aire de trafic, le cas échéant, établir des procédures pour les opérations par faible visibilité quand des décollages sous faible visibilité et des approches de catégorie II et III sont effectuées et quand les conditions sont inférieures à la catégorie I standard, autres que la catégorie II standard.
- (b) Lorsque les procédures par faible visibilité (LVP) sont en vigueur, l'exploitant de l'aérodrome devrait mettre à la disposition des services d'information aéronautique et / ou des services de navigation aérienne, le cas échéant, des informations sur l'état des installations de l'aérodrome.
- (c) L'exploitant d'aérodrome devrait établir et mettre en œuvre des procédures pour garantir que lorsque les procédures par faible visibilité (LVP) sont en vigueur, les personnes et les véhicules qui circulent sur une aire de trafic sont limitées au minimum indispensable.
- (d) Les procédures qui seront établies par l'exploitant d'aérodrome pour assurer l'exploitation des aérodromes en toute sécurité dans des conditions par faible visibilité devraient couvrir les sujets suivants :
 - (1) les caractéristiques physiques de l'environnement de la piste, y compris les aires d'avant-seuil, les zones d'approche et de départ ;
 - (2) Les surfaces de limitation d'obstacles ;
 - (3) la surveillance et l'entretien des aides visuelles ;
 - (4) la protection des aides non visuelles essentielles aux procédures par faible visibilité ;
 - (5) les alimentations secondaires ;
 - (6) la sécurité de l'aire de mouvement ;
 - (7) le SSLIA.

AMC1 ADR.OPS.B.050 Exploitation dans de mauvaises conditions météorologiques

PROCÉDURES

L'exploitant d'aérodrome devrait, en collaboration avec les services de navigation aérienne et autres parties opérant sur l'aérodrome, établir et mettre en œuvre les procédures nécessaires pour atténuer le risque d'exploitation de l'aérodrome dans des conditions météorologiques défavorables telles que des vents violents, de fortes pluies et des orages, y compris la suspension des opérations sur la piste (s) s'il le juge nécessaire.

AMC1 ADR.OPS.B.055 Qualité des carburants

GENERALITES

L'exploitant d'aérodrome devrait vérifier, soit par lui-même ou par des arrangements avec des tiers, que les organisations impliquées dans le stockage et la distribution de carburant aux aéronefs, mettent en œuvre des procédures pour :

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

- (a) maintenir les installations et équipements pour le stockage et la distribution du carburant pour fournir aux aéronefs du carburant non pollué qui serait impropre aux aéronefs ;
- (b) marquer ces installations et équipements d'une manière correspondant à la catégorie du carburant ;
- (c) prélever des échantillons de carburant à des stades appropriés pendant le stockage et la distribution du carburant aux avions, et tenir des registres de ces échantillons, et
- (d) utiliser du personnel suffisamment qualifié et formé dans le stockage, la distribution, et toute autre manipulation de carburant sur l'aérodrome.

AMC1 ADR.OPS.B.065 Aides visuelles et dispositifs électriques de l’aérodrome

GENERALITES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait établir un système de surveillance des feux de sol de l'aérodrome afin d'informer le prestataire de services de navigation aérienne lorsque l'exploitation en toute sécurité n'est plus possible.
- (b) L'exploitant d'aérodrome devrait établir des procédures pour le fonctionnement des aides visuelles.
- (c) L'exploitant d'aérodrome devrait établir des procédures pour la fourniture et l'enlèvement de marquages temporaires, feux et panneaux.

AMC1 ADR.OPS.B.070 Sécurité lors de travaux sur l’aérodrome

GENERALITES

- (a) Les procédures devraient être adaptées au volume et à la nature des opérations sur l'aérodrome.
- (b) Les travaux de construction ou de maintenance sur l'aire de mouvement, ou les travaux touchant à l'exploitation des aérodromes devraient être planifiés, établis, mis en œuvre ou approuvés par l'exploitant de l'aérodrome.
- (c) La portée des travaux, leur étendue, et la période devraient être notifiés aux parties concernées. Si ces travaux limitent l'utilisation d'une piste en particulier, des mesures supplémentaires devraient être prises pour garantir la sécurité.
- (d) Les rôles et responsabilités relatifs aux opérations et les tâches liées à la réduction de la longueur de piste disponible et les travaux en cours devraient être bien compris et respectés.
- (e) L'exploitant d'aérodrome devrait mettre en place des mesures appropriées pour contrôler la sécurité de l'aérodrome et des aéronefs pendant les travaux de l'aérodrome de telle sorte que des mesures correctives soient prises rapidement lorsque cela est nécessaire pour assurer la sécurité de l'exploitation.
- (f) L'exploitant d'aérodrome devrait s'assurer que le site des travaux retrouve son utilisation opérationnelle d'une manière sûre et rapide en veillant à ce que :
 - (1) sur le site des travaux il n’y ait plus de personnel, véhicules, et installations rapidement et en toute sécurité ;
 - (2) La zone touchée par les travaux soit inspectée afin de vérifier son fonctionnement opérationnel conformément aux procédures de restitution, et
 - (3) les autorités ou organismes compétents soient informés du rétablissement du fonctionnement de l'aérodrome conformément aux procédures, en utilisant les moyens de communication appropriés.

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

AMC2 ADR.OPS.B.070 Sécurité lors de travaux sur l’aérodrome

REVETEMENTS DE PISTE

L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que :

- (a) lorsqu'une piste doit être ouverte temporairement à l'exploitation avant que les travaux de renforcement soient terminés, la pente longitudinale de la rampe de raccordement temporaire, mesurée par rapport à la surface de piste existante ou à la précédente chaussée, devrait être soit:
 - (1) comprise entre 0,5 et 1,0% dans le cas de chaussée d'épaisseur égale ou inférieure à 5 cm, et
 - (2) égale ou inférieure à 0,5% dans le cas de chaussée d'épaisseur supérieure à 5 cm.
- (b) avant qu'une piste faisant l'objet de travaux de renforcement de la chaussée ne soit ouverte temporairement à l'exploitation, un marquage axial soit fait, conformément aux spécifications applicables incluses dans la base de certification de l'aérodrome.
- (c) L'emplacement d'un seuil temporaire devrait être identifié par une bande transversale de 3,6 m de largeur.

AMC3 ADR.OPS.B.070 Sécurité lors de travaux sur l’aérodrome

BALISAGE ET ECLAIRAGE DE ZONES INUTILISABLES

(a) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que :

- (1) des balises de zone inutilisable soient disposées chaque fois qu'une partie de voie de circulation, d'aire de trafic ou de plateforme d'attente ne convient pas à la circulation des avions, mais que ceux-ci peuvent encore contourner en toute sécurité ;
 - (2) sur une aire de mouvement utilisée la nuit, des feux de zone inutilisable devraient être employés, et
 - (3) des balises et feux de zone inutilisable devraient être disposés à des intervalles suffisamment rapprochés pour délimiter la zone inutilisable.
- (b) les balises de zone inutilisable devraient être constituées par des objets bien visibles tels que des fanions, des cônes ou des panneaux placés verticalement.
 - (c) les balises et feux de zone inutilisable devraient répondre aux spécifications décrites dans CS ADR.DSN.R.870.

AMC1 ADR.OPS.B.075 Protection des aérodromes

GENERALITES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait avoir des procédures pour surveiller les changements liés aux obstacles, le marquage et l'éclairage, et liés aux activités humaines ou l'utilisation du sol sur l'aérodrome et ses abords, tel que défini en coordination avec l'autorité compétente. La portée, les limites, les tâches et les responsabilités relatives à cette surveillance devraient être définies en coordination avec les prestataires de services de navigation aérienne appropriés, et avec l'autorité compétente et toute autre autorité compétente.
- (b) Les limites de l'environnement de l'aérodrome qui devraient être surveillées par l'exploitant de l'aérodrome sont définies en coordination avec l'autorité compétente et devraient inclure les zones qui peuvent être contrôlées visuellement lors des inspections de l'aire de manœuvre.
- (c) L'exploitant d'aérodrome devrait avoir des procédures pour atténuer les risques associés aux changements sur l'aérodrome et ses abords identifiés lors des procédures de contrôle. La portée, les limites, les tâches et les responsabilités pour l'atténuation des risques associés aux obstacles ou aux dangers en dehors de l'enceinte de l'aérodrome devraient être définies en coordination avec les prestataires de services de navigation aérienne appropriés, et avec l'autorité compétente et les autres autorités compétentes.

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

(d) Les dangers causés par les activités humaines et l'utilisation du sol qui doivent être évalués et atténués devraient inclure :

- (1) les obstacles et les possibilités de turbulences qu'ils peuvent causer ;
- (2) l'utilisation de feux dangereux, prêtant à confusion, et trompeurs ;
- (3) l'éblouissement provoqué par de grandes surfaces très réfléchissantes ;
- (4) les sources de rayonnement non visible, ou la présence d'objets fixes ou en mouvement qui peuvent interférer, ou nuire, aux performances des communications aéronautiques, systèmes de navigation et de surveillance, et
- (5) les feux de sol non aéronautiques à proximité d'un aérodrome qui peut mettre en danger la sécurité des aéronefs et qui devraient être éteints, masqués, ou modifiés de manière à éliminer la source de danger.

AMC1 ADR.OPS.B.080 Marquage et balisage des véhicules et autres objets mobiles

GENERALITES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce que tous les véhicules circulant sur l'aire de manœuvre soient balisés à l'aide de couleurs ou de fanions.
- (b) Lorsque les objets mobiles sont balisés à l'aide de couleurs, des couleurs visibles devraient être utilisées ;
- (c) Lorsque des fanions sont utilisés pour baliser les objets mobiles, ils devraient se conformer aux CS applicables ;
- (d) Des feux d'obstacle à basse intensité de type C devraient être disposés sur les véhicules et autres objets mobiles autoalimentés à l'exclusion des aéronefs;
- (e) Des feux d'obstacle à basse intensité Type D devraient être disposés sur les véhicules de guidage « follow-me ».

AMC1 ADR.OPS.B.090 Utilisation de l'aérodrome par un aéronef avec un code d'identification plus élevé

ÉLEMENTS A EVALUER

Lors de l'évaluation de la possibilité d'utiliser un aérodrome par un aéronef avec un code d'identification plus élevé que le code de référence de l'aérodrome, l'exploitant de l'aérodrome devrait, entre autres choses, évaluer l'impact des caractéristiques de l'aéronef sur l'aérodrome, ses installations, équipements et son exploitation, et vice versa.

Les caractéristiques de l'aéronef à évaluer comprennent, mais ne sont pas limités à :

- (a) longueur du fuselage ;
- (b) largeur du fuselage ;
- (c) hauteur du fuselage ;
- (d) hauteur de la queue ;
- (e) envergure;
- (f) marge verticale de bout d'aile
- (g) vue depuis le cockpit ;
- (h) distance de la position de l'œil du pilote au train avant et au train d'atterrissage principal ;
- (i) largeur hors tout du train principal ;

(j) empattement ;

SOUS-PARTIE B – SERVICES OPERATIONNELS D’AERODROME, EQUIPEMENT ET INSTALLATIONS

(k) système de commande du train principal ;

(l) géométrie du train d'atterrissage ;

(m) données moteur;

(n) performance de vol;

(o) évolution de la technologie.

ANNEXE IV

Moyens acceptables de conformité et guides d'orientation de la partie ADR - OPS

SOUS-PARTIE C – ENTRETIEN DE L'AERODROME

AMC1 ADR.OPS.C.005 Généralités

PROGRAMME D'ENTRETIEN

L'exploitant d'aérodrome devrait veiller à ce qu'un programme d'entretien soit établi et mis en œuvre, comprenant l'entretien préventif, en fonction des besoins, pour entretenir les installations de l'aérodrome dans un état qui ne nuise pas à la sécurité des opérations aéronautiques. Dans le cadre du programme d'entretien, devraient être inclus, mais sans s'y limiter, les éléments suivants :

- (a) les aides visuelles et autres balisages lumineux nécessaires à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome ;
- (b) l'alimentation et autres systèmes électriques ;
- (c) les chaussées, autres surfaces de terrain, et systèmes d'évacuation ;
- (d) les clôtures et autres dispositifs de contrôle d'accès ;
- (e) les équipements et véhicules qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome et
- (f) les bâtiments qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.

AMC1 ADR.OPS.C.010 Chaussés, autres surfaces de terrain et évacuations

GENERALITES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait maintenir la surface d'une piste comportant un revêtement dans un état tel que les caractéristiques de frottement soient bonne et la résistance au roulement soit faible. La boue, la poussière, le sable, l'huile, les dépôts de caoutchouc, et autres polluants devraient être enlevés aussi rapidement et aussi complètement que possible afin d'en limiter l'accumulation.
- (b) Les voies de circulation et les aires de trafic devraient être débarrassées de polluants dans la mesure nécessaire pour permettre aux aéronefs de rejoindre ou de quitter une piste en service.
- (c) Les systèmes d'évacuation et de collecte des eaux pluviales devraient être contrôlés régulièrement et, si nécessaire, nettoyés ou entretenus, pour s'assurer que l'eau s'évacue efficacement.
- (d) L'exploitant d'aérodrome devrait mesurer les caractéristiques de frottement de la surface de la piste à des fins d'entretien au moyen d'un appareil auto-mouillant de mesure continue du frottement. La fréquence de ces mesures devrait être suffisante pour déterminer l'évolution des caractéristiques de frottement de surface de la piste.
- (e) L'exploitant d'aérodrome devrait prendre des mesures correctives d'entretien pour éviter que les caractéristiques de frottement sur tout ou partie d'une piste soient inférieures à un niveau minimal de frottement spécifié par l'État.
- (f) Lorsque le frottement d'une partie importante de la piste est jugé inférieur à la valeur du niveau minimal de frottement, l'exploitant d'aérodrome devrait communiquer ces renseignements afin de promulguer un NOTAM spécifiant quelle partie de la piste est inférieure au niveau minimal de frottement et son emplacement sur la piste, et prendre les mesures correctives immédiates.

SOUS-PARTIE C – ENTRETIEN DE L'AERODROME

AMC1 ADR.OPS.C.015 Aides visuelles et dispositifs électriques

GENERALITES

- (a) L'exploitant d'aérodrome devrait établir un système d'entretien correctif et préventif qui veille à ce qu'un feu soit jugé hors service lorsque l'intensité moyenne du faisceau principal est inférieure à 50 % de la valeur spécifiée des CS applicables. Pour les feux dont le faisceau principal a une intensité fonctionnelle moyenne supérieure à la valeur indiquée dans les CS applicables, la valeur de 50% devrait être liée à la valeur fonctionnelle.
- (b) L'exploitant d'aérodrome devrait établir un système d'entretien préventif des aides visuelles pour assurer la fiabilité et le fonctionnement du balisage lumineux et des marques tels que requis pour les opérations prévues.