MINISTÈRE DE L’ENVIRONNEMENT, DE L’ÉNERGIE ET DE LA MER

Direction générale de l’Aviation civile
Direction de la sécurité de l’Aviation civile
Direction aéroports et navigation aérienne

Paris, le 02 MAI 2016

DECISION D30-2016 DSAC/ANA/AER
2016/04/28-IRADR AMOC FR N°01
2016/04/28-IRADR AMOC FR N°02

Le Directeur de la sécurité de l’Aviation civile,

Vu le règlement (CE) n°216/2008 modifié du Parlement européen et du Conseil et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n°1592/2002 et la directive 2004/36/CE et notamment son article 8 bis §2 b) iii);

Vu le règlement (UE) n°139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil et notamment son article 6 §2 a), son annexe II et l’ADR.ARA.015 ;


Vu le dossier du 26 février 2015 de l’exploitant d’aérodrome Aéroports de Lyon relatif à la demande de conversion du certificat de sécurité aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry adressé à la DSAC-CE et notamment le souhait d’utiliser des moyens de conformité alternatifs aux moyens acceptables de conformité référencés ADR.OR.D.017 et ADR.OPS.B.080 ;

Considérant, notamment sur la base des éléments cités par l’exploitant d’aérodrome dans le dossier susvisé, que les propositions correspondent à des moyens de conformité alternatifs, conformément à l’ADR.ARA.015 du règlement susvisé, permettant de démontrer la conformité avec le règlement N° 216/2008 et ses modalités d’exécution.

décide:

Art. 1er. —

En application de l’ADR.ARA.015 du règlement (UE) n°139/2014, les moyens de conformité alternatifs (ALTMOC) référencés dans la liste ci-dessous, et précisés en annexe, sont autorisés par la DSAC dans le cadre du dossier susvisé.
Art.2. —
L’exploitant notifie à la DSAC tout événement de sécurité ainsi que toute évolution dans l’organisation du dispositif de navigation aérienne, aéroportuaire et d’exploitation de l’aérodrome qui peut conduire à réévaluer le moyen alternatif de conformité présenté.

Art. 3. —
Au vu de l’expérience acquise dans la mise en œuvre de ce moyen alternatif, la DSAC se réserve le droit de réévaluer les conditions de validité de cette décision.

Art. 4. —
La présente décision n’est valable que si l’exploitant d’aérodrome met en œuvre le moyen alternatif dans les conditions décrites de sa demande de certification.

Fait à Paris, le 02 MAI 2018

Le directeur
aéroports et navigation aérienne

Frédéric MEDIONI
FORMULAIRE DE GESTION D'UN ALTMOC

| GÉNÉRALITÉS |  |
|--------------|--|---|
| Numéro AlTMOC | 2016/04/28-IRADR AMOC FR n°02 | Révision | v.7 |
| IR concernée | ADR.OPS.B.080 Marquages et balisages des véhicules |  |
| AMCs concernées | AMC1 ADR.OPS.B.080 |  |
| Date de la demande | 02/05/16 | Date d'approbation | 02/05/16 |
| Nom et qualité du demandeur | Sophie PRADEN, Responsable Sécurité Aéroportuaire | Nom et qualité de l'approbateur | Xavier MARY, Directeur du Management des Risques (Dirigeant Responsable) |
| Signature du demandeur |  | Signature de l'approbateur |  |
| Statut | Projet | Validé | Abrogée |

**Contenu des articles**

*Note :* les points non traités de l'AMC correspondant au présent AlTMOC sont considérés comme appliqués

**ADR.OPS.B.080 Marquages et balisages des véhicules et autres objets mobiles**

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les véhicules et autres objets mobiles, à l'exclusion des aéronefs, sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, soient équipés de marquage et, si les véhicules sont utilisés de nuit ou dans des conditions de faible visibilité, équipés de balisage lumineux. Les équipements et véhicules affectés au service des aéronefs utilisés exclusivement sur les arbres de trafic peuvent être exemptés de ces obligations.

**AMC1 ADR.OPS.B.080 Marking and lighting of vehicles and other mobile objects**

**GENERAL**

(a) The aerodrome operator should ensure that all vehicles operating on the manoeuvring area are marked by colours or display flags.

(b) When mobile objects are marked by colour, conspicuous colours should be used;

(c) When flags are used to mark mobile objects, they should comply with the applicable CTSs;
(d) Low-intensity obstacle lights, Type C, should be displayed on vehicles and other self-powered mobile objects excluding aircraft;
(e) Low-intensity obstacle lights, Type D, should be displayed on follow-me vehicles.

Texte décrivant le moyen alternatif de conformité.

Dans le cas où des références sont utilisées, celles-ci doivent rester publiquement disponibles dans leur version validé au moment de la demande de l'AltMOC, le temps de validité de l'AltMOC.

Les véhicules circulant sur l'aire de mouvement sont équipés conformément au moyens décrits par l'AMC1.OPS.B.080 ou à défaut, sont accompagnés par un nombre approprié de véhicules répondant aux moyens de l'AMC précités.

L'AltMOC porte donc sur la possibilité que certains véhicules ne soient pas équipés des moyens définis par l'AMC.

Liste des procédures et manuels impactés par l'AltMOC.

L'impact est décrit pour chacune des IR si plusieurs IR sont concernées

Le dispositif d'accompagnement des véhicules ne répondant pas aux moyens décrits par l'AMC1.OPS.B.080 est défini dans le manuel d'aérodrome.

Supports de démonstration

Eléments permettant de justifier que l'AltMOC respecte l'IR à laquelle elle se rattache.

La conformité aux différentes IR doit apparaître clairement.

L'objectif de sécurité poursuivi par l'IR et par l'AMC est d'assurer une visibilité suffisante pour les véhicules opérant sur les aires aéronautiques de l'aérodrome.

Les véhicules ne répondant pas aux moyens définis par l'AMC1.OPS.B.080 sont des véhicules escortés par des véhicules répondant aux moyens définis par l'AMC1.OPS.B.080 et dont le marquage n'assure pas un repérage suffisant dans un environnement donné et dont la présence est suffisamment rare pour justifier une peinture adéquate ou dont la fonction rend impropre l'application de l'AMC précitée (véhicules officiels).

Afin d'assurer un repérage suffisant, ces véhicules sont nécessairement accompagnés.

Les véhicules dits « accompagnés » sont limités et obligatoirement escortés par un véhicule pouvant circuler de manière non accompagné sur l'aire de manœuvre et qui répond donc aux exigences de l'OPS.B.080 et de l'AMC.OPS.B.080.

Ces véhicules accompagnés sont de préférence dotés de gyrophones amovibles ou à défaut, rouleent avec les feux de détresse allumés selon les mesures particulières de l'Arrêté Préfectoral de Police en vigueur.

Ce cas de figure peut se présenter par exemple en cas d'accident d'avion (sortie de piste, ou autre) sur l'aire de manœuvre. Le matériel et les véhicules d'assistance en escale (escabeaux, bus, etc...) d'ordinaire non habilités à circuler sur l'aire de manœuvre pourront s'y rendre s'ils sont escortés par un véhicule répondant aux exigences de l'OPS.B.080 et de l'AMC.OPS.B.080.

Cela peut être le cas également en cas d'audit terrain sur l'aire de manœuvre ou d'intervention technique inhabituelle.
L'IR est respecté par le cumul de l'accompagnement du véhicule qui assure la visibilité du véhicule accompagné et par l'installation du gyrophare ou des feux de détresse complétant la visibilité et assurant un marquage au sens de l'ADR.OPS.B.080.