

RÈGLEMENT D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL DE GENÈVE

du 31 mai 2001

(État le 1^{er} janvier 2025)

Le Conseil d'administration d'Aéroport International de Genève,
vu les articles 4 al. 1, 36, 36a, 36c et 36d de la loi fédérale sur l'aviation (LA)
du 21 décembre 1948 (RS 748.0) ;
vu les articles 11 et suivants de la loi fédérale sur la protection de l'environnement
(Loi sur la protection de l'environnement, LPE) du 7 octobre 1983 (RS 814.01) ;
vu l'ordonnance sur l'aviation (OSAv) du 14 novembre 1973 (RS 748.01) ;
vu l'ordonnance sur l'infrastructure aéronautique (OSIA) du 23 novembre 1994
(RS 748.131.1) ;
vu la concession fédérale d'exploitation pour l'exploitation de l'Aéroport international
de Genève, du 31 mai 2001 ;
conformément au rôle, au but et à la fonction de l'installation au sens des principes
et exigences du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) ;
vu l'ordonnance du DETEC sur les chefs d'aérodrome (ordonnance sur les chefs
d'aérodrome) du 13 février 2008 (RS 748.131.121.8)¹ ;
vu la loi genevoise sur l'Aéroport international de Genève (LAIG) du 10 juin 1993 (RS GE
H 3 25) et son règlement d'application (RAIG) du 13 décembre 1993 (RS GE H 3 25 01),
arrête:

CHAPITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Art. 1 Champ d'application et définitions

¹ Le présent règlement régit l'ensemble des activités, en particulier opérationnelles, sur l'aéroport, dont l'exploitation est assurée par Aéroport International de Genève (AIG), ci-après l'exploitant.

² Les termes ou expressions techniques utilisés dans le présent règlement et ses annexes sont définis dans la législation fédérale sur l'aviation.

³ Le périmètre d'aéroport ressort du Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), tel qu'approuvé par le Conseil fédéral.

Art. 2 Ouverture de l'aéroport : usage public et usage accru

¹ L'aéroport est ouvert à tous les aéronefs admis dans le trafic interne ou international, pour une utilisation normale, au sens des dispositions fédérales et des annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale déclarées directement applicables par le Conseil fédéral conformément à l'article 6a LA.

¹ Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 8 janvier 2018

² L'exploitant se réserve le droit de limiter ou d'exclure certains types d'aéronefs ou de mouvements ou certains genres de trafic pour des raisons de sécurité ou d'exploitation ou pour des motifs de protection de l'environnement. En particulier, l'exploitant adopte toute mesure utile pour se conformer aux règles applicables en matière de bruit, notamment au travers d'un système de quotas ayant pour but de réduire les décollages retardés opérés pendant la période des restrictions nocturnes. L'attribution des quotas est effectuée par l'exploitant aux opérateurs :

- i. pour les vols affrétés en série du trafic de ligne et hors des lignes, selon le volume de trafic planifié au départ après 20h pour la saison horaire à venir ;
- ii. pour les vols commerciaux autres que les vols affrétés en série du trafic de ligne et hors des lignes, selon l'historique des mouvements (départs) effectifs après 22h la saison horaire précédente ;
- iii. Une proportion de quotas est conservée par l'exploitant et utilisée de manière *ad hoc* pour les autres besoins (vols planifiés au départ avant 20h et retardés au-delà de 22h, vols d'urgence et d'État qui ne sont soumis à aucune restriction, dérogations nocturnes).²

^{2bis} En cas d'épuisement des quotas attribués selon le système de quotas, les décollages au-delà de 22h ne sont autorisés que moyennant le paiement d'une redevance aéroportuaire incitative fortement progressive.³

^{2ter} Les modalités des mesures visées ci-dessus sont publiées dans la Publication d'Information Aéronautique Suisse (AIP-Suisse).⁴

³ L'exploitant statue sur les demandes de droits d'usage accru de l'aéroport pour l'instruction du personnel navigant (art. 27 al 2 OSAv).

Art. 3 Ordre de priorité

¹ L'utilisation de l'aéroport par les aéronefs a lieu selon l'ordre de priorité suivant :

- a) vols du trafic de ligne ;
- b) vols affrétés en série du trafic hors des lignes ;
- c) autres vols commerciaux IFR ;
- d) vols non commerciaux IFR ;
- e) vols commerciaux VFR ;
- f) vols non commerciaux VFR ;
- g) vols d'écolage ou de formation.

² Ne sont pas soumis à cet ordre de priorité :

- a) les atterrissages d'urgence ;
- b) les vols de recherche, de sauvetage et de police ;
- c) les vols sanitaires urgents ;
- d) les vols avec des aéronefs d'État ;
- e) les vols requis par l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après l'Office).

³ L'utilisation de l'aéroport pour les vols autres que les vols affrétés en série du trafic de ligne et hors des lignes est soumise à une demande d'autorisation préalable (PPR) dont les modalités figurent dans la Publication d'Information Aéronautique Suisse (AIP-Suisse)⁵.

² Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 17 novembre 2022

³ Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 17 novembre 2022

⁴ Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 17 novembre 2022

⁵ Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 17 octobre 2013

⁴ En tant qu'elles sont applicables en Suisse, les règles du droit européen concernant l'accès des transporteurs et l'attribution des créneaux horaires sont réservées.

Art. 4 Heures d'ouverture et vols de nuit

¹ L'aéroport est ouvert en permanence sous réserve des prescriptions applicables aux vols de nuit.

² Les dispositions des articles 39 et 39a OSIA font règle pendant la période des restrictions nocturnes. Elles sont complétées par les prescriptions ci-après :

- a) tout mouvement commercial planifié entre 22 h et 6 h (atterrissage ou décollage) devra avoir été préalablement soumis à l'approbation de l'exploitant soit dans le cadre de la coordination des horaires soit de cas en cas ;
- b) les tarifs de l'aéroport au sens de l'article 14, alinéa 1 du présent règlement peuvent être modulés en fonction de la période d'utilisation de l'aéroport. Certains tarifs pourront ainsi être augmentés pour tout mouvement effectué pendant la nuit et les recettes supplémentaires y afférentes seront affectées au Fonds environnement de l'aéroport.

³ L'exploitant tient la statistique des vols de nuit et fait rapport à la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

Art. 5 Procédures d'approche et de décollage et autres prescriptions d'utilisation de l'aéroport par les aéronefs

¹ Les procédures d'approche et de décollage de même que les prescriptions d'utilisation de l'aire de mouvement (aires de manœuvre et aires de trafic) sont fixées en fonction de la sécurité et de la fluidité du trafic aérien, de l'ordre de priorité fixé à l'article 3 du présent règlement et des performances de vol des aéronefs, tout en tenant compte des exigences de l'aménagement du territoire ainsi que de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage.

² Les procédures et prescriptions susmentionnées sont établies par l'exploitant après consultation du service du contrôle de la circulation aérienne et de la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien. Après avoir été approuvées par l'Office, ces procédures et prescriptions sont publiées dans l'AIP-Suisse et sont considérées comme faisant partie intégrante du présent règlement d'exploitation.

Art. 6 Système de management environnemental

¹ Conformément aux objectifs de la protection de l'environnement et en application du bilan écologique requis par la LAIG, l'exploitant met en œuvre un système de management environnemental (SME), dont les objectifs sont fixés d'entente avec la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien.

² L'exploitant fera procéder à la certification de l'établissement selon les normes ISO 14001.

CHAPITRE II ORGANISATION DE L'AÉROPORT

Art. 7 Généralités

La LAIG fixe l'organisation générale de l'aéroport et les compétences des organes de l'exploitant.

Art. 8 Directeur général⁶

¹ ...⁷

² Le Directeur général établit un organigramme qui comporte au moins les services suivants :

- a) **Opérations** : police de l'air, circulation au sol et contrôle de l'aire de trafic ; observation de la franchise d'obstacles ;
- b) **Exploitation technique** propre à assurer la mise à disposition de l'aéroport à l'aviation publique ;
- c) **Sécurité** : lutte contre le feu, secours en cas d'accident et assistance-paramédicale ;
- d) **Sûreté** : contrôle des passagers, de leurs bagages et des marchandises, ainsi que des accès à l'enceinte aéroportuaire ;
- e) **Protection de l'environnement** ;
- f) **Administration, finances, marketing, informatique et autres services généraux.**

³ L'organigramme est ponctuellement mis à jour; il est communiqué à l'Office pour information.

Art. 8^{bis} Chef d'aérodrome

Le chef responsable de l'aéroport au sens de l'article 2 let. h et articles 29c ss OSIA et du Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 est le directeur des opérations d'Aéroport International de Genève. Les droits et les obligations du chef d'aérodrome ainsi que les tâches qui lui sont confiées sont réglés dans l'OSIA et dans l'ordonnance sur les chefs d'aérodrome⁸.

Art. 9 Tâches principales d'exploitation

Conformément aux obligations de la concession d'exploitation, l'exploitant assume, notamment les tâches suivantes :

- a) tâches de nature opérationnelle :
 - créer et maintenir l'organisation technique nécessaire à l'exploitation bien ordonnée de l'aéroport ;
 - entretenir et adapter l'aire de mouvement, les installations et les bâtiments reconnus nécessaires à l'exploitation convenable de l'aéroport ;
 - définir les besoins futurs de l'exploitation et planifier les adaptations des infrastructures aéroportuaires ;
 - maintenir la franchise d'obstacles requise selon le plan des zones de sécurité de l'aéroport ;
 - fixer les procédures et prescriptions concernant la circulation au sol et le stationnement des aéronefs ;
 - réglementer l'accès des personnes et véhicules à l'aire de mouvement et aux autres zones de l'enceinte aéroportuaire protégée ;
 - participer aux mesures particulières de sûreté ordonnées sur l'aéroport conformément aux articles 100bis LA et 122a ss OSAv ;

⁶ Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 8 janvier 2018

⁷ Suppression approuvée par l'OFAC le 8 janvier 2018

⁸ Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 8 janvier 2018

- prendre toutes les mesures d'intervention requises en cas d'accident ou d'incident d'aviation ou lors de toute autre perturbation dans l'exploitation de l'aéroport ;
- veiller à la fourniture des divers services d'assistance en escale dans les conditions fixées à l'article 10 du présent règlement ;
- assumer les autres tâches opérationnelles figurant dans l'ordonnance sur les chefs d'aérodrome⁹.

b) tâches de nature administrative, financière ou de police :

- créer et maintenir l'organisation administrative et financière nécessaire à l'exploitation bien ordonnée de l'aéroport ;
- réunir et fournir les données de base de la statistique officielle du trafic aérien, conformément aux instructions de l'Office ;
- assumer les autres tâches figurant dans l'ordonnance sur les chefs d'aérodrome¹⁰.

Art. 10 Assistance en escale

¹ L'exploitant peut confier à des concessionnaires qualifiés (tiers) les divers services d'assistance en escale (assistance administrative, passagers, bagages, fret et poste, opérations en piste, nettoyage et service de l'avion, avitaillement en carburant et huile, entretien en ligne, opérations aériennes et administration des équipages, transport au sol et service commissariat).

² En tant qu'elles sont applicables en Suisse, les règles du droit européen concernant l'assistance en escale sont réservées.

Art. 11 Tâches particulières exercées par des tiers

¹ Le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré par l'organe compétent, conformément à la législation fédérale sur l'aviation et selon les modalités de collaboration convenues avec l'exploitant.

² L'organisation et le fonctionnement des services de météorologie, de douane, de police frontière et de police sanitaire sont réglés conformément aux prescriptions fédérales et cantonales en la matière.

³ Les installations de stockage et de distribution de carburant d'aviation sur l'aéroport sont la propriété d'une société qui en assure l'exploitation sur la base d'une convention conclue avec l'exploitant.

⁴ Les dispositions de la convention du 25 avril 1956 entre la Suisse et la France concernant l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin fixent notamment le cadre des activités de douane et de police françaises dans le secteur de l'aéroport affecté aux services français.

Art. 12 Prescriptions complémentaires d'utilisation

¹ Conformément à l'article 23 lettre d OSIA et en sus des prescriptions d'utilisation de l'aéroport par les aéronefs mentionnées à l'article 5 du présent règlement, l'exploitant édicte et publie de sa propre compétence des prescriptions complémentaires d'utilisation de l'aéroport.

⁹ Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 8 janvier 2018

¹⁰ Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 8 janvier 2018

² Ces prescriptions font règle pour l'ensemble des instances, personnels et usagers du site aéroportuaire. Elles portent en particulier sur :

- a) **l'organisation et les instances aéroportuaires** ;
- b) **le comportement général des personnes à l'aéroport** :
 - obligation d'informer en cas d'accident ou incident ;
 - obligation de se conformer aux instructions de l'exploitant, notamment en matière de lutte contre les nuisances ;
 - respect de l'interdiction générale de fumer en dehors des espaces fumeurs ;
 - obligation d'obtenir une autorisation de l'exploitant pour toute utilisation de l'aéroport dépassant l'usage commun ;
- c) **l'accès à l'enceinte aéroportuaire** :
 - conditions d'accès aux diverses zones sous contrôle de douane ou de police ;
 - descriptions des divers types de laissez-passer donnant accès à tout ou partie de l'enceinte ;
- d) **la circulation et le stationnement des véhicules dans l'enceinte aéroportuaire** :
 - conditions d'obtention du droit de circuler dans l'enceinte ;
 - description des divers types d'autorisation pour les conducteurs et les véhicules ;
 - prescriptions particulières de circulation et application complémentaire, par analogie, de la législation sur la circulation routière ;
- e) **la gestion des situations de crise** :
 - procédure en cas d'accident d'aéronef ;
 - procédure en cas d'incident d'aéronef ;
 - procédure en cas d'alarme bombe ;
 - procédure en cas de détournement d'aéronef.

³ L'exploitant tient à jour les prescriptions complémentaires d'utilisation et veille à leur stricte application. Il les communique à l'Office pour information.

Art. 13 Responsabilité civile de l'exploitant

La responsabilité civile de l'exploitant est gouvernée par les dispositions de la loi fédérale sur la responsabilité de la Confédération, des membres de ses autorités et de ses fonctionnaires (loi sur la responsabilité, LRCE) du 14 mars 1958 (RS 170.32), sous réserve des autres dispositions du droit fédéral ou cantonal applicables.¹¹

Chapitre III FINANCEMENT ET ACTIVITÉS CONCÉDÉES

Art. 14 Tarifs, émoluments et autres revenus

¹ L'exploitant fixe et perçoit les tarifs de l'aéroport qui s'appliquent aux installations utilisées pour le trafic aérien et sont de ce fait soumis à la surveillance de l'Office et publiés dans la Publication d'information aéronautique suisse (AIP-Suisse).

¹¹ Nouvelle teneur approuvée par l'OFAC le 8 janvier 2018

² L'exploitant peut percevoir d'autres redevances ou émoluments et recourir à toutes les sources de revenus correspondant à ses prestations domaniales, commerciales et autres.

³ L'ensemble des tarifs, redevances et émoluments perçu par exploitant fait l'objet d'une publication.

Art. 15 Concessions non aéronautiques

Aucune activité commerciale, financière, industrielle ou artisanale ne peut être exercée à l'aéroport sans une concession accordée par l'exploitant.

Chapitre IV DISPOSITIONS FINALES

Art. 16 Contraventions et mesures administratives

Les infractions au présent règlement, à ses annexes et aux prescriptions complémentaires d'utilisation de l'aéroport sont passibles de mesures administratives et de sanctions pénales conformément aux prescriptions fédérales et cantonales en vigueur.

Art. 17 Abrogation

Le règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève-Cointrin, du 20 septembre 1952, ainsi que tous les ordres de service y relatifs sont abrogés.

Art. 18 Approbation et entrée en vigueur

¹ Le présent règlement, approuvé par l'Office dans le cadre de la procédure d'octroi de la concession du 31 mai 2001 pour l'exploitation de l'aéroport, entre en vigueur le 1^{er} juin 2001.

² Toute modification ultérieure du présent règlement sera soumise à l'approbation de l'Office.

RÈGLEMENT ABROGEANT LE RÈGLEMENT D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE GENÈVE-COINTRIN

du 19 novembre 2003

Le CONSEIL D'ÉTAT de la République et canton de Genève
arrête :

Art. 1 Abrogation

Le règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève-Cointrin, du 20 septembre 1952, est abrogé.

Art. 2 Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le lendemain de sa publication dans la Feuille d'avis officielle.

Art. 3 Modification à un autre règlement

¹ Le règlement relatif à la police de la sécurité internationale, du 13 juin 2001 (F 1 05.21), est modifié comme suit :

Art. 5, al. 1, lettre a (nouvelle teneur)

a) règlement de la circulation et du parcage sur l'aéroport (art. 8, al. 2, lettre a, art. 9, lettre a, point 6, art. 12, lettres c et d, du règlement d'exploitation de l'aéroport international de Genève du 6 avril 2001) ;

Certifié conforme
Le chancelier d'État : Robert Hensler