

 CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CORSE	Annexe Sécurité	AEROPORT FIGARI SUD CORSE	
		Référence	FP09 M02 P07 C00 S00 V05
		Nature	PROCEDURE
		Pagination	1 / 10

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CORSE

ANNEXE SECURITE

AEROPORT FIGARI SUD CORSE

TABLE DES MATIERES

1.	Objet et champ d'application	3
2.	Exigences relatives au système de gestion de la securite.....	5
2.1.	Evènement de sécurité d'Aviation Civile	5
2.2.	Gestion des changements	5
2.3.	Comité de promotion de la Sécurité Aéroportuaire (CPS)	6
2.4.	Formation du personnel	6
2.5.	Manuel d'aérodrome	6
2.6.	Problème de sécurité - Actions correctives – Sanctions	7
2.7.	Documentation – Archivage - Surveillance - Vérifications – Inspections - Audits	8
3.	Exigences opérationnelles.....	9
3.1.	Consommation d'alcool, de substances psychoactives et médicaments.....	9
3.2.	Prévention des incendies.....	9
3.3.	Matières dangereuses	9
3.4.	Qualité des carburants	9
3.5.	Participation au plan d'urgence aéroportuaire	10
3.6.	Programme de maintenance	10

1. Objet et champ d'application

La présente annexe détermine les dispositions auxquelles les tiers opérant sur l'aéroport Figari Sud Corse doivent se conformer pour préserver la sécurité aéroportuaire.

Les tiers entrant dans le champ d'application de la présente annexe, sont toutes les personnes exerçant une activité en côté piste et plus précisément sur l'aire de mouvement et/ou dont l'activité est susceptible d'avoir un impact sur la sécurité aéroportuaire ou la sécurité des vols.

Au sens de la présente annexe :

- l'exploitant d'aérodrome désigne : la CCI de Corse ou le « concessionnaire », ou « le gestionnaire », ou « l'exploitant ».
- « le cocontractant » désigne : « l'organisme » ou « le titulaire » ou « le bénéficiaire » d'une convention d'occupation temporaire ou d'utilisation du domaine public aéronautique, constitutive ou non de droits réels, ou d'une autorisation d'activité sur l'aéroport. Le cocontractant fait son affaire de prendre toute disposition, au besoin contractuelle, pour garantir le respect des dispositions de la présente annexe par ses préposés et tout cocontractant auquel il fait appel et susceptible d'intervenir sur l'aire de mouvement et/ou dont l'activité est susceptible d'avoir un impact sur la sécurité aéroportuaire ou la sécurité des vols.

Définition de la sécurité aéroportuaire:

Au sens du Règlement (UE) 2018/1139 et de l'ADR.OR.D.025 du Règlement UE 139/2014, la sécurité aéroportuaire est constituée par « toute mesure visant à permettre l'exploitation sans dommage des aéronefs » sur l'aérodrome Figari Sud Corse conformément au Règlement (UE) 2018/1139 et ses modalités d'exécution, les exigences consignées dans le Manuel d'Aérodrome et plus généralement les dispositions prises pour sa mise en œuvre.

Le cocontractant s'oblige à obtenir préalablement et à maintenir jusqu'au terme de son activité les autorisations nécessaires, déclarations, le cas échéant les approbations requises, à disposer des ressources et des compétences pour exercer ses obligations contractuelles et à respecter les exigences applicables en matière de sécurité aéroportuaire.

Le cocontractant veille à disposer des procédures de sécurité permettant de respecter les exigences applicables du Règlement (UE) 2018/1139 et ses modalités d'exécution, ainsi que les exigences consignées dans le Manuel d'Aérodrome.

Réglementation applicable – susceptible de modification:

L'intégralité du référentiel législatif, réglementaire et technique relatif à la certification des aérodromes est consultable à l'adresse suivante :

<http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/fr/securite-aerodromes>

- Règlement (UE) 2018/1139 du 04 juillet 2018 – relatif à des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence Européenne de la Sécurité aérienne – ci- devant et ci-après désigné le Règlement (UE) 2018/1139 ;
- Règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes, ci-devant et ci-après désigné le Règlement UE 139/2014 ;
- Règlement (UE) n°376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile ;

- Règlement UE n°996/2010 du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et incidents dans l'aviation civile ;
- Le Code des Transports et le Code de l'Aviation Civile ;
- L'Arrêté préfectoral fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome Figari Sud Corse ;
- Le Manuel d'Aérodrome et le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) de l'aérodrome Figari Sud Corse établis par les services aéroportuaires de la CCI de Corse;
- Toute disposition législative ou réglementaire nationale ou locale fixant des mesures participant directement ou indirectement à la sécurité aéroportuaire ;

2. Exigences relatives au système de gestion de la sécurité

2.1. EVÈNEMENT DE SÉCURITÉ D'AVIATION CIVILE

Sans préjudice de toute autre obligation de rendre compte à une autorité compétente dans le cadre du programme national de notification d'événements, le cocontractant s'oblige, oblige ses préposés et ses propres cocontractants à notifier à l'exploitant d'aérodrome tout accident, incident grave ou événement tel que défini par le Règlement UE n°376/2014, ainsi que toute défaillance, tout défaut technique, dépassement des limitations techniques, événement ou toute autre circonstance anormale qui a mis en danger ou qui aurait pu mettre en danger la sécurité aéroportuaire. Le cocontractant encourage le préposé à informer sa hiérarchie ou son correspondant au sein de l'Aéroport Figari Sud Corse de tout événement lié à la sécurité.

La notification d'un événement de sécurité aéroportuaire, qui inclut le risque faunistique, doit être réalisée **au plus vite**, au Poste de Contrôle d'Exploitation (PCE) de l'aéroport Figari Sud Corse par tous moyens possibles parmi lesquels :

- Mail : pce.fsc@sudcorse.cci.fr
- Téléphone : 04.95.71.10.05
- Fax : 04.95.71.10.08

La notification contient toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues par le cocontractant. Sur demande de l'exploitant d'aérodrome, le cocontractant prend part à l'analyse de la notification ainsi qu'à l'identification et à l'application de toute mesure corrective ou préventive.

2.2. GESTION DES CHANGEMENTS

Dans le cadre de la mise en œuvre des règles de sécurité aéroportuaire, le cocontractant est informé qu'une approbation préalable de l'autorité compétente est nécessaire pour toute modification de tout obstacle, pour tout développement ou autres activités susceptibles de compromettre la sécurité aéroportuaire et d'influer négativement sur la protection de l'aérodrome et de ses abords.

Le cocontractant s'oblige à respecter toute procédure édictée par l'exploitant d'aérodrome en matière de gestion des changements et déclare l'avoir intégrée dans son offre contractuelle tant au regard des délais d'exécution de ses obligations qu'au regard de la rémunération prévue au présent contrat ou convention ou autorisation.

Le cocontractant s'engage à fournir la documentation comprenant notamment une description de la modification envisagée et l'évaluation de sécurité visée par l'ADR.OR.B.040.(f) du Règlement UE n°139/2014.

Cas particulier des travaux :

Le cocontractant s'oblige à respecter et à mettre en œuvre toute procédure, instruction ou consigne relative aux travaux pour veiller à ce que :

- la sécurité des aéronefs ne soit pas compromise par les travaux dans l'aérodrome;
- la sécurité des travaux dans l'aérodrome ne soit pas compromise par les activités opérationnelles de l'aérodrome.

2.3. COMITÉ DE PROMOTION DE LA SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE (CPS)

En vue de promouvoir la sécurité aéroportuaire et les échanges d'informations ainsi que les enquêtes conjointes concernant les événements, incidents graves et accidents, l'exploitant d'aérodrome invite le cocontractant aux réunions du comité de promotion de la sécurité de l'aérodrome pour traiter les questions relatives à la sécurité des pistes, y compris la prévention des incursions et sorties de piste, la sécurité des aires de trafic, la prévention des FOD (« Foreign Object Debris » ou « Corps étrangers ») et plus généralement toute question relative à la sécurité aéroportuaire.

2.4. FORMATION DU PERSONNEL

Le cocontractant s'oblige à former ou à faire former ses préposés, dans les conditions requises par la réglementation applicable, et notamment à l'ADR.OR.D.017 du règlement UE n°139/2014 modifié, et ses modalités d'exécution en matière de sécurité aéroportuaire.

Le cocontractant s'oblige à faire délivrer, à ses frais, les formations par des instructeurs et évaluateurs expérimentés. **Il est précisé qu'une même personne ne pas fournir une évaluation de ses propres instructions, cours ou outils.**

Sur simple demande de l'exploitant d'aérodrome, le cocontractant fournit les informations relatives à la qualification, à la formation et à la validation des formations et contrôles d'aptitudes de ses préposés, à l'exploitant d'aérodrome, à l'autorité compétente, ou au personnel concerné par lesdites informations, et le cas échéant à l'autre nouvel employeur du personnel concerné.

Le cocontractant s'oblige à faire suivre préalablement à ses préposés intervenant ou conduisant sur les aires côté piste toute formation de sécurité aéroportuaire rendue obligatoire par la réglementation en matière de sécurité aéroportuaire (Piéton, CAT, CAM) ou toute disposition prise par l'exploitant d'aéroport pour sa mise en œuvre.

Formations à la conduite en côté piste :

Conformément aux règles générales applicables côté piste, les conducteurs circulant sur les aires de trafic (T) ou sur l'aire de manœuvre (M) doivent **obligatoirement** être titulaires d'une autorisation de conduite sur la zone concernée, obtenue après avoir suivi **une formation théorique et pratique** dont les modalités de mise en œuvre sont disponibles auprès de l'exploitant.

Sensibilisation sécurité permis piéton :

Conformément aux règles UE (ADR.OR.D.017) applicables côté piste, les détenteurs de titre d'accès en ZSAR doivent **obligatoirement** être titulaires d'une sensibilisation sécurité permis piéton obtenue après avoir suivi **une formation théorique et pratique** dont les modalités de mise en œuvre sont disponibles auprès de l'exploitant.

De plus, chaque véhicule devant intervenir en ZCP devra être muni de la documentation annexée, permettant au conducteur de connaître où il se situe sur la plateforme.

2.5. MANUEL D'AÉRODROME

L'exploitant d'aérodrome élabore et met à jour le Manuel d'Aérodrome de l'aéroport Figari Sud Corse qui contient ou référence toutes les informations nécessaires pour l'utilisation, l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome et de ses équipements.

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que le personnel de l'aérodrome et tout cocontractant concerné ait facilement accès aux parties du manuel d'aérodrome ainsi qu'aux consignes de sécurité qui

concernent ses tâches et responsabilités. A cet effet, l'exploitant d'aérodrome tient à la disposition de tout contractant ce document.

Régulièrement, le cocontractant s'informe et informe ses préposés, ainsi que ses propres cocontractants et met en œuvre pour ce qui le concerne, les dispositions et mises à jour du manuel d'aérodrome ainsi que les consignes de sécurité le(s) concernant.

Le cocontractant se dote de procédures satisfaisant aux exigences du manuel d'aérodrome ainsi qu'à l'ensemble du dispositif réglementaire en matière de sécurité aéroportuaire.

L'attention du cocontractant est particulièrement attirée sur les dispositions réglementaires visées au paragraphe 1 de la présente annexe.

2.6. PROBLÈME DE SÉCURITÉ - ACTIONS CORRECTIVES - SANCTIONS

Le cocontractant est informé que le manquement à ses obligations de sécurité aéroportuaire constitue une faute lourde du cocontractant susceptible d'entraîner un préjudice grave pour l'exploitation de l'aérodrome.

Au regard de ses obligations de notification d'un évènement de sécurité aéroportuaire, le cocontractant est fautif en cas d'absence de notification d'un évènement dont il a eu connaissance.

Lorsqu'une non-conformité à la réglementation en matière de sécurité aéroportuaire ou à toute disposition prise pour sa mise en œuvre, qui réduit ou menace gravement la sécurité aéroportuaire, est relevée par l'exploitant d'aérodrome ou par l'autorité compétente (DGAC), le cocontractant reçoit par tout moyen approprié à la situation une demande de mise en œuvre d'une action corrective pour traiter la non-conformité constatée. Dans ce cas, l'exploitant d'aérodrome se réserve le droit de prendre toute mesure appropriée pour interdire ou limiter les activités du cocontractant, de ses préposés, jusqu'à ce que le cocontractant ait entrepris une action corrective efficace.

L'exploitant d'aérodrome se réserve le droit de prendre toute mesure appropriée pour interdire ou limiter l'utilisation par un aéronef de toute partie de l'aérodrome dont il est estimé qu'elle représente un danger pour la sécurité.

Le cocontractant supporte, sans recours contre l'exploitant d'aérodrome, les conséquences du non-respect des mesures de sécurité aéroportuaire qui lui sont imputables, ou qui sont imputables à ses préposés ou à ou ses propres cocontractants.

2.7. DOCUMENTATION – ARCHIVAGE – SURVEILLANCE – VÉRIFICATIONS – INSPECTIONS – AUDITS

Dans le cadre de la mise en œuvre des règles de sécurité aéroportuaires, le cocontractant s'oblige à subir et à collaborer à toute inspection, y compris inopinée, test, évaluation, exercice ou tout audit que l'autorité compétente (DGAC) ou l'exploitant d'aérodrome estime utile de réaliser ou de faire réaliser par un tiers dûment missionné à cet effet.

A cette fin, le cocontractant prend les mesures appropriées pour permettre, en toute légalité, l'accès de l'exploitant d'aérodrome, ou de l'autorité compétente ou tout tiers missionné à cet effet, à ses installations et équipements, documents, dossiers, données, procédures, ou tout autre matériel en rapport avec ses activités.

Le cocontractant s'oblige à constituer et à archiver les documents pertinents pour les durées prévues à l'article ADR.OR.D.035. (Annexe III au Règlement (UE) n°139/2014).

Le cocontractant prend les dispositions nécessaires pour permettre, en toute légalité, notamment au regard du droit applicable en matière de protection des données, la consultation et le cas échéant la prise de copie de ses documents pertinents en matière de sécurité aéroportuaire par l'exploitant d'aérodrome, ou l'autorité compétente (DGAC) ou tout tiers dûment missionné à cet effet par ces derniers.

3. Exigences opérationnelles

3.1. CONSOMMATION D'ALCOOL, DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES ET MÉDICAMENTS

Le cocontractant s'oblige à établir des procédures en vue de garantir le niveau de consommation d'alcool, de substances psychoactives et de médicaments par :

- ses préposés intervenant dans l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome ;
- ses préposés non accompagnés travaillant sur l'aire de mouvement ou sur d'autres zones opérationnelles de l'aérodrome.

Ces procédures comprennent les exigences suivantes pour ces personnes:

- ne pas consommer d'alcool pendant leur période de service ;
- n'effectuer aucune tâche sous l'influence:
 - o de l'alcool ou de toute substance psychoactive;
 - o de médicaments qui pourraient avoir un effet sur leurs capacités d'une façon contraire à la sécurité

3.2. PRÉVENTION DES INCENDIES

Le cocontractant s'oblige à établir des procédures et à veiller à leur mise en œuvre en vue de garantir le respect des interdictions ci-après, par lui-même, ses préposés et ses propres cocontractants :

- de fumer sur l'aire de mouvement, d'autres aires d'exploitation de l'aérodrome ou zones de l'aérodrome où du carburant ou tout autre matériau inflammable est stocké ;
- d'exposer des flammes nues ou d'entreprendre une activité susceptible de provoquer un risque d'incendie dans :
 - o des zones de l'aérodrome où du carburant ou tout autre matériau inflammable est stocké ;
 - o l'aire de mouvement ou d'autres aires opérationnelles de l'aérodrome, sauf si l'exploitant d'aérodrome en a donné l'autorisation.

3.3. MATIÈRES DANGEREUSES

Le cocontractant s'oblige à respecter les zones appropriées désignées par l'arrêté préfectoral de police et le manuel de gestion des marchandises dangereuses pour le stockage de produits dangereux dans l'enceinte de l'aérodrome.

3.4. QUALITÉ DES CARBURANTS

Le cocontractant, lorsqu'il œuvre dans le stockage ou la distribution de carburant aux aéronefs, s'oblige à mettre en œuvre des procédures pour :

- maintenir les installations et équipements pour le stockage et la distribution du carburant pour fournir aux aéronefs du carburant non pollué ;
- marquer ces installations et équipements d'une manière correspondant à la catégorie du carburant ;

- 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 ;
- utiliser du personnel suffisamment qualifié et formé dans le stockage, la distribution, et toute autre manipulation de carburant sur l'aérodrome.

3.5. PARTICIPATION AU PLAN D'URGENCE AEROPORTUAIRE

En cas de crise, le cocontractant appliquera les mesures établit par le plan d'urgence aéroportuaire de l'exploitant

Le cocontractant, se doit de participer, lorsqu'il est sollicité, aux exercices d'urgences partiels que l'exploitant souhaite mettre en place.

Il se doit également de participer aux exercices d'urgences général, et d'appliquer le plan d'urgence interne à l'exploitant dès lors qu'une gestion de crise survient.

Le cocontractant doit participer aux retours d'expériences de chaque exercice lorsqu'il a été sollicité afin de permettre d'améliorer la coordination avec l'exploitant sur les mesures d'urgences à appliquer sur la plate-forme.

3.6. PROGRAMME DE MAINTENANCE

Le cocontractant doit établir et mettre en œuvre un programme de maintenance préventive concernant ses véhicules et équipements mobiles, ainsi que sur ses équipements non mobiles pouvant avoir un impact sur la sécurité.

Ce programme doit permettre au cocontractant de suivre l'entretien de ses véhicules et de ses équipements mobiles. D'une manière générale, il est attendu que les vérifications émanant de l'ADR.OPS.C.007 ainsi que le respect des échéances des vérifications soient documentés et suivis par le cocontractant.