

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CORSE

ANNEXE SÉCURITÉ

AÉROPORT AJACCIO NAPOLEÓN BONAPARTE



FP06 P00 C00 S04 V05

Table des matières

1.	Glossaire	3
2.	Objet et champ d'application	4
3.	Exigences relatives au système de gestion de la sécurité	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)	5
2.4.	Formation du personnel	6
2.5.	Manuel d'aérodrome	7
2.6.	Problème de sécurité - Actions correctives – Sanctions	7
2.7.	Documentation – Archivage - Surveillance - Vérifications – Inspections - Audits	7
4.	Exigences opérationnelles	9
3.1.	Conduite, marquages et balisages des véhicules et objets mobiles	9
3.2.	Consommation d'alcool, de substances psychoactives et médicaments	9
3.3.	Prévention des incendies	9
3.4.	Matières dangereuses	10
3.5.	Qualité des carburants	10
3.6.	Entretien de la végétation sur les terrains limitrophes à l'enceinte aéroportuaire :	10

1. Glossaire

CCI : Chambre de Commerce et d'industrie de Corse

CPS : Comité de Promotion de la Sécurité

RSGS : Responsable Système de Gestion de la Sécurité

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

RFFS : Rescue and Fire Fighting Services (Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie des Aéronefs)

2. Objet et champ d'application

La présente annexe détermine les dispositions auxquelles les tiers et sous-traitants opérant sur l'aéroport d'Ajaccio doivent se conformer pour préserver la sécurité aéroportuaire.

Les tiers et sous-traitants entrant dans le champ d'application de la présente annexe sont toutes les personnes exerçant une activité en zone 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 ainsi que tous les occupants du Domaine Public Aéroportuaire des terrains limitrophes à la clôture aéroportuaire.

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 » bénéficiaire d'une convention d'occupation temporaire, d'utilisation du domaine public aéronautique, constitutif 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 de l'Annexe VII du Règlement de base (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 d'Ajaccio, 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 :

Ci-dessous est présenté une liste des principaux référentiels législatifs, réglementaires et techniques, relatifs à la certification des aérodromes :

- Règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne – ci- devant et ci-après désigné le Règlement (UE) 2018/1139 ;
- Règlement (UE) 139/2014 modifié établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes ;
- Règlement (UE) 376/2014 du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile ;
- Règlement (UE) 2015/1018 du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) 376/2014
- Règlement UE 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 en vigueur fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome d'Ajaccio Napoléon Bonaparte ;
- Toute disposition législative ou réglementaire nationale ou locale fixant des mesures participantes directement ou indirectement à la sécurité aéroportuaire.

3. Exigences relatives au système de gestion de la sécurité

2.1. EVÈNEMENT DE SÉCURITÉ D'AVIATION CIVILE

Conformément au Règlement UE n°376/2014, le co-contractant doit rendre compte à la DSAC-SE, tout évènement de sécurité aéroportuaire. Les évènements devant être obligatoirement notifiés à la DSAC sont listés dans le règlement (UE) 2015/1018.

D'autre part, le cocontractant s'oblige, oblige ses préposés et ses propres cocontractants à notifier à l'exploitant d'aérodrome tout accident, incident grave ou évènement, ainsi que toute défaillance, tout défaut technique, dépassement des limitations techniques, évènement ou toute autre circonstance anormale qui a mis en danger ou qui aurait pu mettre en danger la sécurité aéroportuaire. La notification d'évènement à l'exploitant d'aérodrome lui permet de vérifier si l'évènement – accident, incident grave ou incident - est dû à un phénomène de coactivité.

Pour ces raisons, le cocontractant encourage le préposé à informer sa hiérarchie ou son correspondant au sein de l'Aéroport d'Ajaccio de tout évènement lié à la sécurité.

L'exploitant assure la protection de l'identité du déclarant et assure un retour d'information sur les résultats de l'analyse de l'évènement auprès du déclarant.

L'accès aux rapports est limité uniquement aux personnes chargées de leur analyse et de leur archivage.

La notification d'un évènement de sécurité aéroportuaire doit être réalisée **dans un délai de 72h**. Dès connaissance d'un évènement de sécurité, contactez sans délai votre responsable hiérarchique et le service qualité, sécurité et environnement (QSE) de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte par tous moyens possibles parmi lesquels :

- Le site internet du logiciel qualité via le lien gg.qg/ajaccio ou via le QR code disponible dans chaque véhicule ;
- Mail : dep-sgs-anb@sudcorse.cci.fr
- Téléphone : 04.95.23.89.39 (responsable) ou 04.95.23.56.02 (adjoint) ou 04.95.23.56.25 (superviseur)

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 (délai de 2 mois minimum) 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 la promotion de la sécurité aéroportuaire et des échanges d'informations, ainsi que les enquêtes conjointes concernant les évènements, incidents graves et accidents, l'exploitant d'aérodrome invite le cocontractant à la réunion annuelle 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.

Le cocontractant s'oblige à former ou à faire former ses préposés, dans les conditions requises par la réglementation applicable et ses modalités d'exécution en matière de sécurité aéroportuaire et en accord avec le protocole relatif à la dispense des formations sécurité.

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 peut pas fournir d'évaluation pour sa propre instruction et ses propres cours.**

Sur simple demande de l'exploitant d'aérodrome, le cocontractant fournit les informations visées à l'ADR.OR.D.017 du Règlement UE n°139/2014, 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. Les détails des documents à fournir à l'exploitant d'aérodrome est décrit dans le protocole relatif à la dispense des formations sécurité.

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 ou toute disposition prise par l'exploitant d'aéroport pour sa mise en œuvre.

- **Le Cocontractant devra se rapprocher du bureau des badges pour accomplir les formalités nécessaires à la demande de permis. Il supportera les frais de formation de ses préposés.**

Sensibilisation sécurité permis piéton et voie de service :

Conformément aux règles UE (ADR.OR.D.015 f) et ADR.OR.D.017) applicables côté piste, les détenteurs de titre d'accès en Zone Côté Piste doivent **obligatoirement** être titulaires d'une sensibilisation sécurité permis piéton et voie de service obtenue après avoir suivi **une formation théorique et pratique** (initiale, continue ou de remise à niveau) dont les modalités de mise en œuvre sont disponibles auprès d'un représentant de l'exploitant (Responsable du Système de Gestion de la Sécurité de l'aéroport (RSGS) – dep-sgs-anb@sudcorse.cci.fr).

La validité de cette formation est de 2 ans. Il appartient au cocontractant de vérifier la validité des permis délivrés à son personnel.

La sensibilisation à la sécurité permis piéton et voie de service est dispensée par les organismes de formation suivants :

- **IFAPE** (N° CNAPS : **FOR-02A-2028-04-12-20230638418-01**) – Adresse : Quartier St Joseph-Résidence Mariani 20090 Ajaccio – Tél. : 04.95.10.50.00 – Fax : 04.95.10.50.06 – contact@ifape.fr
- **AFSIS** (N° CNAPS : **FOR-02A-2028-01-18-20220833768-00**) – Adresse : Campo Dell'oro 20090 Ajaccio – Tél. : 04.95.48.54.67 – contact@afsis.corsica

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** (initiale, continue ou de remise à niveau) dont les modalités de mise en œuvre sont disponibles auprès de l'exploitant (contact : Responsable SGS – dep-sgs-anb@sudcorse.cci.fr).

Ces formations T et M peuvent être assurées par un organisme de formation ou un formateur interne habilité par l'exploitant (à Ajaccio la Société IFAPE, mentionnée *supra*, est susceptible d'assurer cette prestation).

Ces permis sont valables 2 ans. Il appartient au cocontractant de vérifier la validité des permis délivrés à son personnel.

L'attestation de permis M ne peut être délivrée que dans le cas d'une réelle nécessité d'accomplir des missions sur la plateforme aéroportuaire.

L'exploitant est seul habilité à accorder l'autorisation de conduite sur les aires de manœuvres. **La production et la délivrance des permis piste est soumise à facturation (Cf. cahier tarifaire extra aéronautique).**

2.5. MANUEL D'AÉRODROME

L'exploitant d'aérodrome élabore et met à jour le Manuel d'Aérodrome de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte qui contient ou référence toutes les informations nécessaires à 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.

Dans une démarche de culture juste, le règlement (UE) no 376/2014 et les articles L.6223-1 et –2 du Code des transports définissent un cadre de protection des personnels qui notifient, aussi bien vis-à-vis de leur employeur que de l'État. À ce titre, ni l'employeur, ni les autorités administratives ne peuvent prendre de mesures qui porteraient préjudice à un personnel en se basant sur des informations connues uniquement par des notifications (règlement (UE) no376/2014 Art. 16 §6 et 9). Sauf dans des cas de manquement délibéré aux règles, méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident, et manquement très grave à l'obligation professionnelle de prendre des mesures manifestement requises dans ces circonstances, causant un dommage qui était prévisible à une personne ou à un bien ou ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne (règlement (UE) no376/2014 Art. 16 §10).)

Au regard de ses obligations de notification d'un événement de sécurité aéroportuaire, le cocontractant est fautif en cas d'absence de notification d'un événement 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 du Règlement (UE) n°139/2014 modifié) ou celles prévues dans la documentation de l'Exploitant de l'aérodrome.

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.

4. Exigences opérationnelles

3.1. CONDUITE, MARQUAGES ET BALISAGES DES VÉHICULES ET OBJETS MOBILES

Lorsque le cocontractant utilise des véhicules et autres objets mobiles (à l'exception des aéronefs) sur l'aire de mouvement, il s'engage à adapter ou faire adapter un comportement responsable, notamment :

- Le respect des règles de priorité entre les différents acteurs de l'aire de mouvement,
- Être en possession des documents obligatoires et à jour, tel que le permis de conduire, le contrôle technique du véhicule, et le laissez-passer véhicule apposé de façon visible,
- Respecter les limitations de vitesse,
- Éviter tout stationnement interdit/dangereux,
- Être en état physique de conduire,
- Avoir une installation de conduite adéquate,
- Éviter autant que possible les éléments distractifs non nécessaires à la réalisation de ses missions.

Le cocontractant a également pour obligation d'équiper ses véhicules de marquage et de balisage lumineux s'ils sont utilisés dans des conditions de faible visibilité ou de nuit. Le véhicule doit être doté d'un gyrophare en état de marche, de couleur jaune clignotant parfaitement visible et d'intensité suffisante, et de visuels lumineux fonctionnels, phares, projecteurs ou feux d'obstacles basse intensité.

Tous les véhicules qui circulent sur l'aire de manœuvre doivent être jaunes ou munis de drapeaux (cf. AMC1 ADR.OPS.080(a)).

Tous les véhicules qui circulent sur l'aire de manœuvre doivent également avoir un indicatif d'appel radio visible sur la carrosserie et des outils de communication radio fonctionnels avec les services de la navigation aérienne. Ils doivent être identifiés par le logo ou nom de son entreprise utilisatrice ou par un sigle reconnaissable par le contrôleur aérien.

Les équipements et les véhicules affectés au service des aéronefs et utilisés exclusivement sur les aires de trafic sont exemptés des obligations de marquage et de balisage.

Enfin, tous les véhicules doivent présenter une carrosserie uniforme et une mécanique fonctionnelle avant de pénétrer sur l'aire de mouvement. Ces vérifications doivent être effectuées quotidiennement.

3.2. 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, qu'elle qu'en soit la nature ;
 - o De médicaments qui pourraient avoir un effet sur leurs capacités d'une façon contraire à la sécurité

3.3. 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 ou vapoter 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.

Le cocontractant a seulement l'autorisation de fumer et de vapoter dans les zones définies et signalé par l'Exploitant d'aérodrome.

3.4. 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 et la manipulation de produits dangereux dans l'enceinte de l'aérodrome.

3.5. 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 qui serait impropre aux aéronefs ;
- 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.

Le cocontractant envoie régulièrement des justificatifs à l'Exploitant lui permettant de s'assurer de la qualité des carburants.

3.6. ENTRETIEN DE LA VÉGÉTATION SUR LES TERRAINS LIMITROPHES À L'ENCEINTE AÉROPORTUAIRE :

Les co-contractants dont les terrains sont limitrophes à la clôture périphérique de l'enceinte aéroportuaire ont pour obligation :

- D'entretenir la végétation aux abords de la clôture afin de garantir sa visibilité et permettre aux services de la CCI de vérifier l'intégrité de celle-ci.
- De veiller à ce que les arbres et les branchages ne débordent pas sur l'enceinte aéroportuaire. En cas de non-respect des obligations décrites ci-dessus, la CCI se réserve le droit de faire procéder aux actions correctives par un tiers, les frais engendrés feront l'objet d'une facturation à l'occupant concerné.
- De veiller à ce que la bande des 3 mètres au droit de la clôture soit dégagée de tout matériel ou objet pouvant favoriser un franchissement de la clôture.

Le stationnement des véhicules ou tout autre engin, équipement, stock de marchandises dans la bande des 3 mètres est formellement proscriit.