

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE CORSE

ANNEXE SÉCURITÉ

AÉROPORT AJACCIO NAPOLEÓN BONAPARTE



**CHAMBRE
DE COMMERCE
ET D'INDUSTRIE
DE CORSE**

FP06 P00 C00 S04 V06

Table des matières

1.	Glossaire	3
2.	Objet et champ d'application	4
2.1.	Définitions	4
2.2.	Définition de la sécurité aéroportuaire	4
2.3.	Accès et diffusion de la documentation opposable	4
2.4.	Référentiels applicables (liste non exhaustive et susceptible d'évolution) :	4
3.	Exigences relatives au système de gestion de la sécurité	5
3.1.	Evènement de sécurité d'Aviation Civile	5
3.2.	Gestion des changements	5
3.3.	Évolution de flotte ou accueil de nouvel aéronef – Obligation d'information préalable	5
3.4.	Comité de promotion de la Sécurité Aéroportuaire (CPS) et LRST	6
3.5.	Formation du personnel	6
3.6.	Suivi des dossiers du personnel :	8
3.7.	Manuel d'aérodrome	8
3.8.	Problème de sécurité - Actions correctives – Sanctions	8
3.9.	Documentation – Archivage - Surveillance - Vérifications – Inspections - Audits	9
4.	Exigences opérationnelles	10
4.1.	Accès et circulation des personnes en aire de mouvement	10
4.2.	Conduite, marquages et balisages des véhicules et objets mobiles	10
4.3.	Entretien des véhicules intervenant sur l'aire de mouvement	11
4.4.	Consommation d'alcool, de substances psychoactives et médicaments	11
4.5.	Prévention des incendies	11
4.6.	Matières dangereuses	11
4.7.	Qualité des carburants	12
4.8.	Entretien de la végétation sur les terrains limitrophes à l'enceinte aéroportuaire :	12

1. Glossaire

CCI : Chambre de Commerce et d'industrie de Corse

CPS : Comité de Promotion de la Sécurité

LRST : Local Runway Safety Team

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.

2.1. DÉFINITIONS

L'exploitant d'aérodrome désigne : la CCI de Corse, également appelée « le concessionnaire », « 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 (constitutive ou non de droits réels), ou d'une autorisation d'activité sur l'aéroport ou signataire d'un protocole avec l'exploitant. 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 autre cocontractant auquel il fait appel et susceptible d'intervenir sur l'aire de mouvement ou dont l'activité est susceptible d'avoir un impact sur la sécurité aéroportuaire ou la sécurité des vols.

2.2. DÉFINITION DE LA SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE

Au sens de l'Annexe VII du Règlement de base (UE) 2018/1139 et de l'article ADR.OR.D.025 du Règlement (UE) 139/2014 modifié, la sécurité aéroportuaire regroupe l'ensemble des mesures visant à permettre l'exploitation sans dommage des aéronefs sur l'aérodrome d'Ajaccio, en lien avec les exigences consignées dans le Manuel d'Aérodrome et les dispositions mises en œuvre pour leur application.

Le cocontractant s'oblige à obtenir et maintenir jusqu'au terme de son activité :

- Les autorisations, déclarations ou approbations requises ;
- Les ressources et compétences nécessaires à l'exercice de ses obligations contractuelles ;
- Les procédures internes lui permettant de respecter les exigences du Règlement (UE) 2018/1139, du Règlement (UE) 139/2014 et du Manuel d'Aérodrome.

2.3. ACCÈS ET DIFFUSION DE LA DOCUMENTATION OPPOSABLE

L'utilisateur s'engage à respecter l'ensemble des dispositions contenues dans les **documents opposables** mis à disposition par l'exploitant d'aérodrome, consultables et téléchargeables à l'adresse suivante : <https://docs-anb.sudcorse.cci.fr>.

Le cocontractant désigne formellement les **personnes habilitées à accéder à cette documentation**.

L'utilisateur s'engage à assurer la **diffusion interne** de ces documents à ses collaborateurs concernés, ainsi qu'à toute personne placée sous sa responsabilité.

L'exploitant d'aérodrome s'engage à informer l'utilisateur de **toute mise à jour de ces documents**.

L'utilisateur s'interdit de les diffuser à des tiers extérieurs sans autorisation préalable.

En cas de difficulté d'accès à la plateforme documentaire, l'utilisateur devra contacter l'exploitant pour rétablir l'accès dans les meilleurs délais.

2.4. RÉFÉRENTIELS APPLICABLES (LISTE NON EXHAUSTIVE ET SUSCEPTIBLE D'ÉVOLUTION) :

- Règlement (UE) 2018/1139 du 4 juillet 2018 relatif aux règles communes dans l'aviation civile ;
- Règlement (UE) 139/2014 modifié sur les exigences applicables aux aérodromes ;
- Règlement (UE) 376/2014 sur les comptes rendus et le suivi des événements ;
- Règlement (UE) 2015/1018 listant les événements à notifier ;
- Règlement (UE) 996/2010 sur les enquêtes d'accidents/incidents ;
- Code des Transports, Code de l'Aviation Civile ;
- Arrêté préfectoral fixant les mesures de police sur l'aérodrome d'Ajaccio ;
- Toute disposition législative, réglementaire ou locale relative à la sécurité aéroportuaire.

3. Exigences relatives au système de gestion de la sécurité

3.1. 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 SGS) ou **04.95.23.56.25** (adjoint QE)

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.

3.2. 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.

3.3. ÉVOLUTION DE FLOTTE OU ACCUEIL DE NOUVEL AÉRONEF – OBLIGATION D'INFORMATION PRÉALABLE

Conformément aux exigences du point ADR.OPS.B.090 du Règlement (UE) n°139/2014, tout cocontractant exploitant une flotte d'aéronefs (avions ou hélicoptères), ou accueillant des aéronefs tiers sur la plateforme, s'engage à informer l'exploitant d'aérodrome **en amont de toute évolution de flotte ou d'accueil d'un aéronef n'ayant jamais opéré sur la plateforme**, lorsque ce dernier présente des caractéristiques dimensionnelles ou d'exploitation susceptibles de dépasser celles prévues dans les caractéristiques de conception certifiées de l'aérodrome.

Cette information doit permettre à l'exploitant d'aérodrome de procéder, le cas échéant, à l'évaluation d'impact prévue à l'ADR.OPS.B.090(b) portant sur la compatibilité de l'aéronef avec les infrastructures, les équipements et l'organisation de

l'aéroport, et de solliciter l'approbation préalable de l'autorité compétente si nécessaire. À défaut de notification préalable, l'aéronef pourra se voir refuser l'accès à l'aérodrome.

Le cocontractant demeure responsable des conséquences de l'absence de notification, notamment en cas d'altération de la sécurité aéroportuaire ou d'impact sur les conditions d'exploitation.

3.4. COMITÉ DE PROMOTION DE LA SÉCURITÉ AÉROPORTUAIRE (CPS) ET LRST

En vue de la promotion de la sécurité aéroportuaire et des échanges d'informations, ainsi que les enquêtes conjointes concernant les événements, 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 et aux Local Runway safety teams (LRST) 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.

3.5. FORMATION DU PERSONNEL

Le cocontractant s'oblige à faire former ses préposés conformément à la réglementation applicable en matière de sécurité aéroportuaire, et aux modalités prévues par le Règlement (UE) n°139/2014.

Deux modalités sont autorisées :

- **Formateurs internes habilités** : si le cocontractant recourt à des formateurs ou évaluateurs internes, ces derniers doivent être expressément habilités par l'exploitant d'aérodrome. Ils sont alors tenus de respecter l'ensemble des dispositions du **protocole d'accord relatif à la dispense des formations sécurité**, notamment en matière de qualification, d'évaluation, de méthodologie, de validation documentaire et de renouvellement.
- **Organismes de formation habilités** : si le cocontractant choisit de faire appel à un organisme de formation externe, celui-ci doit figurer parmi les **organismes désignés et agréés par l'exploitant**. Le cocontractant s'assure que les formations délivrées respectent les contenus pédagogiques validés par l'exploitant et les obligations d'évaluation et d'archivage afférentes.

Dans les deux cas :

- Les formations doivent être assurées **à la charge du cocontractant**, par des formateurs et évaluateurs expérimentés.
- L'évaluation ne peut être réalisée par la même personne ayant assuré l'instruction, sauf en cas de procédure spécifique validée par le responsable conformité de l'aéroport, incluant des supports d'évaluation préétablis.

Sur simple demande de l'exploitant d'aérodrome, le cocontractant fournit toutes les informations visées à l'**ADR.OR.D.017**, notamment :

- Les qualifications,
- Les dates et contenus des formations,
- Les résultats des évaluations,
- Les justificatifs de compétence de ses préposés.

Ces éléments peuvent également être transmis à l'autorité compétente, au personnel concerné ou à leur futur employeur. Les documents à fournir sont précisés dans le protocole relatif à la dispense des formations sécurité.

Avant toute intervention en zone côté piste, le cocontractant doit obligatoirement faire suivre à ses agents les formations de sécurité aéroportuaire requises par la réglementation.

Il lui revient également de **se rapprocher du bureau des badges** pour effectuer les démarches d'obtention des autorisations de conduite (permis T ou M), dont les frais sont à sa charge.

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, **tout conducteur amené à circuler sur les aires de trafic (T) ou sur l'aire de manœuvre (M)** doit obligatoirement être titulaire d'une **autorisation de conduite sur la zone concernée**, délivrée par l'exploitant d'aérodrome.

Cette autorisation ne peut être obtenue qu'après la réussite d'une **formation théorique et pratique** (initiale, continue ou de remise à niveau), dont les modalités de mise en œuvre sont définies par l'exploitant (contact : Responsable SGS – dep-sgs-anb@sudcorse.cci.fr).

Ces formations peuvent être assurées :

- Par un **organisme de formation habilité** par l'exploitant (à Ajaccio, la société IFAPE est susceptible d'assurer cette prestation) ;
- Ou par un **formateur interne habilité**, conformément au protocole relatif aux formations sécurité.

Les **autorisations de conduite T ou M sont valables 2 ans**. Il appartient au cocontractant de s'assurer de la **validité des permis délivrés** à son personnel.

Les **autorisations de conduite sur l'aire de manœuvre (permis M)** ne peut être délivrée **que dans le cas d'une nécessité opérationnelle justifiée et sont délivrées par l'Exploitant, seul habilité à réaliser cette tâche**. La **production et la délivrance** de l'autorisation sont **soumise à facturation** (cf. cahier tarifaire extra-aéronautique).

En complément de la formation exigée, le personnel doit démontrer des **compétences linguistiques opérationnelles suffisantes**, conformément aux exigences de l'**ADR.OPS.B.029** du règlement (UE) n°139/2014.

À ce titre :

- Le personnel doit avoir été **évalué** quant à sa capacité à comprendre et utiliser correctement la langue utilisée dans les communications avec les services de la circulation aérienne (ATC) ;
- Selon le niveau de compétence démontré, **l'accès à la formation au permis M pourra être autorisé ou refusé**.

3.6. SUIVI DES DOSSIERS DU PERSONNEL :

Le cocontractant s'engage à mettre en place un **dispositif rigoureux de suivi et d'archivage** des formations sécurité de ses préposés.

À ce titre, il lui appartient de :

- **Constituer un dossier individuel** pour chaque agent intervenant sur les aires opérationnelles, comprenant au minimum : les dates et durées de formation, le contenu pédagogique, l'organisme ou le formateur, les évaluations théoriques et pratiques, les attestations obtenues.
- **Archiver les évaluations de compétence** (tests, recyclages, contrôles de terrain), selon les modalités réglementaires (méthodologie, résultats, commentaires, signatures).
- **Conserver ces documents pendant au moins 4 ans après la fin d'emploi** de l'agent concerné, sous format papier ou numérique sécurisé, en assurant leur lisibilité et leur intégrité.
- **Fournir à tout moment**, sur demande de l'exploitant, les pièces justificatives permettant de vérifier la validité des formations ou habilitations de ses agents.

Le non-respect de ces obligations pourra entraîner :

- La **suspension d'accès** aux zones opérationnelles pour les personnels non conformes,
- Ou le **retrait de l'autorisation de former** pour le formateur concerné.

3.7. 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.

3.8. 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 notifie, 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.

3.9. 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

4.1. ACCÈS ET CIRCULATION DES PERSONNES EN AIRE DE MOUVEMENT

Conformément aux dispositions du règlement (UE) n°139/2014, point ADR.OPS.B.033, l'accès à l'aire de mouvement et aux zones opérationnelles est strictement limité aux personnes dont les fonctions le justifient.

Le cocontractant s'engage à :

- Ne faire intervenir dans ces zones que des personnels formés, autorisés et compétents ;
- Veiller à ce que les personnes non formées en sécurité ne puissent y accéder sans accompagnement ;
- Garantir un encadrement rigoureux des passagers circulant à pied, afin d'éviter tout risque pour leur sécurité et toute interférence avec les opérations aéronautiques ou les activités d'assistance au sol.

L'accès à l'aire de manœuvre à pied est soumis à des conditions spécifiques d'équipement, d'autorisation et de coordination avec les services de la circulation aérienne, précisées dans les documents opposables.

Tout manquement à ces obligations pourra entraîner la restriction ou la suspension des droits d'accès individuels ou collectifs.

4.2. 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.

4.3. ENTRETIEN DES VEHICULES INTERVENANT SUR L'AIRE DE MOUVEMENT

Conformément au point ADR.OPS.C.007 du règlement (UE) n°139/2014, tout véhicule utilisé sur l'aire de mouvement doit faire l'objet d'un entretien régulier et documenté, garantissant sa sécurité, sa conformité et sa disponibilité.

Aux fins du présent paragraphe, le terme « véhicule » désigne tout équipement roulant motorisé ou remorqué, y compris les engins spécialisés tels que Tracma, tapis motorisés, high loaders, balayeuses, etc.

Le cocontractant s'engage à :

- Appliquer un programme de maintenance adapté à chaque véhicule, incluant des contrôles de sécurité quotidien avant utilisation ;
- Retirer immédiatement de la circulation tout véhicule présentant un défaut ;
- Tenir à jour un registre d'entretien précisant les interventions réalisées, leurs dates et les personnes ayant effectué les travaux.

Ces documents doivent être présentés sans délai sur simple demande de l'exploitant, notamment lors d'un audit ou d'un incident. Des contrôles ponctuels pourront être réalisés.

Tout manquement pourra entraîner la suspension temporaire du droit d'accès du véhicule concerné, voire le retrait du laisser passer véhicule.

4.4. CONSOMMATION D'ALCOOL, DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES ET MEDICAMENTS

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 :
 - De l'alcool ou de toute substance psychoactive, qu'elle qu'en soit la nature ;
 - De médicaments qui pourraient avoir un effet sur leurs capacités d'une façon contraire à la sécurité

4.5. PREVENTION 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 :
 - Des zones de l'aérodrome où du carburant ou tout autre matériau inflammable est stocké ;
 - 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.

4.6. MATIERES 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.

4.7. QUALITE 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.

4.8. ENTRETIEN DE LA VEGETATION SUR LES TERRAINS LIMITOPHES A L'ENCEINTE AEROPORTUAIRE :

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 pros crit.