ÉTABLISSEMENT PUBLIC
DU COMMERCE ET
DE L'INDUSTRIE DE CORSE

# Direction Régionale Sûreté des aéroports de Corse

## Annexe Sûreté

## Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte
## &
## Aéroport Figari Sud Corse

**1. Glossaire ..... 2**

**2. Objet et champ d'application ..... 3**

**3. Exigences administratives & opérationnelles ..... 4**

1.1. TITRE DE CIRCULATION AEROPORTUAIRE (TCA) ..... 4
1.2. LAISSEZ-PASSER VEHICULE (LPV) ..... 5
1.3. PERMIS PISTE ..... 5
1.4. DECLARATION D'INTRODUCTION D'ARTICLES PROHIBES (DIAP) ..... 5
1.5. FOURNITURES DESTINEES A L'AEROPORT ..... 5
1.6. OBLIGATIONS ..... 6

**4. Formation du Personnel ..... 6**

**5. Actions correctives & sanctions ..... 7**

**6. Occupants des terrains limitrophes à l'enceinte aéroportuaire ..... 7**

## 1. Glossaire

**EPCIC :** Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse
**ZSAR:** Zone de Sûreté à Accès Règlementé
**PCZSAR :** Partie Critique de la Zone de Sûreté à accès Règlementé
**GTA :** Gendarmerie des Transports Aériens
**PAF :** Police de l'Air et des Frontières
**SCE :** Services Compétents de l'Etat
**TCA :** Titre de Circulation Aéroportuaire
**LPV:** Laissez-passer véhicule
**DIAP:** Déclaration d'Introduction d'Articles Prohibés
**DGAC :** Direction Générale de l'Aviation Civile

# 2. Objet et champ d'application

La présente annexe détermine les dispositions auxquelles les tiers qui opèrent sur les aéroports d'Ajaccio Napoléon Bonaparte et de Figari Sud Corse doivent se conformer pour préserver la sûreté 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 dont l'activité est susceptible d'avoir un impact sur la sûreté aéroportuaire, ainsi que tous les occupants du domaine public aéroportuaire des terrains limitrophes à la clôture de la plateforme.

**Au sens de la présente annexe :**

- « L'exploitant » d'aérodrome désigne l'EPCI de Corse, le « concessionnaire » ou « le gestionnaire ».
- « Le cocontractant » désigne « l'organisme », « le titulaire » ou « le bénéficiaire » d'une convention d'occupation temporaire ou d'utilisation du domaine public aéronautique ou d'une autorisation d'activité sur l'aéroport.
  Le cocontractant prend toute disposition au besoin contractuel pour garantir le respect de la présente annexe par ses préposés et tout cocontractant auquel il fait appel, pouvant intervenir et/ou dont l'activité est susceptible d'avoir un impact sur la sûreté aéroportuaire.

**Définition de la sûreté aéroportuaire :**
Protection de l'aviation civile contre les actes d'interventions illicites. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.

**Définition des actes d'intervention illicites :**
Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment :

- Capture illicite d'un aéronef ;
- Destruction d'un aéronef en service ;
- Prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
- Intrusion par la force à bord d'un aéronef dans un aéroport, ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
- Introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
- Utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort ou des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
- Communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol, ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

**Réglementation applicable – susceptible de modification :**
L'intégralité du référentiel législatif, réglementaire et technique relatif à la sûreté aéroportuaire des aérodromes est consultable à l'adresse suivante :

**//www.stac.aviation-civile.gouv.fr/fr/surete/textes-reference**

*Les textes peuvent être obtenus en justifiant le besoin d'en connaître auprès de la Délégation de la Direction de l'Aviation civile (DSAC) en Corse.*

**En complément, les textes suivants sont également applicables :**

- Le Code des Transports et le Code de l'Aviation Civile ;

- Les arrêtés préfectoraux fixant les mesures de police applicables sur les aérodromes d'Ajaccio Napoléon Bonaparte et de Figari Sud Corse ;
- Le Programme de Sûreté de l'Exploitant

## 3. Exigences administratives & opérationnelles

Le cocontractant et ses préposés qui exercent une activité en ZSAR doivent strictement respecter les règles de sûreté en vigueur sur la plateforme. Le Cocontractant prend toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux règles de sûreté et plus particulièrement aux conditions d'accès et de circulation en ZSAR telles que définies dans l'arrêté préfectoral relatif aux mesures de police applicables de l'aérodrome concerné.

### 1.1. TITRE DE CIRCULATION AEROPORTUAIRE (TCA)

Le cocontractant et ses préposés, amenés à entrer et à circuler en ZSAR doivent être détenteurs d'un titre de circulation aéroportuaire en zone côté piste.

**Titre de circulation accompagnée "A" (accompagné):**
Dans le cas d'une intervention unique ou ponctuelle en ZSAR, une demande de titre de circulation accompagnée "A" doit être établie par le donneur d'ordre ou l'employeur du demandeur et adressée au gestionnaire au minimum 72 heures avant l'intervention. Cette demande ne doit peut excéder 15 jours (fractionnés ou consécutifs) sur une période de 6 mois glissants.

Un titre de circulation accompagnée "A" permet l'accès en ZSAR dans les secteurs mentionnés sur le TCA de la personne accompagnante et détentrice d'un TCA permanent. L'accompagnant s'engage à être en permanence avec le titulaire du titre de circulation temporaire pendant tout son séjour en ZSAR. Il se porte garant en sa qualité d'accompagnant, du respect par le bénéficiaire du titre, des règles de sûreté en vigueur.

**Titre de Circulation Aéroportuaire (TCA) :**
Tous les personnels intervenant en ZSAR, de manière permanente ou régulière, doivent disposer d'un TCA et déposer une demande de titre de circulation auprès du bureau des badges de l'aéroport concerné :

| |
|---|
| Bureau des badges<br>Mail :<br>Ajaccio : badges.anb@cci.corsica<br>Figari : badges.fsc@cci.corsica |

Si un personnel proposé par le cocontractant se voit refuser le titre de circulation en ZSAR, celui-ci devra prendre les mesures nécessaires afin de le remplacer.
Le cocontractant tiendra compte des délais d'obtention des agréments et titres de circulation dans l'organisation de ses plannings et de ses recrutements.

⚠ *La production et la remise des TCA est soumise à facturation*

### 1.2. LAISSEZ-PASSER VEHICULE (LPV)

Si l'entrée de véhicule en ZSAR est justifiée, chaque véhicule doit obtenir une autorisation d'accès et de circulation. Tout véhicule appelé à se rendre du côté piste n'est admis qu'après un contrôle et la délivrance d'un laissez-passer.

**Laissez-passer temporaire :** pour un accès temporaire d'une durée maximale de 24 heures, délivré par le bureau des badges de l'aéroport, après avis des SCE et de l'exploitant.

**Laissez-passer véhicule permanent :** pour un accès dont la durée est liée à la durée de l'intervention, délivré par le bureau des badges de l'aéroport, après avis des SCE et de l'exploitant.

⚠ *La production et la remise des LPV permanents est soumise à facturation*

### 1.3. DECLARATION D'INTRODUCTION D'ARTICLES PROHIBES (DIAP)

Certains articles prohibés peuvent être introduits en ZSAR à la condition que ces derniers y soient autorisés afin d'accomplir des tâches essentielles au bon fonctionnement des installations aéroportuaires. Dans le cas où l'intervention nécessiterait la pénétration d'un de ces articles, le cocontractant doit établir une déclaration d'introduction d'articles prohibés et la transmettre au Responsable Sûreté de l'EPCIC.

### 1.4. FOURNITURES DESTINEES A L'AEROPORT

Les fournitures destinées à être vendues ou utilisées en PCZSAR/ZSAR, doivent être soumises à des contrôles de sûreté afin d'empêcher que des articles prohibés ne soient introduits dans ces zones.
100% des fournitures pénétrant en PCZSAR sont soumises à une inspection filtrage.

**Fournitures destinées aux aéroports :**
Ce sont tous les objets destinés à être vendus, utilisés ou mis à disposition en ZSAR.
(Ex: une fourniture d'aéroport peut être du carburant, des gobelets pour machine à café, des ordinateurs, des palettes de boissons...).

Un statut de "Fournisseur Connu" peut être demandé afin que les livraisons de certaines fournitures d'aéroport soient exemptées d'inspection filtrage conformément à la règlementation en vigueur. Le statut de fournisseur connu n'est en aucun cas obligatoire dès lors que 100% des fournitures peuvent être inspectées filtrées à l'entrée de la PCZSAR.

Il existe plusieurs statuts de fournisseur selon les modalités de livraison et la nature des produits livrés :

**Fournisseur Habilité d'approvisionnement de bord :**
La société effectue la livraison d'approvisionnements de bord à un transporteur aérien, directement dans l'aéronef.
L'agrément de fournisseur habilité d'approvisionnement de bord est délivré par l'Autorité Compétente, après vérification d'un dossier relatif aux normes de sûreté de l'aviation civile qu'il met en œuvre et après avoir subi une vérification sur site visant à s'assurer qu'il respecte les normes requises.

**Fournisseur Connu d'approvisionnement de bord :**
La société effectue la livraison d'approvisionnement de bord à un transporteur aérien ou un fournisseur habilité, mais pas directement dans l'aéronef. Les fournisseurs connus d'approvisionnements de bord sont désignés par le Gestionnaire ou par la compagnie aérienne qu'ils livrent.

**Fournisseur Connu de fournitures d'aéroport :**
La société effectue la livraison des fournitures destinées aux aéroports dans la ZSAR. Les fournisseurs Connus de fournitures destinées aux aéroports sont désignés par le Gestionnaire.

### 1.5. OBLIGATIONS

L'entrée en ZSAR est conditionnée par un contrôle systématique, d'une inspection filtrage des personnes, des objets qu'ils transportent et des véhicules en PCZSAR.
Tous les personnels doivent porter en permanence et de façon apparente leur TCA ainsi qu'une carte professionnelle mentionnant une date de validité ou une pièce d'identité, permettant un rapprochement documentaire.

Tout véhicule entrant en ZSAR doit avoir une autorisation d'accès matérialisée par une vignette apposée sur le côté droit du pare-brise intérieur avant. Tout conducteur entrant en ZSAR devra être muni de son permis de conduire et du permis piste de l'aéroport.

## 4. Formation du Personnel

Le cocontractant s'engage à former ou à faire former ses préposés, dans les conditions requises par la réglementation applicable et ses modalités d'exécution en matière de sûreté aéroportuaire.

**Sensibilisation à la sûreté :**

Pour toute obtention de TCA, la formation référencée au point 11.2.6.2 du règlement UE 2015/1998 est obligatoire. Cette dernière est dispensée par des organismes de formation agrées par la DGAC.

⚠ *Merci de prendre contact avec le gestionnaire pour ces demandes et pour tout renseignement,*
*Le Cocontractant supporte les frais de formation correspondant.*

## 5. Actions correctives & sanctions

Une commission de sûreté est instituée et saisie pour avis par le Préfet avant toute sanction administrative. En cas de manquement à la sûreté, une sanction peut être prononcée suite au passage devant la commission de sûreté.

**Le Préfet peut prononcer pour des personnes physiques :**

- Soit une amende administrative d'un montant de 750 € (7500€ pour la personne morale, doublé en cas de récidive)
- Soit suspendre le titre d'accès et de circulation pour une période de 30 jours maximum avec remise immédiate du dit titre.

**Cas de manquements à la sûreté (liste non exhaustive):**

- Ne pas se soumettre à l'inspection Filtrage,
- Ne pas porter son badge de façon apparente,
- Ne pas protéger les outils après leur introduction en ZSAR,
- Ni prêter ni falsifier un titre de circulation pour quelques motifs que ce soit,
- Entraver ou neutraliser le fonctionnement normal des dispositifs de contrôle d'accès,
- Se rendre dans un secteur non autorisé sur le titre de circulation,
- Faciliter l'entrée en côté piste d'une personne non autorisée,
- Ne pas restituer son titre de circulation dans les délais impartis.

Si le cocontractant est attributaire d'un marché ou lié par un contrat avec l'EPCIC, il s'engage à retirer ou à remplacer les agents qui ne respecteraient pas les consignes de sûreté ou qui se seront vus retirer par les autorités compétentes leur titre d'accès en ZSAR.
Le cocontractant est informé que sa responsabilité peut être recherchée en cas de manquement aux consignes de sûreté de la part de ses préposés en matière d'accès et de circulation dans la ZSAR ainsi qu'en matière de circulation de documents ou autres objets dans la même zone.
L'EPCIC en cas de manquement d'un de ses prestataires pourra résilier le marché ou le contrat sans que le Titulaire ne puisse parler du droit à dommages et intérêts pour le préjudice éventuel subi.
Le cocontractant supporte, sans recours contre l'exploitant d'aérodrome, les conséquences du non-respect des mesures de sûreté aéroportuaire qui lui sont imputables, ou qui sont imputables à ses préposés ou à ou ses propres cocontractants.

## 6. Occupants des 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 l'EPCIC 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, l'EPCI se réserve le droit de faire procéder aux actions correctives par un tiers, et les frais engendrés feront l'objet d'une facturation à l'occupant concerné).
-De veiller à ce que la bande des 3 mètres de la clôture soit dégagée de tout matériel ou objet pouvant favoriser un franchissement de la clôture.

Le stationnement des véhicules dans la bande des 3 mètres est formellement proscrit.

ETABLISSEMENT PUBLIC DU 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) ..... 5
2.4. Formation du personnel ..... 6
2.5. contrôle d'aptitude ..... 7
2.6. Manuel d'aérodrome ..... 7
2.7. Problème de sécurité - Actions correctives – Sanctions ..... 8
2.8. Documentation – Archivage - Surveillance - Vérifications – Inspections - Audits ..... 9

**3. Exigences operationnelles ..... 10**

3.1. Consommation d'alcool, de substances psychoactives et médicaments ..... 10
3.2. Prévention des incendies ..... 10
3.3. Matières dangereuses ..... 10
3.4. Qualité des carburants ..... 10
3.5. Participation au plan d'urgence aéroportuaire ..... 11
3.6. Programme de maintenance ..... 11

# 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 précisement 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 dispoisition, 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 régles 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 securite

## 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'évènements, le cocontractant s'oblige, oblige ses préposés et ses propres cocontractants à notifier à l'exploitant d'aérodrome tout accident, incident grave ou évènement tel que défini par le Règlement UE n°376/2014, 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. Le cocontractant encourage le préposé à informer sa hiérarchie ou son correspondant au sein de l'Aéroport igari Sud Corse de tout évènement lié à la sécurité.

La notification d'un évènement 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 évènements, 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 connaitre où il se situe sur la plateforme.

### 2.5. CONTROLE D'APTITUDE

Les vérifications et contrôles périodiques d'aptitudes doivent être effectués au plus tard dans les 24 mois suivant la formation initiale. Réalisés par le responsable de l'entité concernée, ils ont pour objectif de vérifier qu'un employé possède et applique, de manière satisfaisante et dans le respect des procédures établies, les connaissances acquises au cours de sa formation.

À l'initiative du responsable de service, et en fonction de la formation suivie, ce suivi périodique peut traduire par une évaluation "terrain" en situation pratique (faisant l'objet d'un enregistrement), des exercices de mise en situation, théoriques ou pratiques.

Dans le cas où un employé ne satisfait pas aux exigences attendues lors d'un contrôle de compétences, ou si un écart significatif est constaté, la situation devra faire l'objet d'une analyse par le responsable, avec le SGS de la plateforme. La ou les actions correctives à engager dépendront de la gravité des manquements identifiés, de leur impact potentiel sur la sécurité, ainsi que du contexte opérationnel.

Les mesures correctives envisagées peuvent inclure, de manière graduée :

- Un simple rappel des procédures au personnel concerné,
- La diffusion d'une note interne ciblée (service ou personnel concernés),
- La planification d'une formation complémentaire ou de remise à niveau,
- La suspension temporaire de certaines activités de l'agent, le temps de corriger les écarts,

En cas de non-conformité majeure, l'arrêt total de certaines activités, voire le retrait temporaire de l'aptitude.

**Cas particulier : Marshallers**

Les Tiers employant des marshallers se doivent de réaliser la formation exigée dans l'ADR.OPS.D.080. Ils doivent également effectuer des contrôles d'aptitudes selon un intervalle ne dépassant pas 12 mois.

### 2.6. 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.

### 2.7. 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'entrainer 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.

### 2.8. 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 operationnelles

## 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 accompagnées 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;
  - 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 :
  - 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.

## 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.