
	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 1/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

Table des matières

TABLE DES MATIERES	1
1. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION	2
2. REGLEMENTATION APPLICABLE	3
3. DISPOSITIONS APPLICABLES AUX TIERS	4
3.1. DESIGNATION D'UN INTERLOCUTEUR SECURITE.....	4
3.2. PROMOTION DE LA SECURITE.....	4
3.3. PROGRAMME DE FORMATION ET DE CONTROLE D'APTITUDE	5
3.4. FORMATION SECURITE AEROPORTUAIRE PIETON COTE PISTE	5
3.5. AUTORISATION DES CONDUCTEURS DE VEHICULES, INCLUANT LE PERMIS PIETON	7
3.6. AUTORISATION DES VEHICULES.....	8
3.7. EXPLOITATION DES VEHICULES.....	8
3.8. COMPETENCES LINGUISTIQUES.....	9
3.9. COMMUNICATION.....	9
3.10. CONTROLE DES PIETONS	9
3.11. QUALITE DES CARBURANTS.....	10
3.12. ENTRETIEN DES VEHICULES	10
3.13. PROGRAMME DE FORMATION ET DE CONTROLE DE COMPETENCES DES « MARSHALLERS » ET DES CHAUFFEURS « FOLLOW ME »	10
3.14. GESTION DES CHANGEMENTS.....	11
3.15. COMITE DE SECURITE AEROPORTUAIRE.....	11
3.16. PROGRAMME DE CONTROLE DES OBJETS INTRUS.....	11
3.17. ÉVENEMENTS DE SECURITE D'AVIATION CIVILE	12
3.18. CONSOMMATION D'ALCOOL, DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES ET DE MEDICAMENTS.....	13
3.19. PREVENTION DES INCENDIES ET MATIERES DANGEREUSES	13
3.20. PROBLEME DE SECURITE - ACTIONS CORRECTIVES – SANCTIONS.....	13
3.21. DOCUMENTATION - ARCHIVAGE - SURVEILLANCE - VERIFICATIONS - AUDITS - INSPECTIONS	14
4. CONTACTS UTILES.....	16
5. ANNEXES	16
5.1. ANNEXE 1 : LISTE NON EXHAUSTIVE DES EVENEMENTS DE SECURITE A NOTIFIER A AEROPORTS DE LYON.....	16
5.2. ANNEXE 2 : DEFINITIONS.....	17

	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 2/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

1. Objet et champ d'application

Ce document décrit les dispositions auxquelles les tiers agissant ou non pour le compte d'Aéroports de Lyon SA (sous-traitants, fournisseurs, autres tiers) doivent se conformer pour préserver la sécurité aéroportuaire des sites de Lyon-Saint Exupéry et Lyon Bron.

Les tiers entrant dans le champ d'application du présent document sont tous les tiers ayant une activité du côté piste, (ensemble des aires situées côté piste, dont notamment l'aire de mouvement [aire de trafic et aire de manœuvre], aires opérationnelles, voie de service en front des terminaux) et susceptible d'avoir un impact sur la sécurité aéroportuaire et la sécurité des vols.


La présente annexe décrit les dispositions auxquelles les tiers entrant dans le champ d'application ci-dessus, doivent se conformer en matière de sécurité aéroportuaire.

Au sens de la présente annexe :

- L'exploitant d'aérodrome désigne : la société Aéroports de Lyon, concessionnaire des aéroports de Lyon, également désignée « le Client » ou, « ADL », ou « le Gestionnaire », « le donneur d'ordre ».
- Le tiers désigne : « le Fournisseur », ou « le titulaire de la commande » ou « le titulaire du contrat » ou « l'entrepreneur » ou « le titulaire » ou « l'entreprise » ou « le soumissionnaire » ou « le prestataire ».
- Le tiers désigne : tout autre tiers, ayant une activité côté piste.


Définition de la sécurité aéroportuaire : Au sens du Règlement (UE) N°139/2014 de la Commission établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes ; Conformément à l'ADR.OR.D.025, les exigences consignées dans le manuel d'aérodrome et plus généralement les dispositions prises pour sa mise en œuvre : la sécurité aéroportuaire est constituée par toute mesure visant à permettre l'exploitation sans dommage des aéronefs sur les aérodromes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron.

Les tiers, s'obligent à obtenir préalablement et à maintenir jusqu'au terme du contrat (s'il y a lieu), les autorisations nécessaires, déclarations, le cas échéant les approbations requises, à disposer des ressources et des compétences pour exercer ses obligations contractuelles ou non et à respecter les exigences applicables en matière de sécurité aéroportuaire.

	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 3/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

2. Réglementation applicable

- L'intégralité du référentiel législatif, réglementaire et technique relatif à la certification des aérodromes est disponible à l'adresse suivante : http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/amenag/refpublic/ref_certif_web.php
- Arrêté préfectoral n° 2023-11-27-01 du 27/11/2023 relatif aux mesures de police applicables sur l'aérodrome Lyon-Saint Exupéry, relatives à la sécurité aéroportuaire, au bon ordre et à la salubrité.
- Arrêté préfectoral n° PDDS2014162-0004 du 11/06/2014 fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome Lyon-Bron et ses Mesures Particulières d'Application (MPA) associées
-
- Réglementation européenne :
 - Règlement (UE) n°2018/1139 du parlement Européen et du conseil du 04 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
 - Règlement (UE) n°139/2014 de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes
 -
 - Règlement délégué (UE) 2020/1234 de la commission du 09 juin 2020
 - Règlement délégué (UE) 2020/2148 de la commission du 08 octobre 2020
 -
 - 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 d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015 établissant une liste classant les événements dans l'aviation civile devant être obligatoirement notifiés conformément au règlement (UE) n° 376/2014

	Cahier des Charges Commun aux Entreprises ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE	Référence : SI 3228 Date : 25/07/2024 Pages : 4/17
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------

3. Dispositions applicables aux tiers

Dans les domaines visés au règlement 139/2014, tels que détaillés par l'ADR.OR.D.010 (IR et AMC-GM) et relevant de la compétence contractuelle ou légale de l'exploitant d'aéroport et exécutés (en tout ou partie) par un tiers, ce dernier est considéré comme sous-traitant.

D'une manière générale, l'entreprise cocontractante, ayant une activité pouvant impacter même de manière indirecte la sécurité des vols, doit se conformer aux exigences du Système de Gestion de la Sécurité (SGS) de l'exploitant d'aérodrome.

Sont concernés les Achats par bons de commandes sur devis ou sur marché formalisé :

- De travaux ;
- Ou de services ;
- Ou de fournitures.

Et impliquant une intervention :

- En côté piste ;
- Ou sur une installation ou un équipement susceptible de porter atteinte à la sécurité aéroportuaire du fait de sa conception, de sa réalisation ou de sa défaillance.

Il est important de noter, que les dispositions du SGS sont aussi applicables aux entreprises sous-traitantes de l'entreprise cocontractante d'Aéroports de Lyon.

3.1. Désignation d'un interlocuteur sécurité

En charge du pilotage du Système de Gestion de la Sécurité et de la conformité réglementaire, le Responsable Sécurité Aéroportuaire est l'interlocuteur dédié d'Aéroports de Lyon. Afin que les interactions en matière de sécurité aéroportuaire se déroulent dans les meilleures conditions, le tiers désigne au sein de son organisation, un correspondant sécurité, au sens de la sécurité aéroportuaire et du SGS.


L'interlocuteur sécurité du tiers s'engage à se faire connaître auprès du responsable SGS des Aéroports de Lyon, en prenant directement contact avec lui par mail : rsgs@lyonaeroports.com

3.2. Promotion de la Sécurité

Le tiers définit clairement des objectifs liés à ses activités et la sécurité Côté Piste. Ceci doit permettre de mettre en place des **indicateurs SGS**.

La Politique Sécurité du tiers doit prendre en compte la gestion de la sécurité Côté Piste. Elle est mise à jour régulièrement et elle est communiquée à ses collaborateurs.

La promotion de la sécurité Côté Piste doit être régulière chez le tiers, via les canaux de diffusion disponibles (affiches, vidéos, mails...). Ces communications doivent être renouvelées fréquemment afin de capter l'intérêt des collaborateurs. Des supports sont disponibles sur simple demande, ainsi que sur la **plateforme collaborative de la Sécurité Aéroportuaire « Intra'know »**.

	Cahier des Charges Commun aux Entreprises ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE	Référence : SI 3228 Date : 25/07/2024 Pages : 5/17
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------

3.3. Programme de formation et de contrôle d'aptitude

Le tiers 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.

En outre, s'agissant des personnels impliqués dans la maintenance, l'entretien et l'exploitation, il s'assure du respect des dispositions réglementaires quant aux programmes de formation et contrôle de compétences de ses préposés et cocontractants et notamment les périodicités des formations en lien avec la sécurité aéroportuaire :

- Intervalle des recyclages 24 mois
- En cas d'interruption d'activité (entre 3 et 12 mois) : obligation de remise à niveau/recyclage
- En cas d'interruption > 12 mois : obligation de formation initiale

Le tiers 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 une évaluation de ses propres instructions, cours ou outils.

Sur simple demande de l'exploitant d'aérodrome, le tiers fournit les informations visées à l'**ADR.OR.D.017 et AMC associées**, relatives à la désignation des formateurs et évaluateurs, 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 au nouvel employeur du personnel concerné.

3.4. Formation sécurité aéroportuaire piéton côté piste

Préalablement à toute activité côté piste, le tiers s'oblige à faire suivre à ses préposés intervenant ou conduisant sur les aires côté piste une formation à la sécurité aéroportuaire piéton côté piste. Cette formation étant obligatoire pour accéder côté piste, elle est par ailleurs un prérequis à la délivrance du Titre de Circulation Aéroportuaire (les pilotes et élèves pilotes en sont exemptés).

La formation est délivrée par chaque employeur pour ses personnels, ou bien par l'Exploitant, dans le cadre de la formation la conduite côté piste.

Cette formation donne lieu à la délivrance d'un permis piéton.


Le tiers supporte les frais de formation correspondant.

- Cas des piétons : formation et délivrance du permis par l'employeur
- Cas des conducteurs/piétons : formation et délivrance du permis par l'Exploitant ; cf. point 3.5.

Les thèmes qui doivent être abordés dans la formation :
(Cf. supports disponibles : Manuel d'Aérodrome et MANEX)

Les différents acteurs, leurs rôles et la réglementation

- Acteurs internes et externes (l'exploitant d'aérodrome, les entreprises qui interviennent et travaillent sur l'aéroport, le SSLIA, les compagnies, assistants, la DSAC-CE, le SNA, la GTA, la Météo)
- Différence entre sûreté et sécurité
- L'arrêté préfectoral, le Manuel d'Exploitation de l'exploitant
- Le port des EPI

	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 6/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

- Le port du badge, ou de la licence de pilote, ou du permis piéton
- Les interdictions (fumer, alcool, drogues...)

Se repérer sur l'aire de mouvement

- Les différentes zones de l'aérodrome
- Les marquages au sol
- Les cheminements

Circuler à pied sur l'aire de trafic

- Les FOD
- Les conditions météo (brouillard, LVP, vent, orage, neige)

Circuler à pied en « zone d'évolution contrôlée »

- Périmètre de sécurité sur le poste de stationnement
- Périmètre de sécurité collision
- Périmètre de sécurité incendie

La conduite à tenir en situation d'urgence

- Les numéros utiles
- Accident physique ou malaise
- Accident matériel ou collision
- Incendie
- Ecoulement de carburant

La prévention des risques et les facteurs humains

- Les risques générés par les avions auxquels vous êtes exposés,
- Les risques générés par votre activité et celles des personnels intervenant sur l'aéroport (Co activité)
 - L'aspiration des moteurs en marche
 - Le souffle de moteurs
 - Les hélices
 - Le bruit
 - La Co activité
 - Les facteurs humains (causes des erreurs, violations, indisciplines)
 - Stress
 - Fatigue
 - Routine, habitude,
 - La pression
 - Le manque d'assurance ou de confiance en soi

Le SGS – Système de Gestion de la Sécurité Aéroportuaire


- Le SGS est mis en place pour comprendre les événements de sécurité, mettre en place des mesures d'amélioration pour éviter qu'ils ne se reproduisent, et pour prévenir les événements de sécurité aéronautique ou en limiter les risques réguliers présents sur l'aéroport.
- C'est un dispositif visant à prendre en compte les facteurs contributifs, dont les facteurs humains qui conduisent à un accident et à proposer des recommandations et des modes opératoires pour maîtriser les causes et les conséquences.

Les rôles et responsabilités

- La notification d'évènement (cf. 4.16)
- La Culture Juste
- Le pilotage du SGS et la promotion de la sécurité (consignes, procédure, briefings, formation, plan d'actions etc...)

Les spécificités de l'aérodrome

Cf. Chapitre C – Manuel d'Aérodrome

	Cahier des Charges Commun aux Entreprises ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE	Référence : SI 3228 Date : 25/07/2024 Pages : 7/17
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------

3.5. Autorisation des conducteurs de véhicules, incluant le permis piéton

Conformément à l'ADR.OPS.B.024, la conduite d'un véhicule sur une partie quelconque de l'aire de mouvement ou de toute autre aire opérationnelle d'un aérodrome requière une autorisation délivrée au conducteur par l'exploitant de cet aérodrome.

- a) L'autorisation de conduite est délivrée à une personne qui:
- 1) s'est vu assigner des tâches nécessitant la conduite sur les aires en question;
 - 2) est titulaire d'un permis de conduire en cours de validité, ou de tout autre permis nécessaire à la circulation de véhicules spécialisés;
 - 3) a achevé avec succès un programme approprié de formation à la conduite et a démontré ses compétences conformément au programme de formation mis en œuvre par l'exploitant.

Depuis mars 2023, cette formation inclue la formation sécurité aéroportuaire piéton côté piste. Elle permet l'obtention de l'autorisation de conduite sur l'aire de trafic (TRV) et le permis piéton.

Conformément aux règles générales applicables côté piste, les conducteurs circulant sur les aires de trafic doivent **obligatoirement** être titulaires d'une autorisation de conduite côté piste portant la mention "Aire de trafic".

Pour obtenir cette autorisation de conduite (appelée communément TRV), les candidats doivent avoir suivi :

- **Une Formation initiale** : théorique et pratique à la conduite sur l'aire de trafic (cf. MANEX LYS Chapitre 7).

Cette formation est dispensée par le service Formation conduite d'Aéroports de Lyon et sera facturée. Elle comprend la formation théorique en e Learning et l'examen pratique pour la formation initiale.

Cette autorisation devra être renouvelée au moins tous les 2 ans (conformément à l'ADR.OR.D.017)

- **Recyclage** : théorique en e Learning

L'examen théorique se déroule en e Learning.

L'examen pratique (uniquement pour les initiaux) se déroule sous la supervision du service Formation conduite d'Aéroports de Lyon.

Après vérification des connaissances théoriques et pratiques du conducteur, l'autorisation de conduite & permis piéton est délivrée par l'organisme de formation : ADL.

Conformément au point a) l'autorisation précise les parties de l'aire de mouvement ou de toute autre aire opérationnelle de l'aérodrome sur lesquelles le conducteur est autorisé à circuler et elle reste valide aussi longtemps que:


- 1) les exigences des points : a) 1) et a) 2) sont remplies;
- 2) le titulaire de l'autorisation de conduite:
 - i) suit et achève avec succès une formation et réussit des contrôles d'aptitude conformément aux points f) et g) du paragraphe **ADR.OR.D.017**;
 - ii) le cas échéant, continue de démontrer les compétences linguistiques requises conformément au paragraphe ADR.OPS. B.029.

- Inscription à l'examen par mail : inscriptiontrv@lyonaeroports.com

- Sessions d'examen à Lyon-Saint Exupéry : à la demande

- Sessions d'examen à Lyon-Bron : à la demande

Délai d'obtention : 8 jours

	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 8/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

3.6. Autorisation des véhicules

Conformément à l'**ADR.OPS.B.026**,

a) La circulation d'un véhicule sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle d'un aéroport requiert une autorisation délivrée par l'exploitant d'aéroport. L'autorisation peut être délivrée si le véhicule est utilisé pour des activités liées à l'exploitation de l'aéroport et s'il est:

- 1) en état de fonctionnement normal et adapté à l'exploitation prévue;
- 2) conforme aux exigences de marquage et de balisage lumineux du paragraphe **ADR.OPS. B.080**;
- 3) équipé d'une radio permettant une communication bilatérale sur la fréquence appropriée pour les services de la circulation aérienne et sur toute autre fréquence nécessaire, s'il est destiné à circuler sur l'une des aires suivantes:
 - i) l'aire de manoeuvre;
 - ii) les autres aires opérationnelles où une communication est nécessaire avec les organismes des services de la circulation aérienne de l'aéroport;
- 4) équipé d'un transpondeur ou tout autre équipement facilitant la surveillance, s'il est destiné à circuler sur l'aire de manoeuvre, et si l'aéroport est équipé d'un système de guidage et de contrôle de la circulation de surface dont le fonctionnement nécessite l'utilisation d'un transpondeur ou de tout autre équipement facilitant la surveillance à bord des véhicules.

c) Une autorisation délivrée conformément au point a):


- 1) précise les parties de l'aire de mouvement ou de toute autre aire opérationnelle de l'aéroport sur lesquelles le véhicule peut circuler;
- 2) reste valide aussi longtemps que les exigences du point a) sont remplies.

d) L'exploitant d'aéroport attribue un indicatif d'appel à un véhicule autorisé conformément au point a) à circuler sur l'aéroport, si ce véhicule doit être équipé d'une radio. L'indicatif d'appel attribué à un véhicule:

- 1) ne crée pas de confusion quant à son identité;
- 2) est adapté à sa fonction;
- 3) pour les véhicules qui circulent sur l'aire de manoeuvre, est coordonné avec l'organisme des services de la circulation aérienne, et est communiqué aux organisations compétentes sur l'aéroport.

3.7. Exploitation des véhicules

Les conducteurs de véhicules, se conforment à l'ensemble des dispositions de l'**ADR.OPS.B.027**, quant au respect des consignes de circulation sur les aires de manoeuvre et de trafic, les règles de priorités, d'équipement radiophoniques, en vertu de l'autorisation délivrée et selon les instructions données par l'exploitant. Et dans le respect des dispositions en la matière, décrites dans l'arrêté préfectoral (et ses mesures particulières d'application pour ce qui concerne l'aéroport Lyon-Bron).

	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 9/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------

3.8. Compétences linguistiques

Conformément à l'**ADR.OPS.B.029**, le tiers, s'il est concerné, est informé des dispositions liées aux compétences linguistiques qui s'imposent à lui, en vertu de l'**ADR.OPS.B.024** (§ 4.5) concernant les autorisations des conducteurs de véhicules :

- a) Toute personne tenue de faire la preuve de ses compétences linguistiques en vertu du paragraphe **ADR.OPS.B.024** doit démontrer ses compétences, au moins à un niveau opérationnel, tant dans l'utilisation de la phraséologie qu'en langage clair, conformément au point b) :
- 1) en langue anglaise ; et
 - 2) en toute autre langue utilisée sur l'aérodrome à des fins de communication radio avec l'unité des services de la circulation aérienne de l'aérodrome.
- b) Le candidat doit démontrer son aptitude à :
- 1) communiquer efficacement dans des échanges en phonie et en face à face ;
 - 2) s'exprimer avec précision et clarté sur des sujets courants et professionnels ;
 - 3) utiliser des stratégies de communication appropriées pour échanger des messages et pour reconnaître et résoudre les malentendus dans un contexte général ou professionnel ;
 - 4) traiter efficacement les difficultés linguistiques induites par des complications ou des événements imprévus qui se produisent dans le cadre d'une situation de travail ordinaire ou d'une tâche de communication à laquelle il est habitué en temps normal ;
 - 5) utiliser un dialecte ou un accent compréhensible pour la communauté aéronautique.

3.9. Communication


Selon l'**ADR.OPS.B.031**, les véhicules et l'organisme des services de la circulation aérienne communiquent conformément aux exigences applicables de la section 14 de l'annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012.

S'il est concerné, le tiers applique les procédures de communication mises en place par l'exploitant en coordination avec le prestataire de service de la circulation aérienne.

3.10. Contrôle des piétons

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'**ADR.OPS.B.033**, le tiers est informé que :

- a) L'exploitant d'aérodrome élabore et met en œuvre des procédures permettant de :
- 1) limiter l'accès à l'aire de mouvement et aux autres aires opérationnelles aux seules personnes dont les fonctions exigent qu'elles aient accès à ces aires ;
 - 2) veiller à ce que ces personnes ne puissent accéder sans accompagnement à ces aires que si elles ont reçu une formation appropriée et démontré leurs compétences ;
 - 3) contrôler les mouvements des personnes sur l'aire de trafic et veiller à ce que les passagers qui embarquent dans un aéronef ou en débarquent ou qui doivent gagner, quitter ou traverser à pied l'aire de trafic :
 - i) soient accompagnés par du personnel formé et compétent ;
 - ii) ne perturbent pas les activités des aéronefs immobiles et les activités d'assistance au sol ;
 - iii) soient protégés des aéronefs en exploitation, y compris des effets de leurs moteurs, ainsi que des activités des véhicules ou autres activités.

	Cahier des Charges Commun aux Entreprises ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE	Référence : SI 3228 Date : 25/07/2024 Pages : 10/17
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

3.11. Qualité des carburants

Conformément à l'**ADR.OPS.B.055**, les tiers impliqués dans le stockage et la distribution de carburant aux avions ont des procédures pour s'assurer que les avions sont fournis avec du carburant non contaminé et conforme aux spécifications.

L'exploitant d'aérodrome vérifie par lui-même ou par le biais d'accords avec des tiers, que les organisations impliquées dans le stockage et la distribution de carburant aux aéronefs mettent en œuvre des procédures pour :

- a) maintenir les installations et l'équipement d'entreposage et de distribution du carburant dans un état tel qu'il ne soit pas impropre à l'utilisation dans les aéronefs ;
- b) marquer ces installations et équipements d'une manière appropriée à la qualité du combustible ;
- c) prélever des échantillons de combustible à des stades appropriés pendant l'entreposage

3.12. Entretien des véhicules

Conformément à l'**ADR.OPS.C.007**, le tiers est informé que :

- c) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les organisations qui exercent des activités ou fournissent des services sur l'aérodrome :
 - 1) entretiennent leurs véhicules circulant sur l'aire de mouvement ou sur toute autre aire opérationnelle, conformément à un programme d'entretien établi comprenant des actions d'entretien préventif ;
 - 2) conservent des dossiers d'entretien pertinents.
- d) L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les véhicules hors service ne soient pas utilisés en exploitation.

En conséquence, le tiers s'oblige à mettre en place et suivre un plan de maintenance préventive de ses véhicules et matériels utilisés côté Piste. Ceci vise à garantir un bon état des équipements afin de réduire les risques d'incidents liés à des défaillances du matériel ou à la propagation sur l'aire de trafic de FOD (Foreign Object Debris) provenant des équipements.

3.13. Programme de formation et de contrôle de compétences des « Marshallers » et des chauffeurs « follow me »

Conformément à l'**ADR.OPS.D.080**, le tiers est informé que :


L'Exploitant d'aérodrome veille à la mise en œuvre d'un programme de contrôle des compétences du personnel fournissant :

- (1) le service de « Marshalling »
- (2) le service de « follow me »

Afin de garantir :

- (1) leur compétence continue ;
- (2) qu'ils connaissent les règles et procédures relatives à leurs fonctions et tâches.

L'exploitant d'aérodrome veille à ce que les personnes subissent des contrôles de compétence à des intervalles n'excédant pas 12 mois depuis la fin de leur formation initiale.

	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 11/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

3.14. Gestion des changements

Dans le cadre de la mise en œuvre des règles de sécurité aéroportuaire, le tiers 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 tiers s'oblige à respecter toute procédure édictée par l'exploitant d'aérodrome en matière de gestion des changements et en cas de lien contractuel, 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 contrat.

Le tiers 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**, en observant un délai de **préavis de 2 mois avant la date du changement**.

Cas particulier des travaux : le tiers 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 ;

Des **visites de contrôle ponctuelles** peuvent être effectuées par Aéroports de Lyon (responsable sécurité aéroportuaire, responsable ADL en charge du changement...) ou directement par l'Autorité de surveillance (DSAC-CE), ayant reçu l'accord du gestionnaire. Ces visites permettent de s'assurer de la mise en œuvre et du respect des moyens de réduction des risques mentionnés dans l'étude d'impact et de veiller à ce que la sécurité aéroportuaire soit préservée. Si ce n'est pas le cas, il appartient aux Aéroports de Lyon d'exiger que des actions correctives soient immédiatement mises en œuvre par le personnel Aéroports de Lyon ou par l'entreprise cocontractante.

3.15. Comité de Sécurité Aéroportuaire


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 tiers aux réunions de Comité de Sécurité Aéroportuaire, 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 et plus généralement toute question relative à la sécurité aéroportuaire.

Suite à ce comité, le tiers diffuse un retour d'expérience à ses collaborateurs.

3.16. Programme de contrôle des objets intrus

Selon l'**ADR.OPS.B.016**, l'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un programme de contrôle des objets intrus (FOD) et exige des organisations exploitant ou fournissant des services sur l'aérodrome qu'elles participent à ce programme.

Le programme de contrôle des objets intrus est décrit dans le Manuel d'Aérodrome.

	Cahier des Charges Commun aux Entreprises ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE	Référence : SI 3228 Date : 25/07/2024 Pages : 12/17
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

3.17. Évènements 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 tiers s'oblige, oblige ses préposés et ses propres cocontractants à **notifier à l'exploitant d'aérodrome tout accident, incident grave ou évènement d'aviation civile sur l'aire de mouvement, lié aux matériels, aux installations et à la sécurité des aéronefs**, 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 des aéronefs. Il s'agit de l'encourager à informer sa hiérarchie ou son correspondant au sein des Aéroports de Lyon SA de tout évènement lié à la sécurité des aéronefs.


La notification d'un évènement de sécurité aéroportuaire, (qui inclut le risque faunistique), doit être réalisée dans un délai de 72h, par message électronique adressé par courriel à l'adresse courriel : fne@lyonaeroports.com pour Lyon-Saint Exupéry et fne.bron@lyonaeroports.com pour Lyon-Bron. Pour les personnes ayant un droit d'accès à la **plateforme collaborative Sécurité « Intra 'know »**, il est également possible de notifier un évènement grâce à un **formulaire dédié**, directement dans l'application.

La notification contient toutes les informations pertinentes relatives aux circonstances connues par le tiers (date, heure, lieu, description de l'évènement).

Sur demande de l'exploitant d'aérodrome, le tiers prend part à l'analyse de la notification ainsi qu'à l'identification et à l'application de toute mesure corrective ou préventive.

Afin de partager et capitaliser suite aux évènements majeurs qui se sont produits, le responsable SGS des Aéroports de Lyon s'engage à diffuser des retours d'expérience réguliers (sous réserve que l'entreprise ait communiqué à ADL les coordonnées d'un interlocuteur sécurité, voir 3.1)

L'entreprise tiers s'engage quant à elle, à **prendre en considération les retours d'expériences diffusés par Aéroports de Lyon et à les partager** à l'ensemble de ses équipes intervenantes pour le compte de l'exploitant.

	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 13/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

3.18. Consommation d'alcool, de substances psychoactives et de médicaments

Le tiers s'oblige à établir des procédures en vue de respecter la restriction concernant le niveau de consommation d'alcool, de substances psychoactives et de médicaments par :

1. Ses préposés intervenant dans l'exploitation et l'entretien de l'aérodrome ;
2. 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 :

1. Ne pas consommer d'alcool pendant leur période de service ;
2. N'effectuer aucune tâche sous l'influence :
 - a. De l'alcool ou de toute substance psychoactive ;
 - b. De médicaments qui pourraient avoir un effet sur leurs capacités d'une façon contraire à la sécurité.

3.19. Prévention des incendies et matières dangereuses

Prévention des incendies :

Le tiers s'oblige à établir des procédures et à veiller à leur mise en œuvre en vue de garantir l'interdiction, pour ce qui concerne ses préposés et ses propres cocontractants :

- a) 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 ;
- b) d'exposer des flammes nues ou d'entreprendre une activité susceptible de provoquer un risque d'incendie dans :

1. des zones de l'aérodrome où du carburant ou tout autre matériau inflammable est stocké ;
2. l'aire de mouvement ou d'autres aires opérationnelles de l'aérodrome, sauf si l'exploitant d'aérodrome en a donné l'autorisation.

Matières dangereuses :


Le tiers s'oblige à respecter les zones appropriées désignées par l'exploitant d'aérodrome pour le stockage de produits dangereux dans l'enceinte de l'aérodrome.

3.20. Problème de sécurité - Actions correctives – Sanctions

Le tiers est informé que le manquement à ses obligations de sécurité aéroportuaire constitue une faute lourde de sa part, 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 tiers 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 tiers reçoit par tout moyen approprié à la situation une demande de mise en œuvre d'une action corrective pour traiter la non-conformité constatée.

	Cahier des Charges Commun aux Entreprises ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE	Référence : SI 3228 Date : 25/07/2024 Pages : 14/17
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

L'exploitant d'aérodrome se réserve le droit de prendre toute mesure appropriée pour interdire ou limiter les activités du tiers, de ses préposés, jusqu'à ce que le tiers 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 tiers 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 ses propres cocontractants.

3.21. Documentation - Archivage - Surveillance - Vérifications - Audits - Inspections

Dans le cadre de la mise en œuvre des règles de sécurité aéroportuaire, le tiers 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 tiers 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 tiers 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) de la Commission n°139/2014 du 12/02/2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes et conformément au Règlement délégué (UE) n°2020/2148 de la commission.

Le tiers 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.

Les Parties sont tenues à une stricte confidentialité quant aux termes de la présente annexe Sécurité et à ses modalités d'application qui ne devront pas être dévoilées à des tiers pendant l'exécution de la Convention et pendant une durée de trois (3) ans après l'expiration ou la résiliation de la présente annexe.

Les Parties s'engagent à faire respecter cette obligation par leurs salariés et leurs éventuels cotraitants et sous-traitants.

	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 15/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

MANUEL D'AERODROME :

L'exploitant d'aérodrome élabore et met à jour le manuel d'aérodrome. Le manuel d'aérodrome 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 tiers 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 publie le manuel d'aérodrome ainsi que les consignes de sécurité sur la plateforme collaborative web <https://www.intra-know.com/aeroportsdelyon>. L'exploitant d'aérodrome délivre les codes d'accès correspondants au tiers à sa demande.


Régulièrement, le tiers 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 tiers 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 tiers est particulièrement attirée sur les dispositions réglementaires suivantes et plus largement toutes celles listées au point 2. :

- Le Règlement (UE) n°139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes
- Les arrêtés préfectoraux en vigueur relatif aux mesures de police applicables sur les aérodromes de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron ;
- Les Mesures Particulières d'Application en vigueur de l'arrêté préfectoral relatifs aux mesures de police applicables sur l'aérodrome Lyon-Bron.
- Le chapitre 7 – Sécurité et consignes d'exploitation sur l'aire de mouvement, du MANEX LYS
- Le MANEX LYN

Le tiers répercute sur ses cocontractants et préposés les obligations relatives à la sécurité aéroportuaire.

	Cahier des Charges Commun aux Entreprises ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE	Référence : SI 3228 Date : 25/07/2024 Pages : 16/17
-----------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

4. Contacts utiles

Voici la liste des contacts Aéroports de Lyon relatifs à la sécurité aéroportuaire :

Responsable Sécurité Aéroportuaire LYS/LYN :

Monia.juini@lyonaeroports.com

rsgs@lyonaeroports.com

06.66.20.00.29

Inscription autorisation de conduite en aire de trafic :

inscriptionrv@lyonaeroports.com

04.72.22.82.81

5. ANNEXES


5.1. Annexe 1 : Liste non exhaustive des événements de sécurité à notifier à Aéroports de Lyon

D'une manière générale, tout événement susceptible d'avoir un impact sur la sécurité doit être déclaré.

Cependant, le Règlement d'exécution (UE) 2015/1018 de la Commission du 29 juin 2015, fixe la liste des d'évènements qui doivent OBLIGATOIREMENT être notifiés au gestionnaire d'aérodrome et transmis à la DSAC.

La liste (non exhaustive) des événements concernant l'aérodrome et ses installations à notifier est la suivante :

- Collision ou quasi-collision impliquant un aéronef avec un autre aéronef, un véhicule, un piéton, un animal.
- Collision ou quasi collision impliquant un aéronef avec un équipement aéroportuaire ou tout autre obstacle ou objet au sol ou à proximité.
- Dysfonctionnement du service SSLIA ou du service péril animalier.
- Encombrement des aires de mouvement d'un aérodrome par un aéronef, un véhicule, des animaux, des piétons ou objets étrangers, entraînant une situation dangereuse ou potentiellement dangereuse.
- Erreurs de signalisation ou mauvaise signalisation de tout obstacle ou danger sur les aires de mouvement d'un aérodrome, entraînant une situation dangereuse.
- Défaillance, mauvais fonctionnement important ou indisponibilité du balisage de piste.
- Événements liés aux opérations de dégivrage.
- Erreur de cheminement.
- Souffle de réacteur, d'hélice ou de rotor entraînant des dégâts importants ou des blessures graves.
- Sortie de piste ou de voie de circulation d'un aéronef.
- Tout autre événement survenu de manière répétée : événements qui, pris isolément, ne seraient pas considérés comme devant être signalés mais qui, compte tenu de leur fréquence, constituent un danger potentiel.

	<p>Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p>ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 25/07/2024</p> <p>Pages : 17/17</p>
-----------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------

5.2. Annexe 2 : Définitions

Accident. (EASA) Un événement lié à l'utilisation d'un aéronef qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues ou, dans le cas d'un aéronef sans équipage, entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté, et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve:

- dans l'aéronef, ou bien,
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
- directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès; ou
- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneumatiques, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage, comme de petites entailles ou perforations, ou de dommages mineurs aux pales du rotor principal, aux pales du rotor anti couple, au train d'atterrissage et ceux causés par la grêle ou des impacts d'oiseaux (y compris les perforations du radôme); ou
- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Incident. (EASA) Événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave. (EASA) Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

Évènement.

Les événements correspondent à ceux mentionnés dans la liste fixée par le RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2015/1018.