

Table des matières

TABLE DES MATIERES	1
1. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION	1
2. REGLEMENTATION APPLICABLE	3
3. DISPOSITIONS APPLICABLES AU COCONTRACTANT ET A SES SOUS-TRAITANTS	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. AUTORISATION DES CONDUCTEURS DE VEHICULES.....	5
3.5. AUTORISATION DES VEHICULES.....	6
3.6. EXPLOITATION DES VEHICULES.....	7
3.7. COMPETENCES LINGUISTIQUES.....	7
3.8. COMMUNICATION	7
3.9. CONTROLE DES PIETONS	7
3.10. ENTRETIEN DES VEHICULES	8
3.11. GESTION DES CHANGEMENTS.....	8
3.12. COMITE DE SECURITE AEROPORTUAIRE.....	9
3.13. PROGRAMME DE CONTROLE DES OBJETS INTRUS.....	9
3.14. ÉVENEMENTS DE SECURITE D'AVIATION CIVILE	9
3.15. CONSOMMATION D'ALCOOL, DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES ET DE MEDICAMENTS.....	10
3.16. PREVENTION DES INCENDIES ET MATIERES DANGEREUSES	10
3.17. PROBLEME DE SECURITE - ACTIONS CORRECTIVES – SANCTIONS.....	10
3.18. DOCUMENTATION - ARCHIVAGE - SURVEILLANCE - VERIFICATIONS - AUDITS - INSPECTIONS	11
4. CONTACTS UTILES.....	13
5. ANNEXES	13
5.1. ANNEXE 1 : LISTE NON EXHAUSTIVE DES EVENEMENTS SECURITE A NOTIFIER A AEROPORTS DE LYON.....	13
5.2. ANNEXE 2 : DEFINITIONS.....	15

1. Objet et champ d'application

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

Les tiers entrant dans le champ d'application du présent document sont tous les tiers ayant une activité sur l'aire de mouvement (aire de trafic ou aire de manœuvre) et susceptible d'avoir un impact sur la sécurité aéroportuaire et la sécurité des vols.

Les tiers exerçant leurs activités sur l'aire de mouvement doivent se conformer aux textes et règlements relatifs à la certification d'aérodrome ; et plus particulièrement au Système de Gestion de la Sécurité (SGS).

La présente annexe décrit les dispositions auxquels 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 cocontractant 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 ».

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.

Le cocontractant s'oblige à obtenir préalablement et à maintenir jusqu'au terme du contrat 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.

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 PDDS2019062702 du 28 juin 2019 fixant les mesures de police applicables sur l'aérodrome Lyon-Saint Exupéry et ses Mesures Particulières d'Application (MPA) associées
- Arrêté préfectoral 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°139/2014 de la commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes
- 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

	<p style="text-align: center;">Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 15/12/2021</p> <p>Pages : 4/15</p>
---	--	---

3. Dispositions applicables au cocontractant et à ses sous-traitants

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 cocontractant désigne au sein de son organisation, un correspondant sécurité, au sens de la sécurité aéroportuaire et du SGS.

L'interlocuteur sécurité du cocontractant 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 cocontractant définit clairement des objectifs liés à ses activités et la sécurité en Piste. Ceci doit permettre de mettre en place des **indicateurs SGS**.

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

La promotion de la sécurité en Piste doit être régulière chez le cocontractant, 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 Galaxie ainsi que sur la **plateforme collaborative Sécurité « Intra'know »**.

	<p style="text-align: center;">Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 15/12/2021</p> <p>Pages : 5/15</p>
---	--	---

3.3. Programme de formation et de contrôle d'aptitude

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

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

Sur simple demande de l'exploitant d'aérodrome, le cocontractant fournit les informations visées à **l'ADR.OR.D.017 et AMC associées**, 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 ou toute disposition prise par l'exploitant d'aéroport pour sa mise en œuvre.

Le cocontractant supporte les frais de formation correspondant.

3.4. Autorisation des conducteurs de véhicules

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

Formation permettant l'obtention de l'autorisation de conduite sur l'aire de trafic (TRV)

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 théorique et pratique** à la conduite sur l'aire de trafic (cf. mesures particulières d'application de l'arrêté préfectoral).

Cette formation est dispensée par le service aire de trafic d'Aéroports de Lyon et sera facturée. Cela comprend la formation théorique (1h30), pratique (1h) et l'examen.

Cette autorisation devra être renouvelée au moins tous les 2 ans (1h de formation continue).

L'examen se déroule sous la supervision du service aire de trafic d'Aéroports de Lyon.

Après vérification des connaissances théoriques et pratiques du conducteur, l'autorisation de conduite 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

3.5. 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 aérodrome requiert une autorisation délivrée par l'exploitant d'aérodrome. L'autorisation peut être délivrée si le véhicule est utilisé pour des activités liées à l'exploitation de l'aérodrome 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'aérodrome;
- 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'aérodrome 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'aérodrome sur lesquelles le véhicule peut circuler;
- 2) reste valide aussi longtemps que les exigences du point a) sont remplies.

d) L'exploitant d'aérodrome attribue un indicatif d'appel à un véhicule autorisé conformément au point a) à circuler sur l'aérodrome, 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;

	<p style="text-align: center;">Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 15/12/2021</p> <p>Pages : 7/15</p>
---	--	---

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'aérodrome.

3.6. 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.

3.7. Compétences linguistiques

Conformément à l'**ADR.OPS.B.029**, le cocontractant, 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** 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.

3.8. Communication

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

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

3.9. Contrôle des piétons

Dans le cadre de la mise en œuvre de l'**ADR.OPS.B.033**, le cocontractant 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.

3.10. Entretien des véhicules

Conformément à l'**ADR.OPS.C.007**, le cocontractant 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 cocontractant 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 Damage) provenant des équipements.

3.11. 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.

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

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 ;
- 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

	<p style="text-align: center;">Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 15/12/2021</p> <p>Pages : 9/15</p>
---	--	---

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.

3.12. 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 cocontractant aux réunions de comité local de 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 et plus généralement toute question relative à la sécurité aéroportuaire. Suite à ce comité, le cocontractant diffuse un retour d'expérience à ses collaborateurs.

3.13. 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.

3.14. 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 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°996/2010, 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. 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.

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 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**.

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

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.

Afin de partager et capitaliser suite aux événements 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 cocontractante s'engage quant à elle, à **prendre en considération les retours d'expériences diffusés par Aéroports de Lyon et à les diffuser** à l'ensemble de ses équipes intervenantes pour le compte de l'exploitant.

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

Le cocontractant 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.

3.16. Prévention des incendies et matières dangereuses

Prévention des incendies :

Le cocontractant 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 cocontractant 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.

3.17. Problème de sécurité - Actions correctives – Sanctions

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

Au regard de ses obligations de notification d'un 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.

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 ses propres cocontractants.

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

Dans le cadre de la mise en œuvre des règles de sécurité aéroportuaire, 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) 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 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.

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 co-traitants et sous-traitants.

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 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 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 cocontractant à sa demande.

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 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 des arrêtés préfectoraux relatifs aux mesures de police applicables sur les aérodromes respectifs de Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron.

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

4. Contacts utiles

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

Responsable Sécurité Aéroportuaire :

rsgs@lyonaeroports.com

06.66.20.00.29

Inscription autorisation de conduite en aire de trafic :

inscriptiontrv@lyonaeroports.com

04.72.22.82.81

5. ANNEXES

5.1. Annexe 1 : Liste non exhaustive des événements 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'événements 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 style="text-align: center;">Cahier des Charges Commun aux Entreprises</p> <p style="text-align: center;">ANNEXE SECURITE NOTICE SECURITE AEROPORTUAIRE</p>	<p>Référence : SI 3228</p> <p>Date : 15/12/2021</p> <p>Pages : 15/15</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

- 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 anticouple, 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.