

FP09 P03 P00 C00 V01 Manuel gestion de la sécurité

Manuel de Gestion de la sécurité

Version du 01 Janvier 2016

Sommaire

2

1. Politique de sécurité.....	3
2. Engagement du dirigeant responsable de l'exploitant de l'aérodrome.....	5
3. Définition des critères de sécurité.....	6
4. Indépendance de la fonction chargée du SGS.....	6
5. Définition des lignes de responsabilité en matière de sécurité.....	7
a) Gestion des emplois.....	7
b) Compétences en sécurité aéroportuaire.....	8
c) Responsabilités des personnels clés en matière de sécurité aéroportuaire.....	9
d) Les rôles et missions (niveau 3).....	10
e) Les rôles et missions (niveau 2).....	10
6. Gestion des compétences et formation.....	10
7. Evaluation et atténuation des risques.....	11
8. Gestion documentaire.....	13
9. Gestion des changements.....	14
a) Objet de la procédure changement.....	14
b) Domaine d'application.....	14
c) Identification d'un changement.....	14
d) Caractérisation du changement.....	14
e) Type de changement.....	15
f) Logigramme général de traitement d'un changement.....	15
g) Contrôle et efficacité.....	17
h) Enregistrement.....	17
10. Evènements liés à la sécurité.....	17
a) Notification des évènements de sécurité.....	17
b) Notification à l'autorité compétente.....	20
11. Tiers intervenant sur la plate-forme.....	21
12. Enregistrements de sécurité.....	22
13. Suivi de la performance de la sécurité.....	22
14. Promotion de la sécurité.....	23
15. LRST.....	24
16. Diffusion des enseignements.....	24
17. Incitation du personnel.....	24
18. Gestion de la sécurité des travaux EISA.....	25

1. Politique de sécurité

L'amélioration globale de la sécurité aéroportuaire est une priorité majeure pour l'aéroport d' Ajaccio Bonaparte.

L'aéroport d' Ajaccio Bonaparte souhaite sensibiliser sur l'importance de l'identification des dangers et la gestion des risques qui sont le cœur de tout système de gestion de la sécurité et propose une méthodologie pour traiter le sujet.

Cette méthodologie permet :

- a) d'établir une liste des dangers génériques et spécifiques rencontrés dans l'activité quotidienne et de le placer sur une matrice de risque.
- b) de produire un indice de sécurité.
- c) identifier et qualifier les conséquences potentielles de ces dangers sur l'activité lors des revues et comité de sécurité.
- d) définir des mesures correctives et protectrices pour prévenir ces dangers et en supprimer ou atténuer leurs conséquences.

A travers une lettre d'engagement, le président de la chambre de commerce d' Ajaccio et de la Corse du sud définit les grands axes de la politique de sécurité menée sur l'aéroport. Pour mener à bien la politique de sécurité il convient d'établir un principe de définition des éléments fondamentaux de la gestion des risques.

Le Système de Gestion de la Sécurité est un dispositif qui entre en jeu dans le cadre de la certification de sécurité aéroportuaire. Le SGS vise à garantir et à améliorer en continue la sécurité aéroportuaire.

Le Système de Gestion de la Sécurité englobe tous les périmètres relatifs à la certification et relevant du périmètre de l'exploitant d'aérodrome. On y retrouve principalement les thématiques liées au SSLIA, au balisage, à la conception aéroportuaire, à l'activité côté piste, à l'exploitation aéroportuaire, à la gestion de crise ainsi qu'à la prévention du péril animalier. Le Système de Gestion de la Sécurité s'adresse à tout le personnel d'Aéroports d' Ajaccio ainsi qu'à ses sous-traitants ayant une activité susceptible d'avoir un impact sur la sécurité aéroportuaire.

Le SGS se coordonne avec les tiers de l'aéroport et les invite à s'impliquer dans la gestion de la sécurité en participant notamment aux différentes actions initiées par l'aéroport d' Ajaccio.

Sécurité : Situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable et maintenus à ce niveau ou à un niveau inférieur par un processus continu d'identification des dangers et de gestion des risques (Manuel SGS Doc 9859 de l'OACI).

Culture de Sécurité : Les composants d'une culture de sécurité sont une culture « juste », une culture de communication, d'information, une culture tirant les enseignements des événements passés. Une culture « juste » est une culture instaurant un climat de confiance dans laquelle les personnels sont encouragés à reporter des informations essentielles à la sécurité et dans laquelle la limite entre un comportement acceptable et inacceptable est clairement établie.

Danger : Une condition ou objet qui a le potentiel de causer des blessures, des dommages à l'équipement ou aux structures, une perte de matériel ou une réduction de la capacité à exécuter les fonctions assignées.

Gestion de la Sécurité : Le terme « Gestion de la Sécurité » a été défini pour transmettre la notion que cette gestion des risques n'était pas directement liée à la gestion des risques financiers, réglementaires, légaux, économiques... mais se limitait principalement à la gestion des risques liés à la Sécurité (Manuel SGS Doc 9859 de l'OACI).

Risques liés à la Sécurité : Ils sont définis par la qualification, exprimée en termes de probabilité et de sévérité, des conséquences d'un danger en prenant en compte l'hypothèse la plus défavorable. Généralement, un niveau de risque est défini par une convention alphanumérique permettant de mesurer sa criticité.

Probabilité : éventualité qu'un événement puisse se produire.

2. Engagement du dirigeant responsable de l'exploitant de l'aérodrome

La plus haute priorité est donnée à la sécurité aéroportuaire dans toutes nos activités.

Nous nous engageons à développer, exploiter et améliorer la plate-forme aéroportuaire en vue de garantir que toutes nos activités se maintiennent au plus haut niveau de performance en matière de sécurité.

Pour cela, je m'engage :

- Fournir les ressources appropriées en vue de garantir que toutes nos activités se maintiennent au plus haut niveau de performance en matière de sécurité
- Maintenir un haut niveau de sécurité aéroportuaire et veiller à l'améliorer en continue, en mettant en place un dispositif structuré et adapté d'identification et de gestion du risque.
- Mettre en place un système de traitement des événements de sécurité en incitant le personnel à notifier ces événements selon la procédure en vigueur.
- Garantir que les membres du personnel susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité des vols disposent des formations et des compétences adéquates et qu'ils fassent de la sécurité, une priorité.
- Définir les responsabilités de tous les acteurs en matière de sécurité.
- Instaurer et promouvoir une culture de sécurité au près de tous les acteurs de la plate-forme susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité.
- Garantir l'application des principes de « culture juste » reposant sur le caractère non-punitif de l'erreur humaine et imposant la sanction de la transgression volontaire.
- Garantir que les systèmes et services fournis par nos sous-traitants répondent aux exigences de notre propre Système de Gestion de la Sécurité.
- Coordonner et interfacer les modes de fonctionnement de notre Système de Gestion de la Sécurité avec les tiers de la plate-forme.
- Mesurer notre performance en matière de sécurité aéroportuaire par rapport à des objectifs réalistes et l'améliorer de manière continue.
- Appliquer les exigences légales et les normes et prendre en compte les pratiques recommandées.
- Diffuser des retours d'expériences réguliers sur la sécurité aéroportuaire à l'ensemble des intervenants sur la plate-forme.

Ma motivation à accomplir ma mission au sein des services avec l'ensemble des agents placés sous ma responsabilité est garante de la réalisation de ces actions.

Jean André MINICONI
Président de la CCITACS

Dirigeant Responsable


3. Définition des critères de sécurité

L'aéroport d' Ajaccio définit des critères qui ont pour objectif une amélioration de la sécurité pour son aérodrome. Chaque critère comporte plusieurs indicateurs.

Le choix des critères se fait en cohérence avec l'engagement du dirigeant responsable.

Afin d'atteindre les objectifs de sécurité fixés par la Direction, les 10 critères alimentent une matrice de risque et un indice de sécurité et sont diffusés à chaque comité de promotion de la sécurité.

Voici la liste de ces critères :

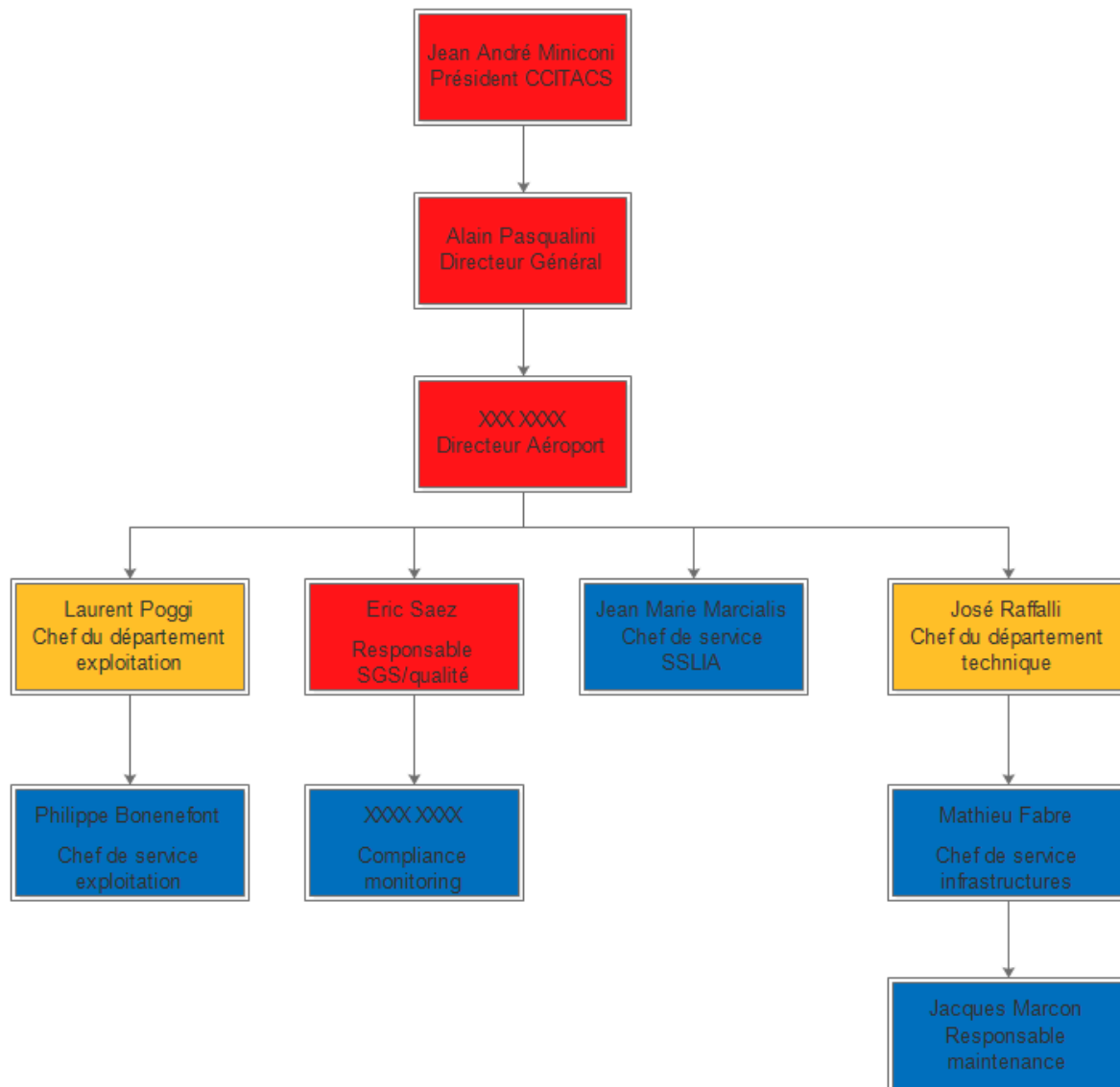
- Incursion sur piste
- Choc aviaire
- FOD
- Evènement suite à alerte météo
- Evènement en rapport avec le balisage et le fauchage
- Evènement en rapport avec les travaux
- Evènement en aire de trafic
- Evènement liés au souffle
- Matières dangereuses
- Accidents de véhicule

21 indicateurs permettent l'élaboration de la matrice de risque et de l'indice de sécurité de l'aéroport d' Ajaccio.

4. Indépendance de la fonction chargée du SGS

L'Exploitant a mené une réflexion spécifique quant au recrutement de son Responsable SGS.

Le champ de compétences de ce poste a été déterminé de façon à assurer le développement et le maintien du Système de Gestion de la Sécurité.



5. Définition des lignes de responsabilité en matière de sécurité

a) Gestion des emplois

L'Exploitant dispose d'une procédure Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences (FP10 P01 C00 S00) ayant pour objectif d'adapter les missions des collaborateurs de la CCIACS aux évolutions de l'activité aéroportuaire et du contexte réglementaire et précisant en particulier les modalités de création et de révision des fiches de poste, d'organisation de la formation continue et des entretiens annuels d'appréciation des agents.

Ainsi, toutes les fiches de postes sont révisées par les responsables hiérarchiques au moins une fois par an dans le cadre des entretiens annuels d'appréciation.

Les fiches de poste des agents de la CCIACS dont le champ d'activités a un impact sur la sécurité aéroportuaire ont été révisées par l'Exploitant. Les fiches de poste des cadres de l'aéroport (y compris celle du Responsable SGS) ont également été revues ou créés en ce sens.

Afin de garantir une bonne prise de conscience des personnels, le Responsable SGS organise des réunions de sensibilisation avec les services et personnels concernés à la suite de chaque modification de fiches de poste, dès lors que la modification apportée concerne le domaine du SGS.

Au point de vue individuel et en cas de modification, chaque agent reçoit la nouvelle version de sa fiche de poste sur laquelle il peut revenir avec son responsable hiérarchique soit lors de l'entretien annuel d'appréciation soit lors d'un entretien ou d'une réunion dédiée.

b) Compétences en sécurité aéroportuaire

L'implication dans le système de gestion de la sécurité aéroportuaire est liée à l'environnement dans lequel sont réalisées les missions. Une même mission pourra ou non être impactée par les exigences en matière de sécurité en fonction sa nature.

Toutes les fonctions exercées exclusivement côté ville et n'ayant aucun impact sur les aéronefs, auront un niveau 1.

Les fonctions qui pourront s'exercer temporairement ou de façon permanente en côté piste se verront attribuer à minima le niveau 2.

A noter que la mise en œuvre des dispositions du SGS (niveau 2 et au-delà) nécessite la connaissance des dispositions du SGS, transmise dans le cadre des sensibilisations SGS.

NIVEAUX	DESCRIPTION
Niveau 1	Non concerné
Niveau 2	Met en œuvre les dispositions du SGS de l'aéroport, fait remonter toute information nécessaire à l'amélioration de la sécurité aéroportuaire
Niveau 3	S'assure de la mise en œuvre des dispositions du SGS au sein de son entité en veillant à ce que les personnes sous son autorité aient pleinement conscience de leur rôle en matière de sécurité aéroportuaire. Diffuse les informations relatives au SGS auprès de ses collaborateurs
Niveau 4	Est l'interlocuteur privilégié du Responsable Sécurité pour toute expertise liée à son domaine d'activité. Participe activement au maintien du SGS.
Niveau 5	Assure la conformité du SGS aux exigences, sa diffusion, son financement et son efficacité.

c) Responsabilités des personnels clés en matière de sécurité aéroportuaire

Responsabilités des personnels nommés

Le responsable SGS, reporte directement au directeur d'aéroport à qui il est rattaché.

Le directeur d'aéroport et reporte directement au Président de la CCITACS en sa qualité de dirigeant responsable.

Jean André MINICONI : Dirigeant Responsable, Président de la CCITACS

Mission : veille à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables. Il est chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace. Il désigne une fonction, indépendante de l'encadrement opérationnel, qui a accès à toute l'entreprise et qui rend compte au directeur d'aéroport.

Alain PASQUALINI : Directeur Général (Niveau 5)

Mission : met en œuvre les décisions du dirigeant responsable.

XXXX XXXXX : Directeur Aéroport (Niveau 5)

Mission : met en œuvre les décisions du dirigeant responsable.

Eric SAEZ : Responsable SGS (Niveau 5)

Mission : Officier de sécurité aérienne, responsable du développement, de l'entretien et de la gestion quotidienne du SGS.

Laurent POGGI : Chef de département exploitation (Niveau 4)

Mission : est en charge de la gestion et de l'exploitation de l'aérodrome.

José RAFFALLI : Chef de département technique (Niveau 4)

Mission : est en charge de la gestion et de la surveillance des services d'entretiens et de maintenances de l'aérodrome.

Chef de service Infrastructures : (Niveau 3)

Mission : assure la maintenance de l'ensemble des infrastructures sur l'aire de mouvement.

Responsable maintenance : (Niveau 3)

Mission : assure la maintenance de l'ensemble des installations techniques sur l'aire de mouvement.

Chef de service Exploitation : (Niveau 3)

Mission : assure la mise en œuvre de l'exploitation.

Compliance monitoring : (Niveau 3)

Mission : garant du suivi de la conformité aéroportuaire

Chef de service SSLIA : (Niveau 3)

Mission : apporte son expertise dans le domaine du SSLIA et du plan d'urgence.

d) Les rôles et missions (niveau 3)

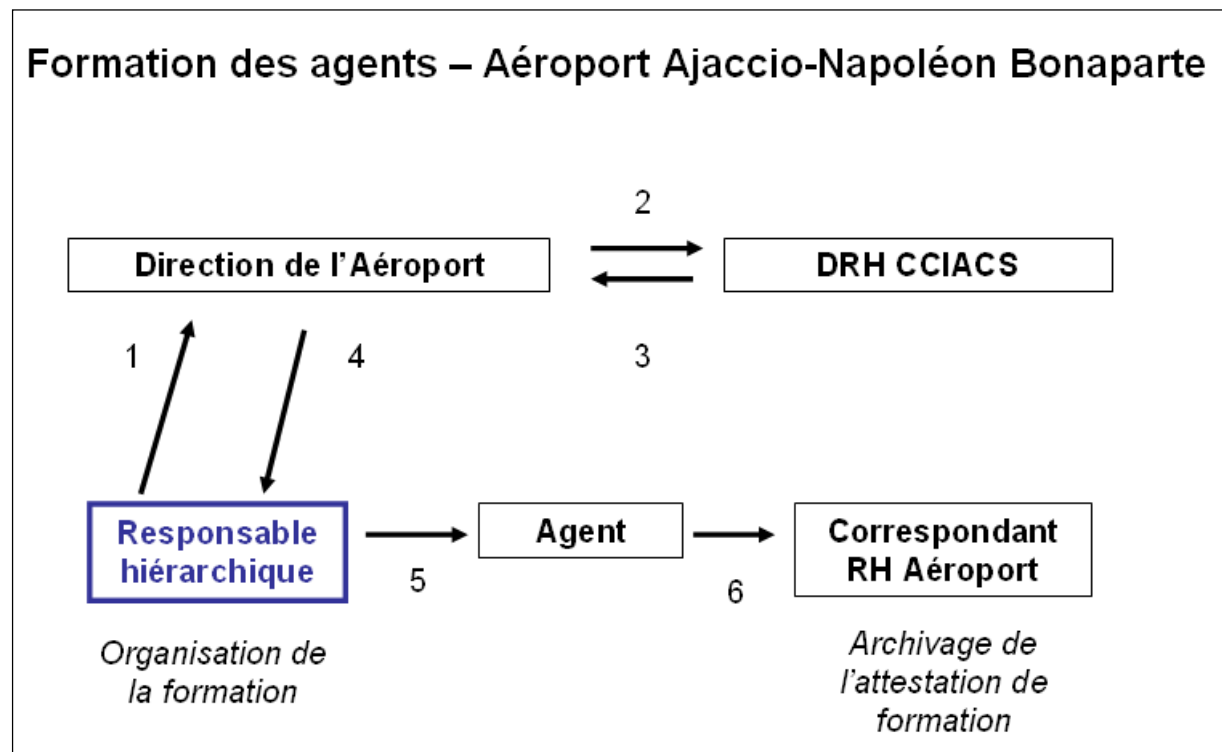
- Mettre en œuvre et promouvoir dans son service la politique en matière de sécurité aéroportuaire définie par l'entreprise,
- S'assurer que les personnels sous son autorité ont suivis les formations et les sensibilisations adéquates
- S'assurer que les Evaluations d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire (EISA) soient faites dans son service lorsque cela est nécessaire, conformément aux procédures définies par le SGS,
- S'assurer que son service contribue à la notification des événements liés à la sécurité aéroportuaire, au SGS, conformément aux procédures en vigueur,
- Veiller à la mise à jour des chapitres du manuel d'aérodrome relative à l'activité de son service,
- Notifier les événements liés à la sécurité aéroportuaire au SGS, conformément aux procédures définies par le SGS dans l'entreprise,
- Contribuer à l'analyse des événements de sécurité concernant son domaine et transmettre ces éléments au Responsable SGS pour alimenter le tableau d'analyse des événements,
- Mettre en œuvre les actions préventives et correctives relevant de son service en s'assurant qu'elles constituent une priorité,
- Prendre connaissance et diffuser les divers retours d'expérience établis par le SGS à l'ensemble de son service,
- Participer aux temps forts du SGS (réunions, comité sécurité, ...)
- Faire remonter au Responsable SGS toute information pertinente pour l'amélioration du système

e) Les rôles et missions (niveau 2)

- Respecter la politique en matière de sécurité aéroportuaire (SGS)Notifier les événements liés à la sécurité aéroportuaire au SGS, conformément aux procédures en vigueur,
- Prendre connaissance des divers retours d'expérience établis par le SGS,
- Participer aux temps forts du SGS (réunions...),
- Faire remonter au Responsable SGS toute information pertinente pour l'amélioration du système

6. Gestion des compétences et formation

La procédure interne FP10 P01 C00 S00 « Gestion Prévisionnelle des Emplois et des Compétences » définit les fondements du dispositif global de formation des collaborateurs de la CCIACS mis en place par l'Exploitant. Le schéma ci-dessous explicite ce dispositif.



GESTION DES COMPETENCES

Décrit dans la procédure FP10 P01 incluant un tableau listant l'ensemble des compétences et formations requises par métier.

PLAN DE FORMATION ENTREPRISE

Le plan de formation entreprise est géré par la DRH et alimenté par chaque encadrant. Il contient toutes les formations effectuées par le personnel de l'aéroport d'Ajaccio au sens du code du travail.

FORMATIONS SECURITE

Sensibilisation SGS

Le suivi des sensibilisations SGS est fait par le Responsable SGS. Chaque encadrant s'assure que son personnel y participe. Elle doit obligatoirement être suivie tous les 3 ans, le Responsable du SGS envoie un email de relance chaque année au personnel concerné. Un test de connaissance est effectué à l'issue de la sensibilisation.

Contenu : Principes généraux, Evènements de sécurité, Gestion des changements, actualités & indicateurs.

Personnel concerné : l'ensemble du personnel de l'Exploitant participant à l'exploitation, le SSLIA, la maintenance et la gestion de l'aérodrome ou opérant non accompagné sur l'aire de mouvement.

7. Evaluation et atténuation des risques

Système de notification de sécurité et de risques et enquêtes associées

L'aéroport d'Ajaccio met en place un système de recueil et d'analyse d'évènements susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité. Il s'assure que tous les évènements qu'il juge susceptibles d'avoir des incidences négatives sur la sécurité aéroportuaire sont examinés sans délai et que toutes les mesures correctives qui s'imposent sont prises.

Les noms des personnes impliquées dans les évènements ne sont pas enregistrés dans cette base de données afin de garantir la confidentialité, d'inciter à la notification et de souligner le caractère non-punitif de la procédure de notification (principes de la « culture juste »).

DETECTER

Le personnel intervenant sur l'aire de mouvement est sensibilisé à la sécurité et est capable de détecter les évènements listés dans le Règlement (UE) No 376/2014 du 3 avril 2014, Article 4 (Sensibilisation SGS tous les 3 ans).

NOTIFIER

L'aéroport d'Ajaccio notifie à l'Autorité de surveillance (DSAC-SE) tout évènement figurant dans la liste fixée par le Règlement (UE) No 376/2014 du 3 avril 2014 dans un délai de 72h à partir du moment où l'évènement est porté à sa connaissance.

Tout intervenant ayant une activité sur l'aire de mouvement doit notifier les évènements de sécurité à au PCE de l'aéroport.

ENREGISTRER

L'enregistrement des évènements se fait par le responsable SGS sur un tableau excel dans le serveur de l'aéroport. Ce serveur est accessible par tous les agents de l'aéroport.

Il permet d'obtenir les éléments nécessaires à l'élaboration des critères de sécurité utiles au SGS.

ANALYSER

L'analyse des évènements remontés est faite par le responsable SGS afin de mettre en place un suivi des actions correctives nécessaires.

Lorsque la gravité d'un évènement ou qu'un intérêt particulier pour la sécurité aérienne le justifie, une enquête est ouverte afin d'établir les circonstances dans lesquelles s'est produit l'évènement.

Avant de solder un évènement, une vérification de l'efficacité des actions correctives est mise en œuvre. Si elles ne sont pas suffisantes, une nouvelle analyse est entreprise.

CAPITALISER

Pour tous les évènements ayant fait l'objet d'une enquête, dans la mesure du possible, un retour d'expérience (REX) est envoyé par mail à la personne à l'origine de la notification et aux parties prenantes.

L'exploitant édite trois bulletins de sécurité par an (Avril, Juin et Novembre), dans lequel figure obligatoirement les résultats des enquêtes menées. Ce bulletin est diffusé exclusivement par mail et fait l'objet d'un examen systématique lors des comités de promotion de la sécurité et des sensibilisations des personnels tous les trois ans.

Un bulletin spécial peut être réalisé ponctuellement pour transmettre des informations urgentes.

8. Gestion documentaire

L'Exploitant a intégré la gestion documentaire du Manuel d'aérodrome dans le système de management de la qualité de l'aéroport (SMQ), initié depuis 2004.

Toutes les procédures internes citées dans le Manuel d'aérodrome et dans le SGS sont gérées en application de la procédure FP05 P01 C00 S00 « Manuel qualité » du SMQ. Cette procédure encadre les principaux aspects suivants relatifs à la gestion des documents :

- création (masque dédié, système de référencement, ...),
- validation (définition du cheminement type et du niveau hiérarchique requis en fonction des documents),
- diffusion (communication au Responsable Qualité de la trace de la diffusion, la date de diffusion constituant la date d'entrée en vigueur des documents),
- mise à jour (en fonction des évolutions réglementaires, changements dans l'exploitation ou dans l'organisation, ...)
- et suppression de documents.

En application de ce manuel, le compliance monitoring implémente toute la documentation relative à la Certification de Sécurité Aéroportuaire dans l'espace électronique du SMQ accessible en lecture seule par tous les agents de la CCIACS via le réseau interne de l'aéroport. La gestion de cet espace électronique est assurée par le Compliance monitoring de l'Exploitant, qui archive les documents obsolètes et tient à jour la liste de référence globale publiée. Cette liste recense la dernière version de l'ensemble des documents en vigueur par ordre de référence.

Tous les documents relatifs à la mise en œuvre du Manuel d'Aérodrome et du SGS sont soumis à la validation préalable du Responsable SGS, qui contrôle les documents publiés après validation dans l'espace électronique du SMQ et la date de diffusion aux utilisateurs concernés. Les dernières versions des documents au format papier sont disponibles auprès du Responsable Qualité de l'Aéroport.

Avec son service qualité l'aéroport d'Ajaccio s'assure que son personnel, pour tout ce qui le concerne, dispose de la documentation à jour relative à l'exploitation de l'aérodrome (sous-traitants inclus). L'aéroport d'Ajaccio assure la mise à disposition auprès des tiers intervenants sur la plate-forme, de la documentation à jour concernant l'exploitation d'aérodrome pour tout ce qui les concerne.

MANUEL D'AERODROME

- Manuel d'aérodrome (Chapitre B : SGS) : détaille les modalités de mise en œuvre du SGS.
- Manuel d'aérodrome (autres chapitres) : détaille l'organisation et les procédures mises en œuvre pour garantir la sécurité aéroportuaire.

Manuel qualité

- les documents du SGS sont stockés sur le serveur interne et en format papier
- les procédures et modèles sont disponibles au sein du processus qualité

MISE A DISPOSITION POUR LES TIERS

Les documents du SGS sont disponibles sur demande auprès du Responsable SGS.

9. Gestion des changements

L'exploitant d'aérodrome s'assure que les changements liés à l'exploitation de l'aérodrome sont évalués au regard de l'impact qu'ils peuvent avoir sur la sécurité et que des mesures appropriées sont prises.

Afin d'appréhender tous les risques possibles pouvant avoir un impact sur la sécurité lors de la modification d'infrastructures ou de l'introduction de nouveaux équipements ou procédures opérationnelles importantes (dans le respect de la réglementation), l'aéroport d'Ajaccio réalise une caractérisation du risque qui conduit ou non à une Evaluation d'Impact sur la Sécurité Aéroportuaire). Cette étude évalue les risques engendrés par le changement sur la sécurité aéroportuaire et détermine leur acceptabilité.

Les changements les plus importants sont soumis à la DSAC-SE pour approbation.

a) Objet de la procédure changement

Cette procédure décrit la façon dont les changements intervenants au sein de l'aéroport d'Ajaccio sont gérés. Elle permet d'identifier les moyens mis en œuvre pour identifier les changements, les caractériser, en évaluer les impacts vis-à-vis de différents enjeux (organisation, sécurité, exploitation....) en lien avec la stratégie de l'entreprise. Elle permet également d'identifier les actions à mener en fonction du changement ainsi que les retours d'expérience associés.

b) Domaine d'application

Cette procédure s'applique et à l'ensemble du personnel de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte.

c) Identification d'un changement

Dès l'identification d'un changement lié à l'exploitation, l'organisation ou aux infrastructures, toute personne à l'origine dudit changement doit définir si le changement a un impact sur la sécurité aéroportuaire. L'initiateur du changement doit alors suivre les étapes de la procédure présentement décrite.

d) Caractérisation du changement

Nous distinguerons dans cette procédure trois types de situations :

- Les changements dits « à approuver » nécessitant l'approbation de la DSAC avant mise en œuvre.
- Les changements « simples » nécessitant une notification à la DSAC avant mise en œuvre.
- Les opérations maîtrisées concernant l'exploitation courante et pouvant être mise en œuvre sans obligation de notification.

Afin de définir si un changement requiert l'approbation de la DSAC, remplir le formulaire de caractérisation de changement.

Le porteur du projet est tenu d'en faire une copie et de l'adresser au responsable SGS.

e) Type de changement

Requérant une approbation préalable

- ✓ Tout changement impactant les termes du certificat ou la base de certification. (support S01)
- ✓ Tout changement impactant significativement le SGS ou l'exploitation de l'aéroport. (support S02)
- ✓ Les changements qui impactent la centrale thermo/électrique (support S03)
- ✓ Les changements qui impactent l'alimentation électrique relative à la sécurité aéroportuaire notamment l'éclairage de l'aire de trafic (support S04)
- ✓ Les changements qui impactent les feux de balisage de piste (support S05)
- ✓ Les changements qui impactent les PAPI (support S06)
- ✓ Les changements qui impactent les feux de protection de piste (support S07)
- ✓ Les changements qui impactent les feux de balisage d'obstacles (support S08)
- ✓ Les changements qui impactent les moyens de radio-navigation côté piste (support S09)

Requérant une notification simple

- ✓ Les travaux sur / à proximité immédiate de l'aire de mouvement (support S10)
- ✓ L'accueil d'un nouvel aéronef non dimensionnant (support S11)
- ✓ Le changement de sous traitant pérenne figurant sur la liste des tiers (support S12)
- ✓ Une procédure ou un mode opératoire (support S13)
- ✓ Les travaux sur les réseaux (énergie, télécommunication, thermique) (support S14)
- ✓ Les travaux modifiant l'exploitation de manière temporaire sans impact sur la base de certification (support S15)

Opérations maîtrisées

Toute opération, intervention ou modification faisant l'objet d'une procédure opérationnelle régissant sa mise en œuvre d'ores et déjà validée est considéré comme incluse dans l'exploitation courante de l'aéroport d'Ajaccio et donc comme maîtrisé.

Situations d'urgences

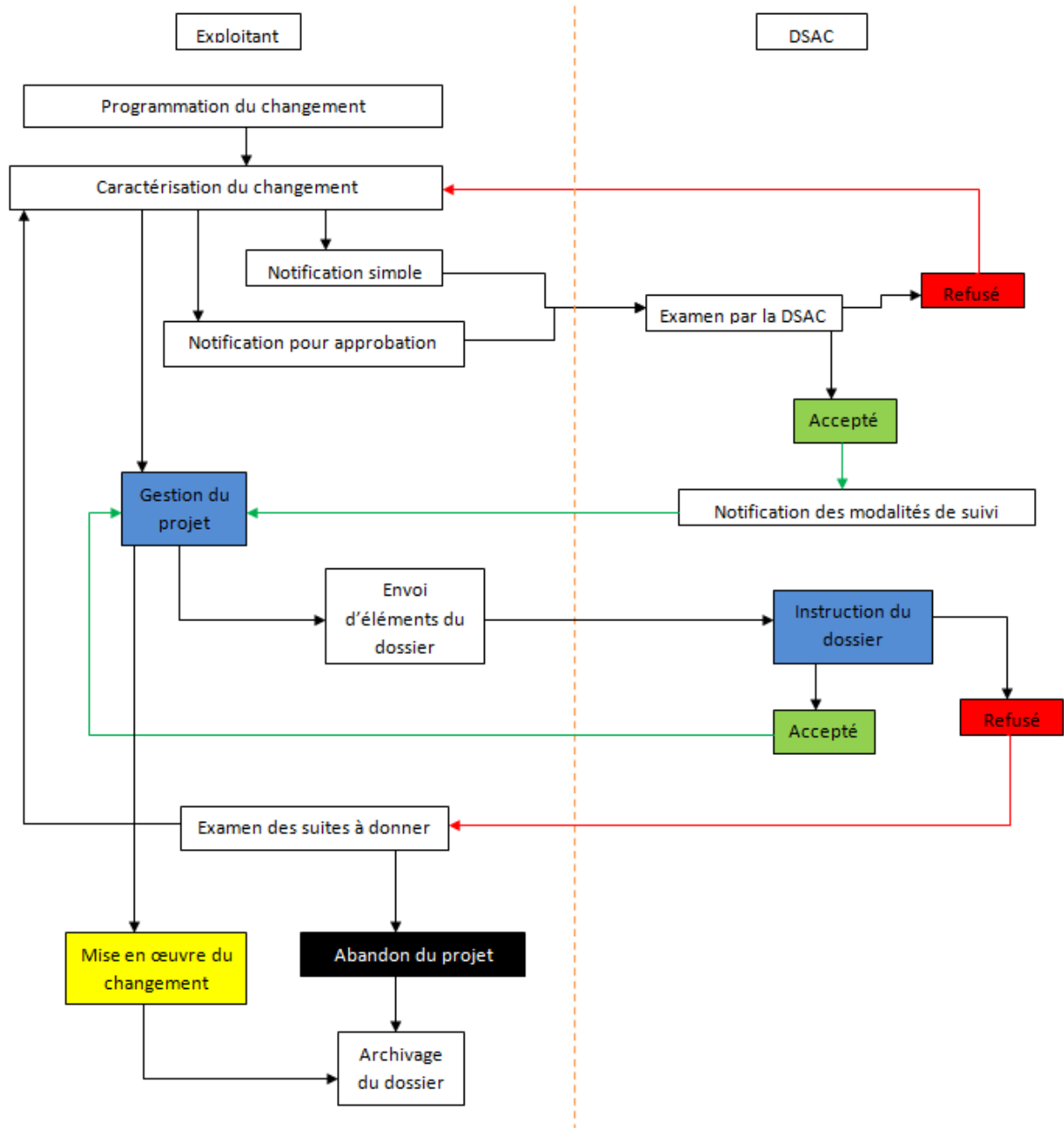
Si moins de 3 mois séparent la date de déclaration de changement et la date de mise en service prévue la déclaration de changement doit être faite « en urgence » et indiquer les raisons de cette urgence.

Ce cas doit rester exceptionnel.

Dans ce cas, il n'est pas garanti que le dossier de changement soit instruit dans un délai compatible avec la date de sa mise en œuvre.

f) Logigramme général de traitement d'un changement

Les échanges entre l'exploitant et la DSAC lors d'un changement sont représentés dans le logigramme général de traitement d'un changement ci-dessous :



g) Contrôle et efficacité

Lorsqu'un changement est mis en œuvre, le porteur du projet veille au bon niveau de sécurité de son exploitation (suivi des événements, suivi des mesures en réduction des risques, suivi des conditions d'exploitation) et procède si nécessaire à des points d'étape réunissant les services et tiers impactés pour définir d'éventuelles mesures complémentaires et décider de l'acceptabilité du changement.

A chaque changement faisant l'objet d'une EISA un retour d'expérience sera réalisé par le responsable du système de gestion de la sécurité dans un délai maximum de quatre mois.

L'ensemble des demandes de changement seront évalués au moins une fois par an dans le cadre des revues de sécurité.

h) Enregistrement

L'ensemble des documents nécessaires au suivi et à la notification d'un changement doit faire l'objet d'un enregistrement par le compliance monitoring. Chaque projet fera l'objet d'un dossier papier archivé et un tableau de suivi des changements disponible sur le serveur CCI garantira l'enregistrement des différentes phases du changement.

10. Evènements liés à la sécurité

a) Notification des évènements de sécurité

Le système de remontée d'incidents a pour objectif de permettre une supervision globale de la sécurité sur la plate-forme.

La démarche mise en place dans ce but par l'Exploitant s'applique tout d'abord à sa propre structure et ses propres activités, et également à ses sous-traitants et aux autres intervenants dans le cadre d'actions coordonnées.

L'Exploitant a mis en place un système de remontée des événements de sécurité avec pour objectif de recenser en continu les accidents et incidents se produisant sur la plate-forme

Une Fiche de Notification d'Evènement Sécurité, couvrant entre autres les événements de sécurité aéroportuaire, a été élaborée par l'Exploitant.

Cette fiche est mise à disposition des agents du PCE qui la remplissent de leur propre initiative ou sur demande d'un tiers (agent de l'Exploitant, tiers intervenant sur l'aéroport), et la transmettent par fax dès sa rédaction au Responsable SGS.

Dès qu'un collaborateur de l'aéroport ou un tiers (personnel des entreprises exerçant sur l'aéroport, passagers) signale au PCE un événement de sécurité :

- L'agent du PCE se rend sur les lieux. (Si impossible en raison d'autres priorités majeures à traiter, envoyer un agent disponible Entretien Homme, Technique

Générale, Technique Spécialisée et coordonner la gestion de l'évènement par téléphone avec lui).

- L'agent constate la nature et l'origine de l'évènement
- Il contacte les services compétents pour répondre au mieux aux attentes immédiates :
Toutes Zones SSLIA (4618)
Zone Publique □ PAF (1749)
Zone Réservée □ BGTA (1747)
- Il avise systématiquement le cadre de permanence opérationnelle de l'évènement, qui se rendra sur site au plus tôt en cas d'incident grave (blessés, dégâts matériels importants, risque d'accident grave, paralysie ou entrave importante dans le traitement des vols)
- Il prend toutes les mesures nécessaires pour éviter un sur-accident de la personne (objet dangereux, risque permanent...) et pour mettre la zone en sécurité (plots, délimitation, contournement, confinement...)
- Il sollicite en cas de besoin l'intervention des techniciens de maintenance
- Il se tient à la disposition des services de secours pour faciliter leur intervention
- Dès que l'évènement est terminé, Il rédige une fiche de notification d'événements sécurité (FNE) à l'aide de la notice adéquate (Cf. Support S01).
- Il prend soin de conserver le maximum d'éléments permettant l'analyse ultérieure de l'évènement.
- Il peut indiquer dans la FNE (ou ultérieurement) des propositions d'actions correctives permettant de limiter le risque de reproduction de l'évènement qu'il a géré ou d'améliorer la gestion de ce type de risque.
- Il transmet par fax (23.56.33) la fiche de notification d'événements au Responsable Sécurité en joignant tous les documents qu'il a éventuellement recueillis et dépose l'original auquel il agrafe le récépissé du fax qu'il affiche sur le panneau « Information Opérationnelle » du PCE.
- Le Responsable Sécurité traite les fiches de notification d'événements
- Le CPO en poste collecte les FNE affichées, débriefe l'évènement avec le RSGS à qui il remet les FNE collectées.

Le responsable SGS effectue le traitement des événements de sécurité selon la procédure suivante :

Le RSGS étudie chacune des FNE qui lui sont transmises afin d'identifier clairement le type d'évènement en présence, isole, et transmet au moyen du Tableau récapitulatif des évènements liés à la sécurité, les FNE décrivant des évènements qui ne sont pas en rapport direct avec la sécurité aéroportuaire, Identifie des les « évènements sécurité » constituant des occurrences d'aviation civile et devant être notifié à l'état.

Pour chaque « évènement sécurité » identifié et notifié, le RSGS se rapproche du CPO qui a suivi l'évènement en temps réel, ou des agents à l'origine du constat d'incident, et réalise un rapport d'enquête en utilisant le Support S01 annexé à ce manuel. Ce rapport précise notamment :

- les circonstances dans lesquelles l'évènement s'est produit,
- ses causes identifiées,
- les enseignements qui ont pu en être tirés.

Le Responsable SGS analyse les circonstances et les causes de l'évènement afin de déterminer:

- les non conformités : exigence règlementaire non respectée, procédure mal ou pas appliquée, absence de référentiel suffisant pour l'exercice des activités, indisponibilité ou obsolescence des équipements utilisés,
- les remarques : propositions d'amélioration des modes opératoires, du système documentaire ou des équipements, d'actions de sensibilisations..... pour renforcer l'efficacité de la prévention de la sécurité
- les points forts : performance d'un mode opératoire, du système ou d'un équipement qui a permis de limiter la gravité des conséquences de l'évènement

Si aucune action corrective ne peut influencer pour réduire la gravité ou le degré d'occurrence de l'évènement, le RSGS l'indique dans la conclusion de son rapport. Le RSGS envoie chaque rapport d'enquête au Directeur d'Aéroport, en indiquant les non-conformités et les remarques qu'il a identifiées à travers l'analyse de l'évènement.

Le directeur d'aéroport valide le rapport d'enquête, en désignant le cas échéant le responsable du plan d'actions correctives, puis vise le rapport d'enquête qu'il transmet au RSGS pour enregistrement et diffusion aux destinataires identifiés dans le rapport et au responsable du plan d'actions correctives.

Le RSGS enregistre l'ensemble des rapports d'enquête dans APPQUAL le logiciel de suivi des actions correctives.

Le traitement et suivi des actions correctives sont effectués par le Compliance monitoring

Le responsable du plan d'actions correctives est chargé de déterminer les actions à conduire pour pallier la réitération ou le degré de gravité de l'évènement SGS constaté.

Il identifie les actions à mener (modification documentaire, acquisition d'équipement, action de formation, évolution contractuelle, travaux de réaménagement....) et désigne un responsable chargé de la mise en œuvre de chaque action.

Le responsable du plan d'actions correctives détermine les échéances de mise en œuvre des actions en accord avec les responsables des actions.

Le Responsable SGS est chargé du suivi des incidents et accidents révélés par le système de remontée. Les informations collectées par le biais de la fiche de notification des événements de sécurité permettent au Responsable SGS de :

- s'assurer de l'aboutissement des actions préventives et correctives,
- d'alimenter le tableau de bord des critères et indicateurs de sécurité définis au préalable par l'Exploitant.
- De réaliser des bases statistiques du suivi de la sécurité
- De mettre à jour la matrice de management de risque de l'aéroport
- De mettre à jour l'indice de sécurité de l'aéroport

En ce qui concerne ses sous-traitants, l'Exploitant définit contractuellement l'obligation pour chacun d'eux d'assurer l'identification et de l'informer de tout événement lié à la sécurité aéroportuaire.

b) Notification à l'autorité compétente

a- Définition d'accident, incident grave et événement ainsi que les responsabilités correspondantes de toutes les personnes concernées

Accident : (Basée sur la définition OACI)

On parle d'accident lorsque :

- L'aéronef a subi des dommages ou des défaillances de structure ou ;
- L'aéronef est absent ou complètement inaccessible.

Incident grave : (Définition Eurocontrol)

Situation ayant presque conduit à une collision de l'aéronef avec le sol ou des obstacles.

Incident:

Tous les autres événements pouvant avoir un impact sur la sécurité de l'aéronef.

Toutes les données relatives aux accidents incidents graves ou incidents, sont stockées sur le serveur de l'aéroport. Elles sont ensuite analysées pour être transmises à la DSAC-SE dans les 72 heures suivant l'identification des circonstances de l'évènement, sauf si des circonstances exceptionnelles l'en empêchent.

Ces notifications sont transmises à l'adresse : dsac-se-incidents-aer@aviation-civile.gouv.fr

Procédures et modalités de la conservation des preuves, y compris les enregistrements, à la suite d'un événement à notifier obligatoirement.

Un tableau de suivi des événements de sécurité aéroportuaire est mis en place sur le serveur de l'aéroport disponible à l'ensemble des personnels.

L'ensemble des fiches de notifications sont conservées en format papier dans le bureau du responsable SGS.

b- Conformité aux directives de sécurité

L'autorité nationale ou inter-régionale ainsi que l'EASA peuvent émettre des consignes ou directives de sécurité applicables aux exploitants d'aérodrome.

Par ailleurs, dans le cadre du processus de veille réglementaire de l'entreprise, les responsables concernés sont informés de toute nouvelle exigence et une mise en conformité est alors enclenchée.

L'Aéroport d'Ajaccio met tout en œuvre pour mettre en place les actions requises afin de se mettre en conformité dans le délai imparti.

Lorsque c'est applicable, le processus de suivi de la conformité aéroportuaire permet de vérifier la conformité aux exigences de sécurité applicables.

c- Réaction à un problème de sécurité

Suite à un problème de sécurité, l'Aéroport d'Ajaccio met en œuvre toutes les mesures correctives immédiates, à sa charge et applique les consignes de sécurité prescrites par l'autorité compétente.

d- Traitement des recommandations de sécurité du Bureau Enquête Analyse (BEA)

Suite à un rapport émis par le BEA, lorsqu'il est concerné, l'aéroport d'Ajaccio met toutes les mesures de sécurité en œuvre afin de prévenir tout risque de répétition de l'accident.

Lorsque cela s'avère pertinent, l'aéroport Ajaccio prend également connaissance des rapports émis par le BEA concernant les autres aéroports afin de capitaliser sur les expériences.

11. Tiers intervenant sur la plate-forme

Toutes les dispositions du SGS de l'Exploitant s'appliquent aux activités de ses sous-traitants.

Chacun des contrats de sous-traitance en vigueur comporte une annexe sécurité dans lesquels sont intégrés les objectifs de sécurité minimum exigibles pour les activités sous-traitées ainsi que les modalités de mise en œuvre du SGS chez le sous-traitant (gestion des compétences, système de remontée des incidents, ...).

Le système de la sécurité intègre une coordination de l'action de l'Aéroport d'Ajaccio avec celles des tiers (tout organisme qui par son activité, peut avoir un impact potentiel ou réel sur la sécurité aéroportuaire), intervenant sur l'aéroport, dans un but d'amélioration de la sécurité aéroportuaire.

Pour ce faire, l'aéroport d'Ajaccio formalise, ses relations avec les tiers, à travers les conventions d'occupation et autorisations d'activité.

Par ailleurs l'Aéroport d'Ajaccio veille à ce que son SGS soit coordonné avec les éventuels SGS ou SMS (Système de Management de la Sécurité) que pourraient avoir mis en place certains tiers intervenant sur l'aérodrome.

- Les moyens pour assurer cette coordination sont principalement:
- Le dispositif de notification d'évènement
- la mise en place de la documentation
- l'organisation des comités de sécurité et LRST
- la mise à disposition de sensibilisations sécurité
- la diffusion des enseignements

- A travers les conventions d'occupation et autorisations d'activité, l'aéroport veille à ce que les tiers opérant sur l'aéroport, disposent des procédures de sécurité permettant de respecter les exigences applicables du règlement 216/2008 et ses modalités d'exécution ainsi que les exigences consignées dans le présent manuel. Un livret de sécurité est donné à chaque entité. Il reprend les consignes de sécurité et les principes de précaution.

12. Enregistrements de sécurité

Les enregistrements de sécurité sont tous les enregistrements qui permettent de tracer toutes les actions/données relatives à la sécurité. Ils sont établis et conservés de manière sécurisée pour apporter la preuve de la conformité aux exigences et au bon fonctionnement du SGS.

L'ensemble des données utiles pour comprendre les circonstances relatives à des événements liés à la sécurité est convenablement identifié, sécurisé, enregistré et conservé d'une manière qui garantisse la qualité et la confidentialité des données.

Pour le reste, les éléments sont conservés sur le serveur de l'aéroport dans la partie SGS

Les principaux enregistrements de sécurité utiles au SGS, sont les suivants :

- Les critères de performance;
- Le suivi des sensibilisations ;
- Les caractérisations de la sécurité ;
- Les dossiers d'enquête et d'analyse des événements liés à la sécurité ;
- Les formulaires de notification des changements ;
- Les évaluations d'impact sur la sécurité;
- Les comptes rendus des réunions : revues internes SGS, Comité de sécurité, LRST ;
- Les rapports des audits internes, contrôles et inspections
- Les enregistrements réglementaires liés à la certification (comptes rendus d'interventions relatives au péril animalier, SSLIA, les relevés d'inspections des clôtures, etc.)

13. Suivi de la performance de la sécurité

L'aéroport d'Ajaccio étudie et évalue l'efficacité du système et s'assure que la politique et les normes opérationnelles qui ont été définies sont suivies en permanence.

Ce processus est basé sur un suivi effectué par le compliance monitoring, qui réalise des audits, des contrôles et des inspections.

Des Revues sécurité permettent de partager sur la performance de la sécurité et de prendre des mesures relatives à celle-ci.

Suivi des indicateurs et plan d'actions

Le SGS suit les critères permettant de vérifier le respect des objectifs de sécurité définis pour son aérodrome et de détecter toute évolution négative pour la sécurité.

Le mécanisme de suivi mis en place, permet d'alimenter la matrice de risque et l'indice de sécurité.

Pour les critères risquant de ne pas être respectés, une analyse est menée afin d'identifier les raisons de cet échec et prendre les mesures correctives appropriées.

Les actions qui en résultent sont suivies dans le cadre du comité de promotion de la sécurité afin de vérifier leur efficacité et d'assurer une traçabilité des modifications du SGS.

Revue sécurité

L'aéroport d' Ajaccio procède à des revues de sécurité afin d'échanger et d'acter des décisions concernant la gestion de la sécurité aéroportuaire.

Ces revues ont lieu deux fois par an (la revue peut être avancée si le nombre d'événements de sécurité est important).

Les revues de sécurité internes sont des réunions organisées et animées par le Responsable SGS. Le Dirigeant Responsable préside cette instance. Les personnes invitées à participer aux revues sont d'une manière générale, les responsables des domaines liés à la certification.

Les revues de sécurité consistent en un examen systématique et régulier des mesures prises ou à prendre. Pour ce faire, le Responsable SGS établit préalablement à la réunion :

- bilan des critères relatifs à la sécurité ;
- bilan des résultats des audits;
- bilan des événements liés à la sécurité ;
- bilan des actions correctives ou préventives

Les réunions visent à recommander des améliorations lorsque des problèmes sont identifiés ou que des éléments précurseurs sont détectés. Elles visent également à vérifier l'adéquation des ressources attribuées au fonctionnement du SGS. Des mesures correctives à mettre en place sont décidées avec attribution des responsabilités et des échéances associées.

Le Responsable SGS effectue le suivi de leur mise en œuvre. Il avertit autant que de besoin le Dirigeant Responsable d'une éventuelle dérive dans la mise en œuvre des actions correctives.

Les résultats des revues de sécurité servent à alimenter le comité de sécurité aéroportuaire et le LRST.

14. Promotion de la sécurité

L'Aéroport d' Ajaccio organise deux Comité de Promotion de la Sécurité par an qui examinent tous les aspects relevant de la sécurité de l'aérodrome. Il s'agit d'une instance décisionnelle composée de toutes les entités de la plate-forme exerçant une activité côté piste.

- Fréquence : deux comités par an
- Préparation / animation : le Directeur d'aéroport, le Responsable SGS et les chefs de département.
- Participants : les représentants et/ou les correspondants sécurité des entreprises sous-traitantes et tiers, les représentants de la délégation de l'autorité de surveillance.
- Données d'entrée : les événements significatifs de la période, les critères et indicateurs associés et toute autre information relative à la sécurité, les comptes rendus du LRST.
- Données de sortie : le compte-rendu de réunion faisant état des décisions d'actions d'amélioration prises en séance.

L'objectif d'un comité de sécurité est de traiter des problèmes de sécurité pouvant survenir dans les activités en interface entre les différents acteurs intervenant sur la plate-forme. Il permet un croisement des informations relatives à la sécurité entre les différents acteurs intervenants sur la plate-forme. Le comité de sécurité examine les résultats de la performance en matière de sécurité (bilans des événements liés à la sécurité, tableaux de suivi des critères et indicateurs, tableaux des actions correctives et préventives ...).

Il fait l'objet d'un compte-rendu qui est archivé dans le logiciel APPQUAL et fait partie des enregistrements de sécurité.

15. LRST

L'aéroport d'Ajaccio anime un LRST. Cette instance traite des questions relatives à la sécurité des pistes.

Objectif : identifier et examiner les questions de sécurité locales, et examiner les solutions possibles, et les nécessités d'action.

- Fréquence : minimum une fois par an
- Préparation / animation : le Responsable SGS,
- Participants : SSLIA, OSV des principales compagnies, OCAF, départements technique et exploitation de l'exploitant, GTA.
- Données d'entrée : Comptes rendus précédents, incursion de piste, sorties de piste, gestion des FOD, etc...
- Données de sortie : le compte-rendu de réunion faisant état des propositions d'actions d'amélioration prises en séance.

Il fait l'objet d'un compte-rendu qui est archivé sur APPQUAL et fait partie des enregistrements de sécurité.

16. Diffusion des enseignements

La promotion de la sécurité constitue le mécanisme par lequel les leçons tirées d'enquêtes sur les événements relatifs à la sécurité et d'autres activités liées à la sécurité sont mises à disposition de l'ensemble des personnes concernées. Elle fournit également un moyen d'encourager le développement d'une culture positive de la sécurité et de garantir qu'une fois installée, cette culture de la sécurité est maintenue.

Le responsable SGS diffuse à tout niveau de son organisation, et aux tiers concernés, les enseignements tirés des retours d'expérience. Il maintient la sécurité au centre de ses préoccupations en tenant le personnel et les intervenants informés de toute action ou question importante, relative à la sécurité aéroportuaire.

Plusieurs outils sont déployés pour les retours d'expérience (Retour individuel suite à une notification, affiche REX, mailing, réunions, etc...)

17. Incitation du personnel

Le système de promotion de la sécurité comprend deux sens de partage d'information du personnel d'encadrement vers les agents, et inversement.

Une mention permanente inséré dans le « Bulletin sécurité » invite notamment tout agent à transmettre au Responsable SGS toute question ou proposition d'amélioration relative à la sécurité.

Chacune de ces sollicitations (orale ou écrite) fait l'objet d'une réponse dédiée du Responsable SGS transmise à l'agent par le moyen le plus adéquat. Cette réponse sera archivée par le Responsable SGS. Dans le cas où cette réponse induit la révision d'une procédure en vigueur par exemple, le Responsable SGS prend contact avec le rédacteur du document qui prend les mesures nécessaires à sa modification.

Dans le cas où le Responsable SGS juge que cette réponse revêt un caractère d'importance par rapport à la sécurité aéroportuaire sur la plate-forme, elle fait l'objet d'une communication dédiée à tous les agents via le « Bulletin sécurité » et d'un rapport d'analyse SGS.

18. Gestion de la sécurité des travaux EISA

Ce chapitre vise à décrire les actions mises en œuvre pour assurer la sécurité et la gestion des travaux en zone réservée, et en particulier sur l'aire de mouvement, pendant les phases de travaux.

Objet

- Après caractérisation de la nécessité d'une EISA ou de mise en œuvre de consignes particulières, le Chef du Département Technique désigne un responsable parmi ses collaborateurs en charge du projet qui participe à l'EISA ou à l'élaboration des consignes particulières.
- Le responsable du département technique en charge du projet organise les activités et les responsabilités - Met en œuvre ou s'assure de la mise en œuvre des mesures d'atténuation des risques prévues par l'étude de sécurité préalablement au démarrage des travaux, incluant les publications d'information aéronautique,
- S'assure de la mise en œuvre des consignes de sécurité à respecter durant la phase travaux telles que prescrites dans l'étude de sécurité,
- Détermine et augmente la fréquence de réunions de chantiers en fonction des occurrences d'incident de sécurité
- Procède aux rappels de consignes en cas de dérive constatée, dont il diffuse copie au Responsable SGS.

Déroulement des travaux

Dans le cas des travaux réalisés en interne par les sections techniques de l'aéroport le responsable du département technique en charge des travaux, désigne un conducteur de travaux qui :

- Assure la communication opérationnelle directe avec l'OC-AJA et le PCE.
- Assure la mise en place de la sécurité du chantier et veille à son maintien (une attention particulière sera portée au balisage et au marquage du chantier, au

nettoyage du chantier et de ses abords, à la prévention des risques de projection des matériaux, ...).

- Participe aux réunions de coordination du chantier.

Le responsable du département technique en charge des travaux organise et anime les réunions de suivi de chantier qui ont pour objectif de prévenir et de gérer les interfaces entre le chantier et les opérations aériennes.

Le responsable du département technique en charge des travaux établit et diffuse aux participants les comptes rendus des réunions de suivi de chantier.

Dans le cas de travaux réalisés par un prestataire sous-traitant de la CCIACS, le prestataire désigne un responsable en charge des travaux tel que stipulé dans les clauses du marché public dont il est attributaire.

Le Chef du département Technique désigne un correspondant des travaux parmi ses collaborateurs.

Le responsable des travaux désigne un conducteur qui :

- Assure la communication opérationnelle directe avec l'OC-AJA et le PCE. - Assure la mise en place de la sécurité du chantier et veille à son maintien (une attention particulière sera portée au balisage et au marquage du chantier, au nettoyage du chantier et de ses abords, à la prévention des risques de projection des matériaux, ...).
- Participe aux réunions de coordination du chantier.

Le responsable des travaux organise et anime les réunions de suivi de chantier qui ont pour objectif de prévenir et de gérer les interfaces entre le chantier et les opérations aériennes.

Le responsable des travaux établit et diffuse aux participants les comptes rendus des réunions de suivi de chantier.

Dans le cas des travaux réalisés par un titulaire d'une convention d'occupation temporaire, le titulaire désigne un responsable en charge des travaux tel que stipulé dans l'autorisation de travaux délivrée par la CCIACS. Le Chef du département Technique désigne un correspondant des travaux parmi ses collaborateurs.

Le responsable des travaux désigne un conducteur de travaux qui :

- Assure la communication opérationnelle directe avec l'OC-AJA et le PCE.
- Assure la mise en place de la sécurité du chantier et veille à son maintien (une attention particulière sera portée au balisage et au marquage du chantier, au nettoyage du chantier et de ses abords, à la prévention des risques de projection des matériaux, ...).
- Participe aux réunions de coordination du chantier.

Le responsable des travaux organise et anime les réunions de suivi de chantier qui ont pour objectif de prévenir et de gérer les interfaces entre le chantier et les opérations aériennes.

Le responsable des travaux établit et diffuse aux participants les comptes rendus des réunions de suivi de chantier.

Dans le cas des travaux réalisés par la Collectivité Territoriale de Corse, elle désigne un responsable en charge des travaux (qui peut être un sous-traitant). Le chef du département Technique désigne un correspondant des travaux parmi ses collaborateurs.

Le responsable des travaux désigne un conducteur de travaux qui :

- Assure la communication opérationnelle directe avec l'OC-AJA et le PCE. - Assure la mise en place de la sécurité du chantier et veille à son maintien (une attention particulière sera portée au balisage et au marquage du chantier, au nettoyage du chantier et de ses abords, à la prévention des risques de projection des matériaux, ...).
- Participe aux réunions de coordination du chantier.

Le responsable des travaux organise et anime les réunions de suivi de chantier qui ont pour objectif de prévenir et de gérer les interfaces entre le chantier et les opérations aériennes.

Le responsable des travaux établit et diffuse aux participants les comptes rendus des réunions de suivi de chantier.