



Règles de circulation airside

INFORMATIONS SUR LES DOCUMENTS	
CLASSIFICATION DES INFORMATIONS	Interne
RÉFÉRENCE DU PROCESSUS	
TYPE DE DOCUMENT	Manuel
SPÉCIALISTE DU DOMAINE	Aerodrome Operations Manager
APPROUVÉ PAR	Head of Aerodrome Operations
DATE D'APPROBATION	13/02/2026
AUTRE RÉFÉRENCE	AM, BHB

Table des matières

0. Introduction	6
0.1. Objectif	6
0.2. Scope	6
0.3. Responsabilités	6
0.3.1. Responsable du manuel	6
0.3.2. Autorités déléguées	6
0.3.3. Conformité	7
0.3.4. Modifications	7
0.3.5. Journal des modifications	8
1. Principes de sécurité	9
1.1. Badge et permis de conduire aéroportuaire	9
1.2. Surveillance	9
1.3. Sécurité personnelle	10
1.4. Politique relative au tabac et à l'alcool	10
1.5. Dégâts et blessures	11
2. Règles de circulation airside	12
2.1. Application	12
2.2. Limitations de vitesse	12
2.3. Panneaux et marquages	14
2.4. Marquages sur les aprons	17
2.4.1. Equipment staging area: blanc/rouge/blanc	19
2.4.2. Equipment parking area	21
2.4.3. Cargo pre-positioning area: points blancs	22
2.4.4. Aircraft stand service drive	23
2.5. Règles de priorité	24
2.6. Marshalls	24
2.7. Circulation et stationnement des véhicules	25
2.7.1. Circulation des véhicules	25
2.7.2. Stationnement de véhicules	27
2.7.3. Service drives	29
2.7.4. Aire de manœuvre	32
2.8. Transport d'animaux domestiques accompagnés	33
2.8.1. Conditions spécifiques pour le transport d'animaux domestiques accompagnés	33
2.8.2. Emplacement airside pour le stationnement temporaire	34
2.9. Distances de sécurité des aéronefs	36
2.9.1. Aéronefs stationnaires dont les moteurs ne tournent pas	36
2.9.2. Aéronefs avec moteurs en marche	39
2.10. Piétons et deux-roues	40
3. Matériel de roulage	41
3.1. Identification	41
3.2. Entretien et propreté	42
3.3. Stockage du matériel roulant et des équipements	43
3.4. Permis d'accès pour les véhicules	44
3.5. Responsabilités	47
4. Circonstances exceptionnelles	48
4.1. Courrier diplomatique	48

4.2.	Apron Warning System (AWS)	48
4.3.	Force du vent	49
4.4.	Danger de foudre	50
4.5.	Températures faibles, opérations hivernales	50
4.6.	Visibilité réduite	51
4.7.	Transport de marchandises dangereuses	51
4.8.	Fuelling/defuelling (ravitaillement en carburant)	52
4.9.	Incidents environnementaux	52
5.	Infrastructure	53
5.1.	Boarding bridge	53
5.1.1.	Position d'arrêt du boarding bridge	54
5.1.2.	Arrêt d'urgence du boarding bridge	55
5.2.	Docking Guidance System (DGS)	56
5.2.1.	Arrêt d'urgence DGS (aircraft docking stop)	56
5.3.	Hydrant Refuelling System (HRS)	58
5.4.	Point de collecte du fret, du courrier et des bagages trouvés	59
6.	FOD et équipements nuisibles	60
7.	Permis de conduire aéroportuaire	62
7.1.	Catégories	63
7.2.	Conditions	63
7.3.	Délivrance	64
7.3.1.	Période de validité	64
7.3.2.	Perte ou vol	64
7.4.	Permis de conduire aéroportuaire de catégorie A	65
7.5.	Permis de conduire aéroportuaire de catégorie B	65
7.6.	VTS (Vehicle Tracking System)	66
8.	Infractions	67
8.1.	Catégories d'infractions	67
8.2.	Mesures en cas de non-respect des règles de circulation	67
8.2.1.	Infractions individualisées	67
8.2.1.1.	Mesures supplémentaires	68
8.2.1.2.	Possibilité de réduire le bilan de points	69
8.2.2.	Infractions non individualisables	69
8.2.2.1.	Mesures en cas d'attribution d'infractions non individualisables	70
8.2.3.	Commission des infractions routières airside	70
8.2.3.1.	Objet, tâches et composition de la Commission	70
8.2.3.2.	Procédure d'appel	70
8.3.	Méthode de constatation des excès de vitesse	71
ANNEX		72
	Numéros de téléphone importants	72
Distribution des documents		72

Définitions

Aire de trafic

Voir [apron](#).

Aircraft stand service drive

[Service drive](#) réservé uniquement pour le trafic destiné pour un stand ou plusieurs stands spécifiques(s).

Airside safety box

Marquage du stand, indiqué par des lignes rouges et blanches délimitant la zone de sécurité autour de l'aéronef (y compris la zone ombrée rouge).

Cargo prepositioning area

[Equipment staging area](#) destiné uniquement aux wide body stands pour le pré-positionnement du fret et du courrier sur apron 9.

Double ligne blanche continue

Marquage qui indique jusqu'où les véhicules peuvent se rendre et qui ne peut absolument pas être franchi sans autorisation d'Airside Inspection et/ou du contrôleur aérien.

Matériel de manutention

Matériel utilisé lors du traitement d'un aéronef.

Aire de manœuvre

Zie '[Manœuvring area](#)'

Power supply

Alimentation électrique externe pour l'aéronef.

Simple ligne blanche continue

Marquage qui indique jusqu'où les véhicules peuvent se rendre ; cette ligne ne peut être franchie que pour se rendre à une destination en dehors du [service drive](#), aussi proche que possible de la destination.

Taxiway crossing marking

Damier blanc installé sur un [taxiway](#) ou [taxilane](#) et qui marque le croisement d'un [service drive](#) avec ce taxiway ou taxilane délimité et qui ne peut pas être franchi.

Véhicule immatriculé

Véhicule inscrit avec un numéro officiel d'immatriculation.

Voie de circulation

Voir [taxiway](#).

0. Introduction

0.1. Objectif

L'objectif de ce manuel est d'assurer et d'améliorer la sécurité et le bon déroulement du trafic à l'aéroport dans la zone non publique ([airside](#) et Brucargo landside restricted area [service drive](#) 90).

0.2. Scope

Ce manuel s'adresse à toutes les personnes active côté [airside](#). Toute personne active airside est censée connaître les règles de circulation. Des moyens sont également prévus pour faire respecter les règles énoncées dans le présent manuel. Un système de points sur le permis de conduire est utilisé pour suivre les infractions avec différentes gradations (voir 8 Infractions).

En ce qui concerne le [service drive](#) 90, l'identification et la vignette du véhicule ne sont pas obligatoires.

Les personnes qui conduisent de manière indépendante un véhicule airside et/ou Brucargo landside restricted area service drive 90 doivent être titulaires d'un permis de conduire aéroportuaire. L'utilisation de véhicules côté piste doit être limitée au strict minimum au niveau opérationnel. Tous les accès de personnes, de marchandises et/ou de véhicules au airside doivent être conformes à la législation en vigueur en matière de sécurité aéroportuaire et aux règles de circulation aéroportuaire décrites ci-dessous.

Ces règles de circulation sont incluses dans le Brussels Airport Handbook et peuvent être consultées par toute partie prenante :

- Sur www.brusselsairport.be (site web de Brussels Airport Company).
- Sur www.bruveiligheid.be (site web de la CCU).

Les règles de circulation sont disponibles en néerlandais, en français et en anglais. En cas de doute sur l'interprétation des règles de circulation, le texte néerlandais prime.

0.3. Responsabilités

0.3.1. Responsable du manuel

Le Head of Aerodrome Operations est responsable du manuel et est donc chargé de l'approbation de ce document. En outre, l'Aerodrome Operations Manager est responsable de l'élaboration, de la gestion et de la mise à jour du manuel, ainsi que de la communication, de la formation, de la mise à disposition des ressources nécessaires et la garantie de la conformité du manuel.

0.3.2. Autorités déléguées

Chaque employé doit informer son supérieur ou le responsable du manuel lorsqu'il soupçonne ou détecte une violation du manuel.

Pour chaque section du manuel, une personne responsable a été désignée, que vous retrouvez dans le tableau ci-dessous:

TABLEAU DES RESPONSABLES		
SECTIE	TITEL	VERANTWOORDELIJKE
0	Introduction	Documentation Quality
1	Principes de sécurité	Jean-Luc Proveniers
2	Règles de circulation airside	Jean-Luc Proveniers
3	Matériel de roulage	Jean-Luc Proveniers
4	Circonstances exceptionnelles	Jean-Luc Proveniers
5	Infrastructure	Jean-Luc Proveniers
6	FOD et équipement nuisibles	Jean-Luc Proveniers
7	Permis de conduire aéroportuaire	Jean-Luc Proveniers,
8	Violations	Jean-Luc Proveniers, Harald De Borger

0.3.3. Conformité

Ces règles de circulation sont édictées en application de :

- Articles 30 et 31 de l'[arrêté royal du 27 mai 2004](#) relatif à la transformation de la société Brussels International Airport Company (B.I.A.C.) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires ;
- Article 7,3° de l'[arrêté royal du 21 juin 2004](#) relatif à l'octroi de la licence d'exploitation de Brussels Airport à la société anonyme B.I.A.C ;
- [Arrêté royal 2003-04/66 du 1er décembre 1975](#) portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (WEGCODE).

0.3.4. Modifications

Les modifications apportées au manuel sont effectuées conformément aux règles établies dans le [toolkit](#) de Documentation Quality :

- Le texte nouveau / mis à jour est écrit en **vert**.
- Le texte daté est barré ~~en gris~~.

La révision du contenu du manuel par BAC a lieu au moins 3 fois par an et est publiée avec la publication du Brussels Airport Handbook.

Les révisions du document sont nécessaires en cas de :

- Changements dans les lois et règlements internationaux et nationaux relatifs à la sécurité en général et à la sécurité aéroportuaire en particulier ;
- Changements importants concernant les procédures, le personnel, les installations ou l'équipement.

Les modifications des règles de circulation sont annoncées par le biais du forum Airside Operations Meeting (AOM), de l'Apron Safety Committee (ASC) et des Safety Bulletins.

0.3.5. Journal des modifications

Toute modification des règles de circulation se fait sur ordre et sous la responsabilité du Head of Aerodrome Operations ('owner').

Pour chaque chapitre/paragraphe, le 'area expert' indiquera toutes les modifications approuvées par le 'owner' dans le tableau ci-dessous.

Chapitre/ Section	Date du changement	Area Expert (initials)	Supprimé	Nouveau	Modifié	Résumé des changements
2.3.6	13/02/2026	HDB			X	Ajout du zone sensible du jet blast
2.4.2.1	13/02/2026	HDB			X	Stationnement libre d'équipement
2.7.1.16	13/02/2026	HDB			X	L'utilisation de chariots ou de remorques dont on n'est pas propriétaire
2.7.1.17	13/02/2026	HDB		X		Avertir AI en cas de perte de palettes/conteneurs de fret
2.7.2.1	13/02/2026	HDB			X	Interdiction de stationner ou s'arrêter
2.7.2.14	13/02/2026	HDB		X		interdiction de stationner sur les places de stationnement d'autres parties
2.8.2.1	13/02/2026	HDB			X	Addition stationnement temporaire des animaux
2.9.1.6	13/02/2026	HDB			X	Placement des cales et 400Hz
2.9.1.8	13/02/2026	HDB			X	Les cônes et les cales ne doivent pas être retirés d'un emplacement d'avion attribué.
3.4	13/02/2026	HDB	X			Pour accéder au périphérique, le véhicule doit être enregistré
6.1	13/02/2026	KC			X	Informé Airside Inspection lors des obstructions
6.7	13/02/2026	HDB			X	Ajout de conteneurs
8.2.1.1	13/02/2026	HDB			X	En cas de retrait du permis de conduire, récupérable après 1 semaine

1. Principes de sécurité

1.1. Badge et permis de conduire aéroportuaire

Tout conducteur conduisant un véhicule [airside](#) (à l'exception des dispositions incluses dans chapitre 7 'Permis de conduire aéroportuaire') :

		Suivi permis de conduire	
1.1.1	Doit être en possession d'un badge d'identification aéroportuaire ou d'un permis d'accès temporaire ; il doit être porté de manière visible à airside (ainsi que dans la salle de bagages, qui est considérée comme airside).		1 p
1.1.2	Doit être titulaire d'un permis de conduire aéroportuaire de catégorie A ; la date de validité ne peut pas être expiré.		5 p
1.1.3	Tout déplacement airside doit être liés à une tâche professionnelle et avoir un point de départ ou d'arrivée situé airside. Les mouvements qui peuvent également être effectués landside ne peuvent pas être effectués airside.		1 p

1.2. Surveillance

Airside Inspection (AI) de Brussels Airport Company est responsable de la surveillance du trafic airside (y compris les parties contrôlées du [périphérique](#)). Ce service est autorisé à arrêter le trafic airside, à le modifier et/ou à prendre des mesures spéciales dans des circonstances exceptionnelles. Les infractions aux règles de circulation applicables airside sont constatées par Airside Inspection et peuvent donner lieu à des mesures.

		Suivi permis de conduire	
1.2.1	Les instructions données par Airside Inspection doivent être suivies immédiatement, même lorsqu'elles sont contraires aux règles de circulation.		5 p
1.2.2	Tous les documents d'identification, permis d'accès et permis de conduire de l'aéroport requis pour l'airside doivent être présentés immédiatement, sur demande, à tout membre du personnel d'Airside Inspection ou de Security. Chaque membre du personnel autorisé doit s'identifier auprès des personnes concernées. Si un conducteur n'est pas en possession de son permis de conduire aéroportuaire, il doit le présenter à Airside Inspection au début de son prochain shift ou jour de travail, faute de quoi son badge d'accès à Brussels Airport Company sera bloqué.		1 p
1.2.3	Si un conducteur conduit un véhicule airside pendant la période de retrait de son permis de conduire aéroportuaire ou s'il n'a jamais obtenu de permis de conduire aéroportuaire, il se verra refuser définitivement le permis de conduire aéroportuaire.		5 p commission

1.3. Sécurité personnelle

Suivi permis de conduire

- 1.3.1 Toute personne se trouvant [airside](#), y compris dans un véhicule, doit porter des vêtements de visibilité (au moins sur le haut du corps) en matériaux réfléchissants et fluorescents jaunes, rouges ou orange, conformément à la norme EN ISO 20471 (classe 2 minimum).



3 p

Ceci s'applique également aux :

- La salle de bagages, considérée comme airside;
- Aircrew.

Les exceptions suivantes à la règle ci-dessus seront tolérées par Brussels Airport Company si elles sont étayées par une évaluation des risques effectuée par chaque compagnie aérienne appliquant l'exception :

- Crew pendant le transfert accompagné entre le crew bus et l'aéronef par le chemin le plus court ;
- Les vêtements à haute visibilité ne sont pas nécessaires dans la cabine ou le cockpit de l'aéronef, ni dans les chargeurs haut stationnaires qui sont complètement arrimés à la porte de la cabine de l'aéronef.
- Visiteurs après autorisation préalable et sous la supervision d'Airside Inspection.



Fig. 1. Veste fluorescente et badge haute visibilité

1.4. Politique relative au tabac et à l'alcool

Suivi permis de conduire

- 1.4.1 Il est interdit de fumer (y compris une e-cigarette) et d'allumer des feux airside, même à l'intérieur du matériel roulant, à l'exception des endroits approuvés et désignés par Brussels Airport Company.



5 p

- 1.4.2 Il est interdit à toute personne de conduire du matériel roulant sous l'influence de boissons alcoolisées, d'anesthésiques, de substances somnifères ou hallucinogènes ou de drogues qui pourraient affecter la conduite d'un véhicule ou mettre en danger les autres usagers de l'aéroport. Cette disposition s'applique également aux personnes qui



5 p

effectuent des tâches airside sans nécessairement conduire un véhicule ou du matériel roulant. La personne qui a un taux d'alcool supérieur à 0,2 pour mille est considérée comme étant sous l'influence d'alcool.

1.5. Dégâts et blessures

Chaque partie a la responsabilité de veiller à ce que son personnel travaille en toute sécurité. En cas d'incidents et d'accidents, le manutentionnaire mènera une enquête approfondie sur les causes de l'accident. Ce rapport sera spontanément transmis à Health & Safety (H&S) de Brussels Airport Company. BAC se réserve le droit d'auditer ce rapport. En cas de négligence, BAC peut prendre elle-même les mesures nécessaires, aux frais de la partie impliquée.

		Suivi permis de conduire	
1.5.1	Dans l'intérêt de la sécurité aérienne, toutes les collisions et tous les dommages aux aéronefs, même mineurs, doivent être immédiatement signalés à Airside Inspection. Airside Inspection: +32 2 753 69 00		5 p
1.5.2	Tout accident entraînant des blessures ou des dommages aux installations de Brussels Airport Company doit être immédiatement notifié à Airside Inspection.		3 p
1.5.3	Les personnes impliquées dans l'un des accidents susmentionnés ainsi que les témoins doivent rester sur les lieux jusqu'à ce que Airside Inspection se rende sur place, puis s'identifier auprès de cette personne comme étant la personne impliquée ou le témoin. S'il est impossible pour les témoins de rester sur le lieu de l'accident en raison d'engagements qui ne peuvent être reportés, ils peuvent quitter le lieu de l'accident après avoir obtenu l'autorisation de la personne chargée de la constatation de l'accident. Après avoir exécuté l'engagement urgent, ils doivent se présenter à Airside Inspection.		1 p
1.5.4	Les interventions médicales urgentes doivent être communiqué à Fire & Emergency Services (FES). La coordination est assurée par FES. Si une ou plusieurs ambulances supplémentaires ou un SMUR sont nécessaires, l'appel est assuré par Fire & Emergency Services et l'accompagnement de ces ambulances est assurée par Airside Inspection. Fire and Emergency Services: +32 2 753 63 63		1 p

2. Règles de circulation airside

Les principes du "Règlement général de police de la circulation routière" (A.R. du 1/12/1975) restent d'application sauf s'il en est dérogé dans le présent règlement de circulation. Cette section fait également référence aux limitations de vitesse, au marquage au sol, etc. spécifiques à la circulation [airside](#).

2.1. Application

	Suivi permis de conduire
2.1.1 A l'exception des dispositions contenues dans le présent règlement, l'AR du 01/12/1975 portant "règlement général sur la police de la circulation routière" s'applique airside.	   Commission

2.2. Limitations de vitesse

Airside Inspection est autorisée à effectuer des contrôles de vitesse conformément aux procédures, ce qui peut entraîner le retrait du permis de conduire aéroportuaire ou d'autres sanctions. Ces contrôles peuvent être effectués à l'aide d'un cinémomètre, mais aussi par détermination en suivant le véhicule ou grâce à des panneaux indicateurs de vitesse.

Ces limitations de vitesse ne s'appliquent pas aux véhicules des services de sécurité et d'urgence s'ils utilisent leurs feux clignotants prioritaires (feu bleu).

	Suivi permis de conduire
2.2.1 Une limite de vitesse générale de 50 km/h maximum s'applique sur le périphérique :	
Entre 51 km/h et 69 km/h	 1 p*
Entre 70 km/h et 90 km/h	 3 p*
> 90 km/h	 5 p*

* être titulaire d'un permis de conduire valide en tant que conducteur.

Suivi permis de conduire

2.2.2 Une limite de vitesse générale de **30 km par heure maximum** s'applique sur les [service drives](#):

Entre 31 km/h et 50 km/h



3 p*

Entre 51 km/h et 60 km/h



5 p*

> 60 km/h

C

Déterminé
par la
Commission

* être titulaire d'un permis de conduire valide en tant que conducteur.

Suivi permis de conduire

2.2.3 Sur les [aircraft stand service drives](#) la vitesse est limitée à **5 km par heure**



3 p

2.2.4 Une limitation de vitesse de **5 km par heure maximum** s'applique aux [aircraft stands](#).



3 p

2.2.5 En marche arrière, la vitesse est limitée à **5 km par heure**.



3 p

2.2.6 Une limite de vitesse générale de **5 km par heure maximum** s'applique dans les salles de bagages.



3 p

2.2.7 Seuls les véhicules électriques sont autorisés dans les salles de bagages et uniquement ceux qui sont strictement nécessaires.



1 p

2.2.8 Les véhicules électriques entrant dans les salles de bagages doivent être équipés d'un système qui limite automatiquement leur vitesse. Les conditions à respecter ont été décrites dans les [conditions d'utilisation](#) et publiées dans le BHB.



Commission



Fig. 2. Limitations de vitesse dans des salles de bagages

- 2.2.9 Observations de comportements qui compromettent ou risquent de compromettre la sécurité, tel qu'une vitesse non adaptée dans des endroits où cela présente un risque (par exemple, mais sans s'y limiter : près des stands, aux sorties de la salle des bagages, ...) ou un comportement inapproprié du véhicule (par exemple, mais sans s'y limiter : un virage trop rapide avec une remorque qui peut entraîner le renversement du véhicule) est inacceptable et sera considéré comme une infraction grave de ces règles de circulation.



Commission

2.3. Panneaux et marquages

Les marquages sont présentés dans les couleurs suivantes :

- **BLANC** en ce qui concerne la sécurité de la circulation et le parking des véhicules sur les [aprons](#).
- **JAUNE** en rapport avec la sécurité des mouvements d'aéronefs (centreligne des [taxiways](#) et marquage du stand).
- **ROUGE** en rapport avec le danger.

Suivi permis de conduire

2.3.1 Double ligne blanche, ligne de bordure

Cette ligne ne peut être franchie qu'avec l'autorisation d'Airside Inspection et/ou d'[ATC](#).



5 p



Fig. 3. Double ligne blanche pleine

2.3.2 Service drive avec une simple ligne blanche, ligne de bordure

Cette ligne ne peut être franchie que pour atteindre une destination située en dehors du [service drive](#) le plus près possible de cette destination.



1 p



Fig. 4. Service drive: simple ligne blanche

2.3.3 Croisement d'un service drive avec un taxiway

A l'intersection d'une [taxiway](#), la ligne de bordure du service drive est peinte en blocs alternés ; cette ligne ne doit pas être franchie.



5 p



Fig. 5. Intersection service drive et taxiway

2.3.4 Arrêt obligatoire

Il est interdit de franchir un marquage STOP sans s'être arrêté au préalable.



3 p



Fig. 6. Marquages STOP

2.3.5 Priorité aux avions - arrêt obligatoire

Des panneaux d'avertissement ont été installés à certains endroits [airside](#), invitant les conducteurs à redoubler de vigilance à l'égard des aéronefs en mouvement et à respecter les règles de priorité à l'égard des aéronefs.

Même s'il n'y a pas d'aéronef en vue, il ne faut pas franchir un marquage STOP sans s'arrêter au préalable.



5 p



Fig. 7. Aéronef prioritaire - toujours obligé de s'arrêter

2.3.6 Panneaux de signalisation/marquages de danger particulier



1 p

Panneau ou marquage de danger indiquant les endroits où le jet blast (échappement de réacteurs) est susceptible de causer des nuisances.

À certains endroits, la limite de la zone sensible du jet blast est délimitée par un marquage rouge discontinu (aucun conteneur à bagages ou à fret vide ne peut être placé dans cette zone).



Fig. 8. Panneau ou marquage de danger Jet blast

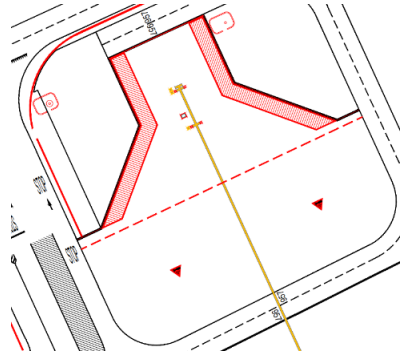


Fig. 9. Marquage délimitant la zone sensible du jet blast

2.3.7 Service drive stop bar



5 p

Un service drive stop bar est composé d'un système de feux rouges incorporées dans la voirie, qui peuvent être allumées en permanence ou temporairement.

Il est strictement interdit de franchir un stop bar illuminé et il convient de choisir un autre itinéraire.



Fig. 10. Service drive stop bar

2.4. Marquages sur les aprons

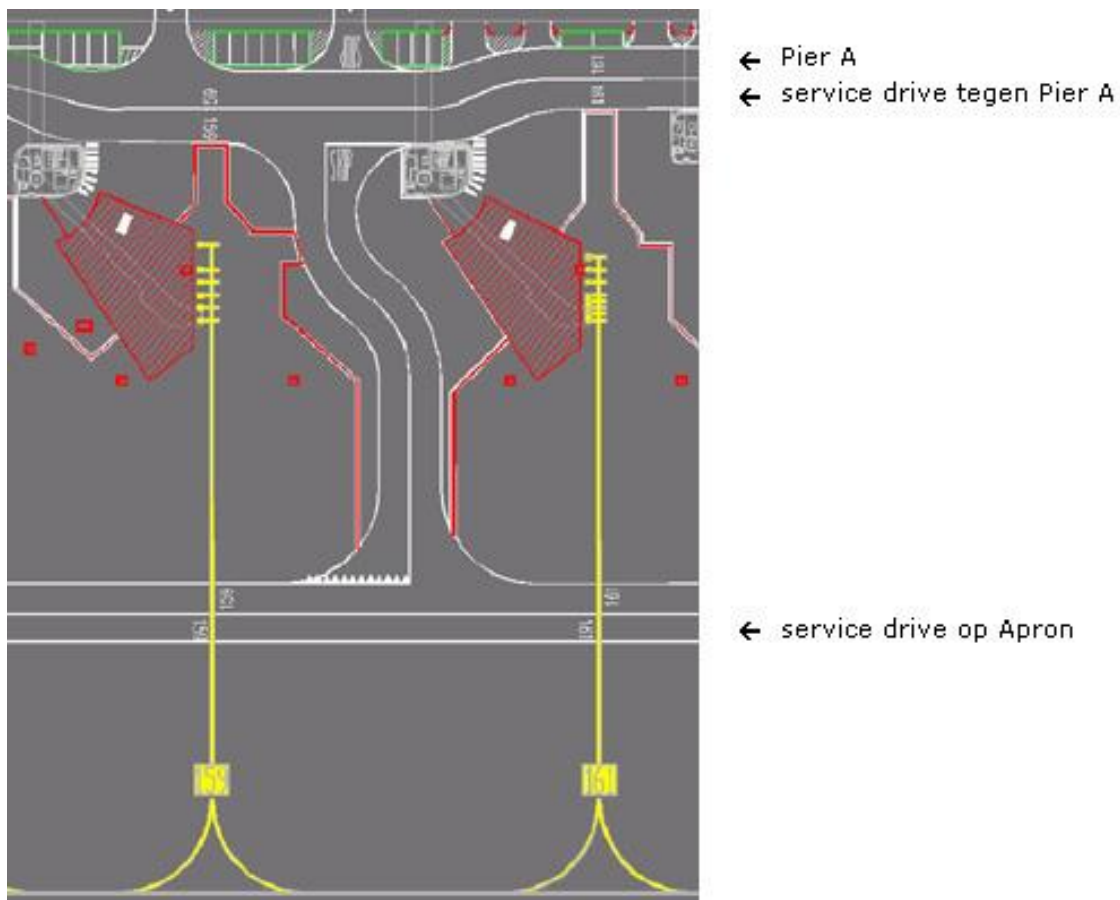


Fig. 11. Positions 159 et 161 à la Jetée A avec un service drive devant et un service drive derrière le poste de stationnement d'avions

Numérotation de stand

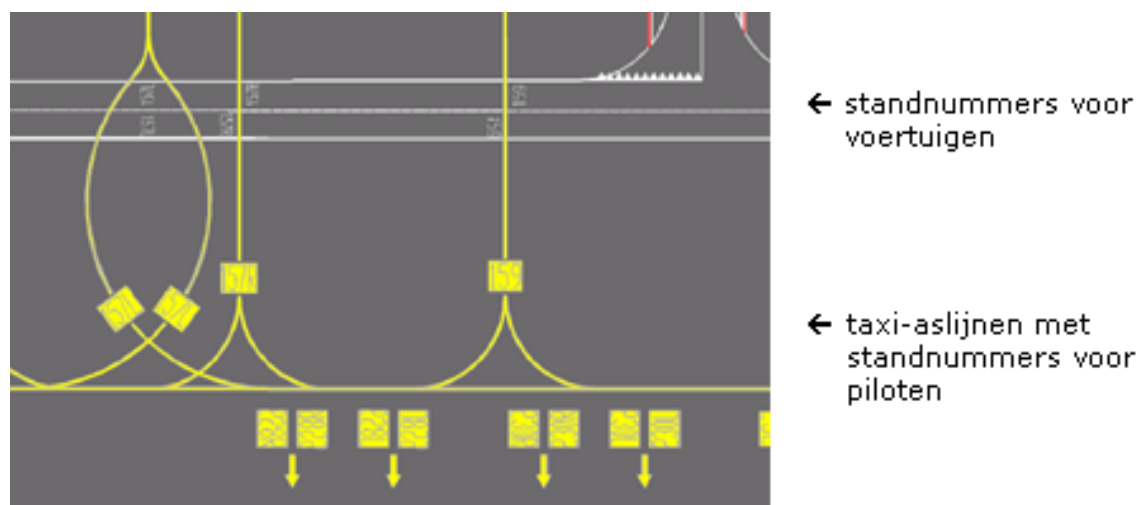


Fig. 12. Numérotation des stands pour les véhicules et les pilotes

Marquage sur un Aircraft stand

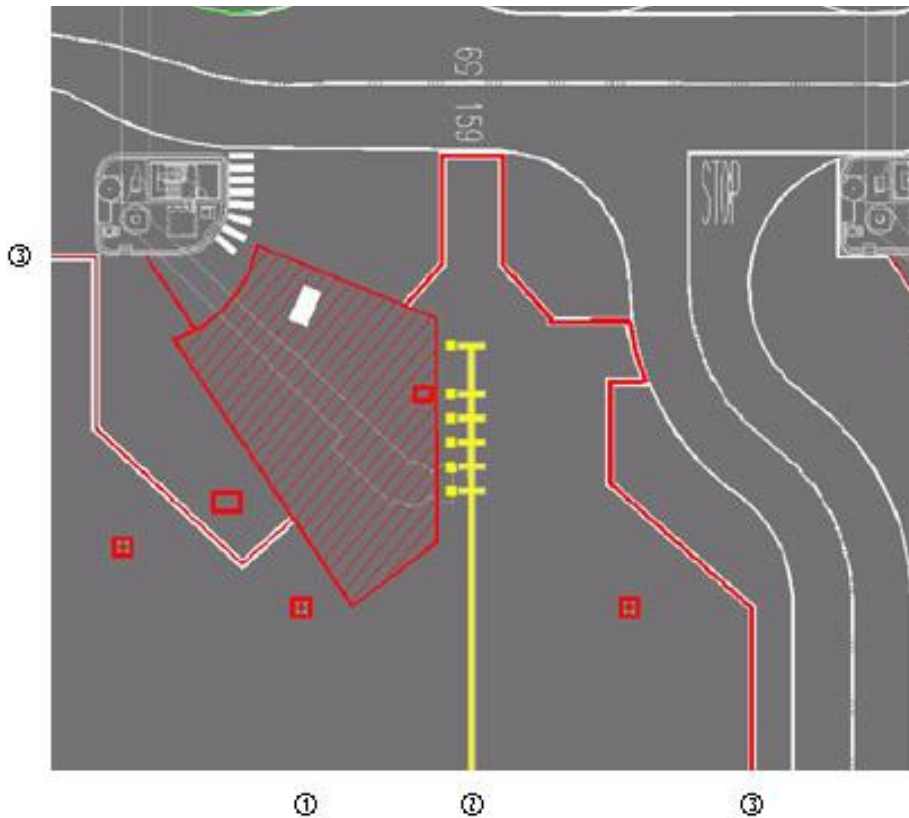


Fig. 13. Marquage sur un aircraft stand

Légende :

- **Zone ombrée en rouge** : la zone de mouvement du boarding bridge - stationnement et immobilisation interdits.
- **Ligne jaune** centerline que les pilotes suivent jusqu'à la position d'arrêt.
- **Ligne blanche-rouge-blanche** safety line qui délimite l'[equipment staging area](#).

2.4.1. Equipment staging area: blanc/rouge/blanc

Zone située entre la ligne de bordure blanche du service drive et le stand safety line blanc/rouge/blanc.

Suivi permis de conduire

- 2.4.1.1 A l'intérieur de cette zone, le matériel nécessaire pour la manutention des aéronefs peut être disposé **20 minutes avant l'arrivée de l'aéronef**. Dès que les activités de manutention et de service effectuées, cette zone doit être libérée - pas d'aire de stationnement !



3 p

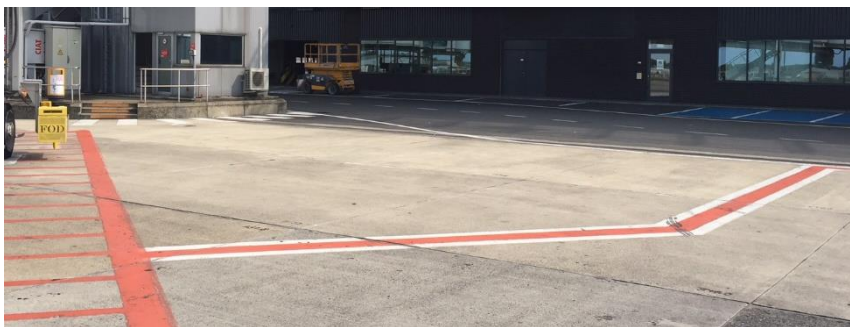


Fig. 14. Equipment staging area

Sur les stands 'power in – power out', la staging area est délimitée par un marquage blanc-rouge intermittent. Il est obligatoire de dégager complètement cette zone de staging de tout matériel et véhicules **avant le départ de l'aéronef**.



Fig. 15. Staging zone sur les stands 'power in – power out'

2.4.1.2 Zones de pré-positionnement de chocks et de cônes sur l'apron 51C:

Sur [apron](#) 51C (power-in/power-out stands), des zones de marquage intermittent blanc/rouge sont prévues pour le pré-positionnement de chocks et de cônes. Une fois les activités de manutention et d'entretien effectuées, ces zones doivent être libérées. Il ne s'agit pas d'un [equipment parking areas](#).



1 p



Fig. 16. Chocks et cônes de prépositionnement – apron 51c

Sur le staging area de certains stands, des zones ont été marquées pour le positionnement de certains [GSE](#) (ex : escaliers, [GPU](#), ...). Ces zones sont uniquement prévues à prépositionner des équipements avant l'arrivée d'un vol conformément aux règles relatives à l'utilisation des staging areas.

2.4.1.3 Staging areas sur apron 9

- Le matériel peut être positionné dans les staging area 60' avant l'arrivée de l'aéronef et doit être enlevé au plus tard 30' après le départ de l'aéronef.
- Entre les rotations de deux aéronefs pris en charge par le même manutentionnaire sur le même stand, le matériel peut être stationné sur le staging area (partie avant du stand) pour préparer la rotation suivante. Après la manutention de la dernière rotation par le même manutentionnaire sur le même stand, tout le matériel doit être retiré du staging area au plus tard 30 minutes après le départ de l'aéronef.



3 p

2.4.2. Equipment parking area

Suivi permis de conduire

- 2.4.2.1 Zone délimitée par une ligne blanche continue et dans laquelle il est possible de stationner librement son équipement. une zone de texte indique à quel usager de l'aéroport elle est attribuée. Dans les places de stationnement qui ne comportent pas de nom, le stationnement est libre. Il est interdit de stationner sur les equipment parking areas les places de parking réservées à d'autres parties.



3 p



Fig. 17. Equipment parking area

Lorsque l'equipment parking area est adjacente à la safety line, une ligne blanche supplémentaire a été installée sur le côté du parking area ; à l'intérieur de cette zone, le stationnement est libre.

Les equipment areas ont été dotées d'une zone de texte supplémentaire en vert indiquant "equipment parking area".

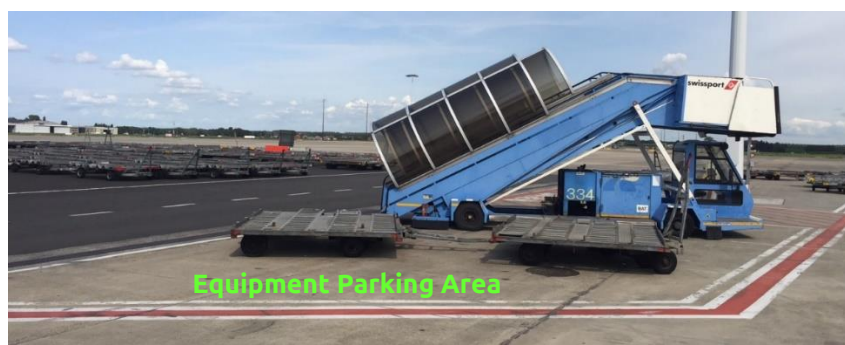


Fig. 18. Equipment parking area adjacente à la safety line

- 2.4.2.2 La prévention des FOD et du verglas/neige dans les zones privées relève de la responsabilité de la partie à laquelle la zone est attribuée.



3 p

2.4.3. Cargo pre-positioning area: points blancs

Suivi permis de conduire

- 2.4.3.1 Sur [apron 9](#), des cargo pre-positioning areas sont prévues à côté des staging areas normales. Elles ne sont prévues que pour les stands wide-body. Ces zones ne peuvent être utilisées que pour le pré-positionnement du cargo et du courrier destinés au traitement des aéronefs wide-body. Ces zones sont caractérisées par des segments de lignes angulaires aux coins, complétés par des lignes courts (+/- tous les 10m - voir l'illustration ci-dessous). Ces zones ne peuvent pas être utilisées pour le pré-positionnement des équipements vides. Ces zones doivent être libérées immédiatement après le départ de l'aéronef.



3 p

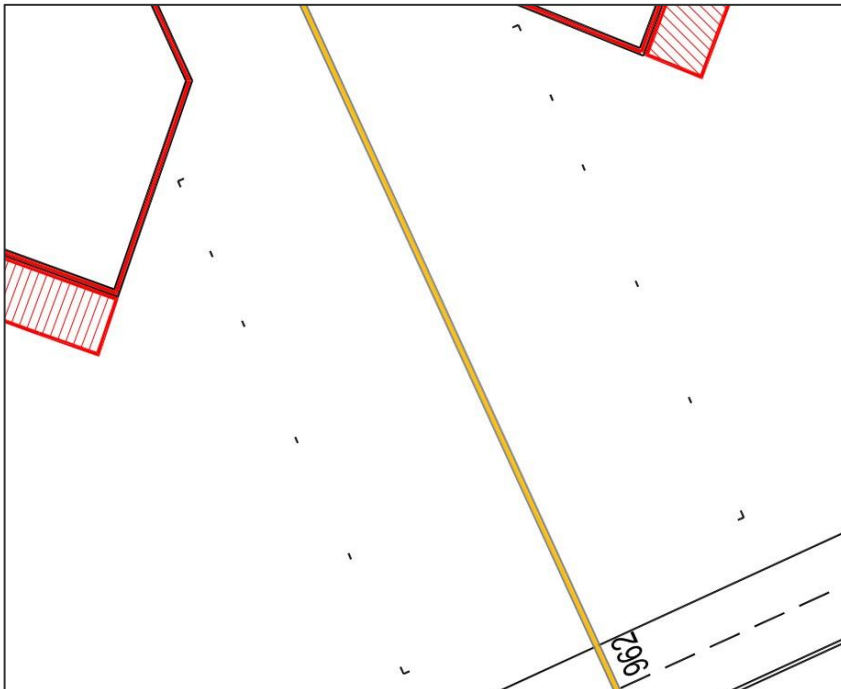


Fig. 19. Marquage cargo pre-positioning area

2.4.4. Aircraft stand service drive

Un [aircraft stand service drive](#) est un service drive dont les limites latérales sont pourvues d'un marquage en triangles, comme indiqué ci-dessous.

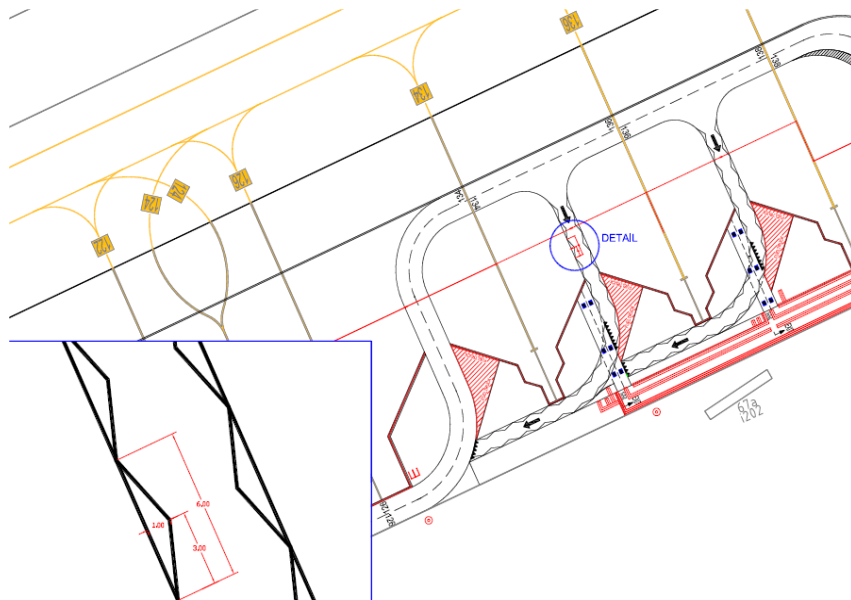


Fig. 20. Aircraft stand service drive

Suivi permis de conduire

- 2.4.4.1 L'aircraft stand service drive ne peut être utilisée que pour le trafic à destination et en provenance d'un aircraft stand adjacent. Le trafic de transit est interdit à tout moment. Les fuel trucks font exception à cette règle.



3 p

2.5. Règles de priorité

		Suivi permis de conduire	
2.5.1.1	La priorité absolue doit être accordée aux aéronefs stationnaires dont les anti-collision lights sont en fonctionnement.		5 p
2.5.1.2	La priorité absolue doit être accordée aux aéronefs en mouvement (remorqués, poussés ou autopropulsés). Après évaluation d'une infraction par la commission 'Verkeersinbreuken airside', le permis de conduire aéroportuaire peut être retiré pour une période plus longue.		C
2.5.2	Les véhicules des services d'urgence et de secours lorsqu'ils sont équipés de gyrophares bleus et/ou de sirènes.		5 p
2.5.3	Les véhicules des services de sécurité (+ Marshallers) lorsque leurs gyrophares jaunes sont en fonctionnement.		1 p
2.5.4	Les passagers à pied.		5 p
2.5.5	Les véhicules circulant de l'aire de manœuvre vers l'apron doivent céder le passage aux véhicules circulant sur l'apron.		1 p
2.5.6	Les véhicules circulant sur le service drive ont la priorité sur les véhicules venant de l'apron.		1 p

2.6. Marshallers

		Suivi permis de conduire	
2.6.1	Il est interdit d'obstruer la vue entre l'aéronef et le Marshaller pendant la procédure de signalisation.		5 p
2.6.2	Lorsqu'une activité de marshalling a lieu sur le service drive , toute circulation sur cette service drive doit s'arrêter jusqu'à ce que l'activité soit terminée. Le véhicule du marshaller sera positionné en travers du service drive. Il est strictement interdit de conduire derrière le marshaller pendant qu'il effectue sa mission de marshalling.		5 p
2.6.3	Le marshalling des aéronefs n'est autorisé que par les services de Brussels Airport Company (à l'exception du marshalling des aéronefs sur les plateformes de dégivrage pendant les activités de dégivrage et sur les aprons privées).		3 p

2.7. Circulation et stationnement des véhicules

2.7.1. Circulation des véhicules

Tout usager des routes [airside](#) doit toujours conduire de manière à ne pas mettre en danger sa personne ou d'autres personnes. Une attention particulière doit être accordée aux aéronefs qui approchent ou quittent leur stand.

		Suivi permis de conduire	
2.7.1.1	La conduite en marche arrière n'est autorisée que si la conduite en marche avant n'est pas possible.		1 p
2.7.1.2	Il est interdit de rouler sur un tuyau ou un câble (incendie/ PCA). Une attention particulière est requise pour les câbles suspendus sur les boarding bridges.		3 p
2.7.1.3	Le conducteur doit toujours s'assurer que la route est libre avant de mettre son véhicule en mouvement, et être conscient de la hauteur de son véhicule par rapport à la hauteur libre.		1 p
2.7.1.4	Les véhicules qui, en raison de leur taille ou de leur construction, offrent une mauvaise visibilité en marche arrière doivent être équipés de moyens visuels et sonores adéquats ou être accompagnés d'une deuxième personne pendant la manœuvre. Cette personne doit se trouver en dehors de la trajectoire et rester en contact visuel avec le conducteur.		1 p
2.7.1.5	Avant tout towing d'un aéronef, le véhicule de remorquage ne peut commencer ses opérations que lorsque les anti-collision lights sont allumés.		3 p
2.7.1.6	L'indication de la hauteur du véhicule (si elle est supérieure à 3,5 m) doit être indiquée dans la cabine de conduite à un endroit visible par le conducteur.		C
2.7.1.7	Le conducteur d'un véhicule doit s'assurer que son chargement est correctement fixé et qu'aucun bagage, plastique non-fixé, planches ou autres matériels ne peut être perdu au cours du déplacement. Les frets doivent être transportées dans et sur du matériel roulant approprié.		3 p
2.7.1.8	Le nombre d'unités remorquées ne peut excéder 6 unités (charrettes ou remorques). La longueur totale d'une remorque, tracteur compris, ne doit pas dépasser 30 mètres. Dans les salles de bagages, le train maximum se compose d'un tracteur et de 4 charrettes ou conteneurs sur des dollies (cf. ToU Règles internes des salles de bagages).		1 p

2.7.1.9	Les personnes ne peuvent être transportées que dans des véhicules destinés aux personnes.		1 p
2.7.1.10	Les chariots à bagages chargés doivent toujours être verrouillés (pendant le transport ou à l'arrêt).		1 p
2.7.1.11	Le timon des chariots et des remorques doit toujours être relevé à l'arrêt lorsqu'ils ne sont pas accouplés.		3 p
2.7.1.12	Il est interdit de transporter des bagages sur le toit des chariots ou au-dessus des ULD . Le transport de bagages au-dessus ou dans des véhicules (ouverts) n'est autorisé que s'il existe une protection suffisante, telle qu'une rambarde, afin de prévenir la perte des bagages en route.		1 p
2.7.1.13	Il est interdit de circuler sous les parties mobiles des boarding bridges (à l'exception des véhicules d'hiver et des balayeuses).		1 p
2.7.1.14	L'utilisation des moyens de communication mobiles pendant la conduite est considérée comme équivalente à celle d'un téléphone portable, ce qui est prévu dans le règlement général sur la police de la circulation routière ci-dessous : <i>« Sauf lorsque son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut utiliser, tenir en main ni manipuler aucun appareil électronique mobile doté d'un écran, à moins qu'il ne soit fixé au véhicule dans un support destiné à cette fin. »</i> L'utilisation d'un téléphone portable ou d'autres moyens de communication mobiles tenus en main est donc interdite pendant la conduite airside (sauf pour les services d'urgence et de secours lors d'interventions urgentes et pendant l'exécution des Winter Operations de Brussels Airport).		5 p
2.7.1.15	Il est interdit de circuler dans les zones ombrées en rouge des boarding bridges lorsque la boarding bridge est en mouvement.		3 p
2.7.1.16	L'utilisation de chariots ou de remorques dont on n'est pas propriétaire n'est pas autorisée pendant le transport vers et depuis l'aéronef , à l'exception des situations où un aéronef est entravé ou susceptible d'être entravé et pour le transport par l'Animal and Care Inspection Centre (ACIC).		1 p
2.7.1.17	En cas de perte de palettes ou de conteneurs pendant le transport, Airside Inspection doit être informée.		3 p

2.7.2. Stationnement de véhicules

Suivi permis de conduire

2.7.2.1	Il est interdit de stationner ou de s'arrêter dans les zones hachurées en blanc ou en rouge. Il est toutefois autorisé de circuler dans ces zones. Exception : seuls les camions de ravitaillement en carburant et les véhicules de la maintenance d'avions peuvent stationner sur les zones hachurées rouges située sur un stand uniquement durant la période de l'entretien des moteurs de l'avion et strictement limitée à cette période. Ces exceptions ne sont autorisées que lorsqu'aucun autre positionnement n'est possible. Une fois l'intervention terminée, ces véhicules doivent être déplacés immédiatement.		5 p
2.7.2.2	Le stationnement est interdit sur les fuel pits et dans les chambres des vannes du hydrant refuelling system (HRS).  <i>Fig. 21. Fuel pit</i>		1 p
2.7.2.3	Le stationnement est interdit devant les portes de secours.		3 p
2.7.2.4	Il est interdit de stationner devant les portes, volets et escaliers utilisés par les passagers ou les équipages (à l'exception des bus de passagers et des bus de crew lors de l'embarquement/débarquement).		1 p
2.7.2.5	Il est interdit de stationner un véhicule de manière à obliger les autres véhicules à faire marche arrière ; une attention particulière est requise pour les véhicules d'approvisionnement en carburant.		1 p
2.7.2.6	Les véhicules et le matériel de manutention ne peuvent être garés que dans des zones spécialement marquées à cet effet.		1 p
2.7.2.7	Sur les stands d'aéronefs, les véhicules et/ou le matériel de manutention doivent de préférence être garés de manière à pouvoir toujours quitter leur position sans faire marche arrière.		1 p
2.7.2.8	Pour les véhicules à l'arrêt, dont le moteur doit tourner pour pressuriser et/ou entretenir les systèmes hydrauliques ou		1 p

pneumatiques, ce véhicule doit toujours être immobilisé à l'aide du frein à main, de stabilisateurs ou de cales.

2.7.2.9	Les clés de contact des véhicules laissés sans surveillance doivent être retirées à tout moment. Les véhicules lents font exception à cette règle. Sont considérés comme des véhicules lents : - Tous le matériel de manutention définis dans la série de normes CEN 12312, y compris les escaliers mobiles pour aéronefs, les convoyeurs à bagages, les véhicules à carburant, les véhicules de dégivrage, les plates-formes de maintenance avec élévateur hydraulique à ciseaux, les push-back et releveurs de roues, les élévateurs à ciseaux et les transporteurs de conteneurs, les véhicules pour l'eau, les toilettes et les déchets, les véhicules GPU, les véhicules de conditionnement d'air et les démarreurs pneumatiques; - Tout tracteur agricole ou forestier ; - Toute remorque tractée exclusivement par les véhicules précités.		1 p
2.7.2.10	Les véhicules dont le moteur tourne ne peuvent pas être laissés sans surveillance, même s'ils ont été démarrés sans contact (sans clé de contact).		1 p
2.7.2.11	Il est interdit de stationner ou de laisser du matériel ou des véhicules à l'intérieur du aircraft safety box lorsqu'aucun aéronef n'est présent au stand.		5 p
2.7.2.12	Les véhicules d'une hauteur supérieure à 3,5 mètres ne sont pas autorisés à stationner ou à manœuvrer dans les voies de stationnement situées à la jetée B.		3 p
  <i>Fig. 22. Voies de stationnement jetée B</i>			
2.7.2.13	Le stationnement sur les service drives n'est autorisé que pendant les opérations de transport de personnes et avec l'activation des 4 clignotants.		5 p
2.7.2.14	Il est interdit de stationner sur les places de stationnement réservées à d'autres parties.		3 p

2.7.3. Service drives

Les service drives sont des routes délimitées par des lignes blanches continues sur l'aire de trafic, réservées à la circulation en toute sécurité de tous les équipements au sol et les véhicules.

Les véhicules qui ne peuvent pas utiliser le service drive en raison de leurs dimensions peuvent s'en écarter exceptionnellement, à condition de ne pas mettre en danger les aéronefs et les autres usagers et sous leur propre responsabilité.

Suivi permis de conduire

2.7.3.1 Il convient de toujours utiliser les service drives.



1 p

2.7.3.2 Les service drives situés derrière les stands d'aéronefs et représentés en orange sur les images ci-dessous sont interdites aux :

- Voitures ;
- Minicars ;
- Camionnettes.



3 p

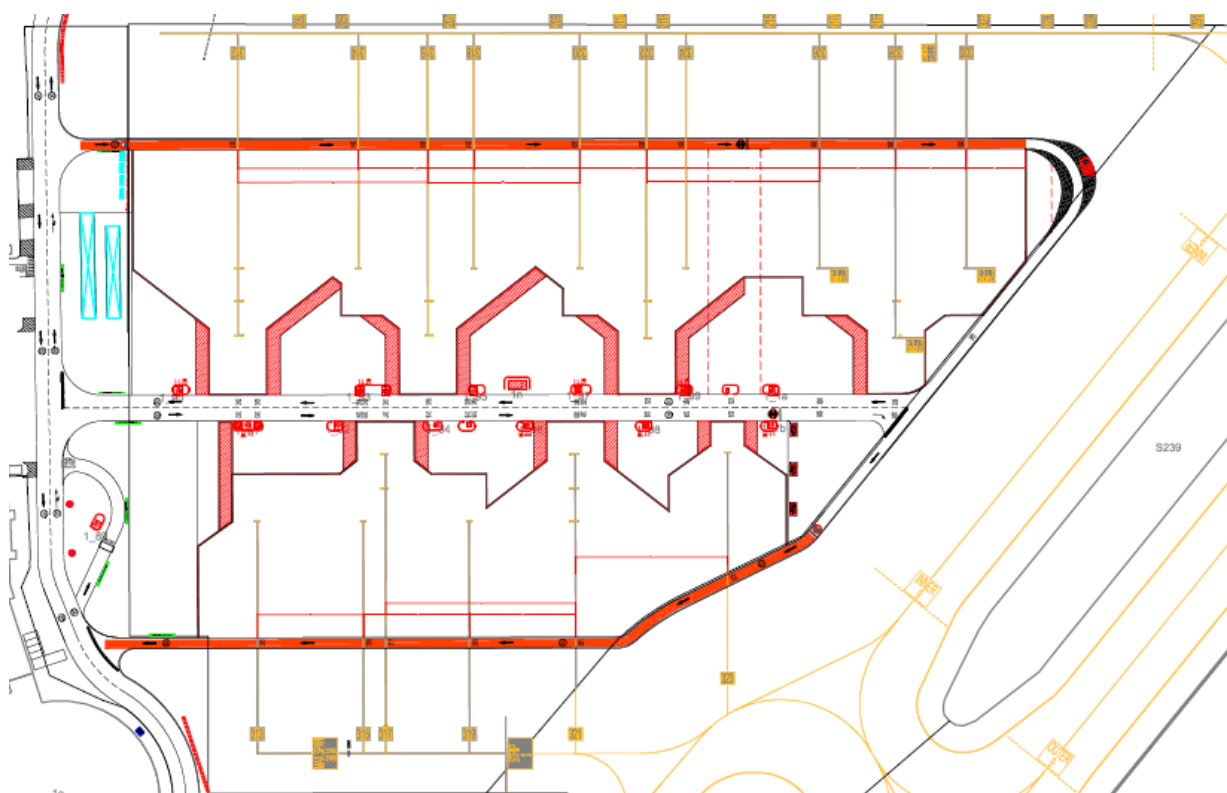


Fig. 23. Apron 3

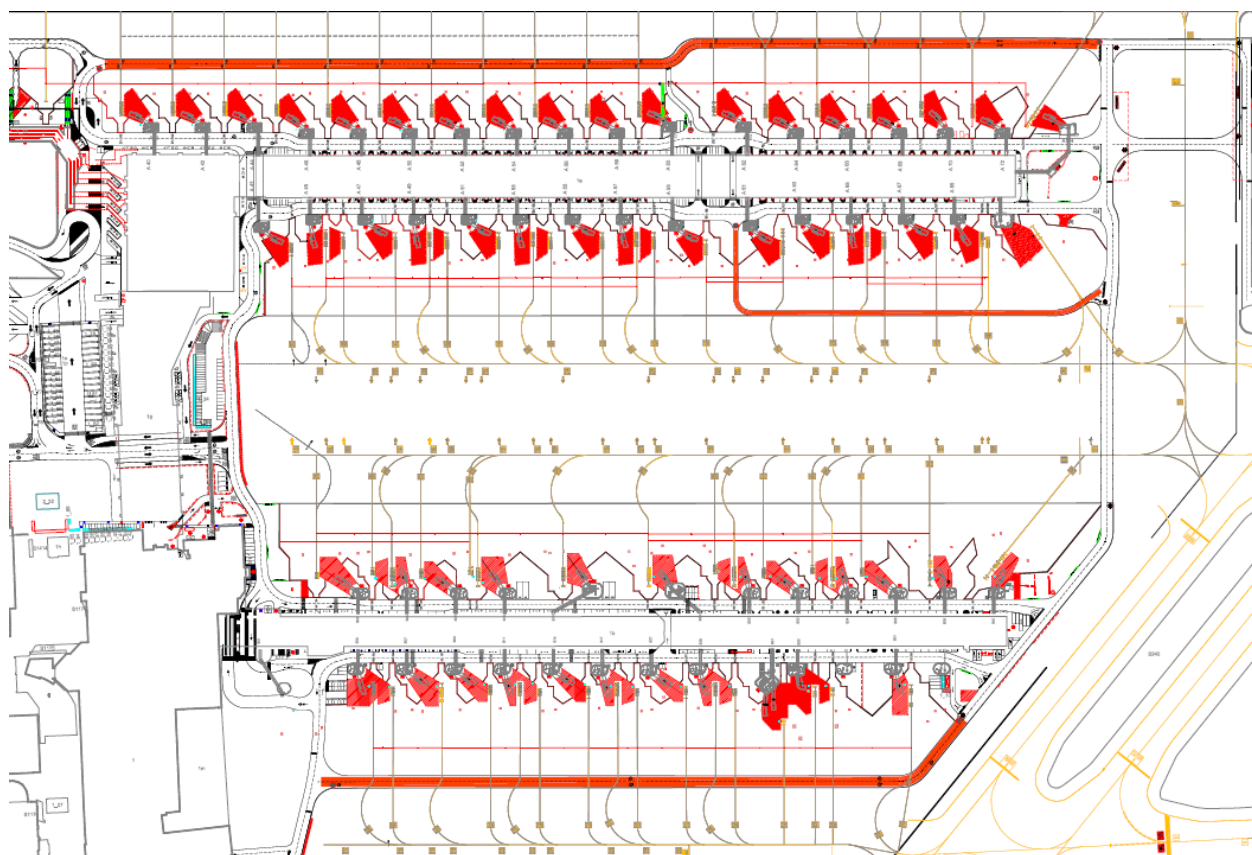


Fig. 24. Jetée A et Jetée B

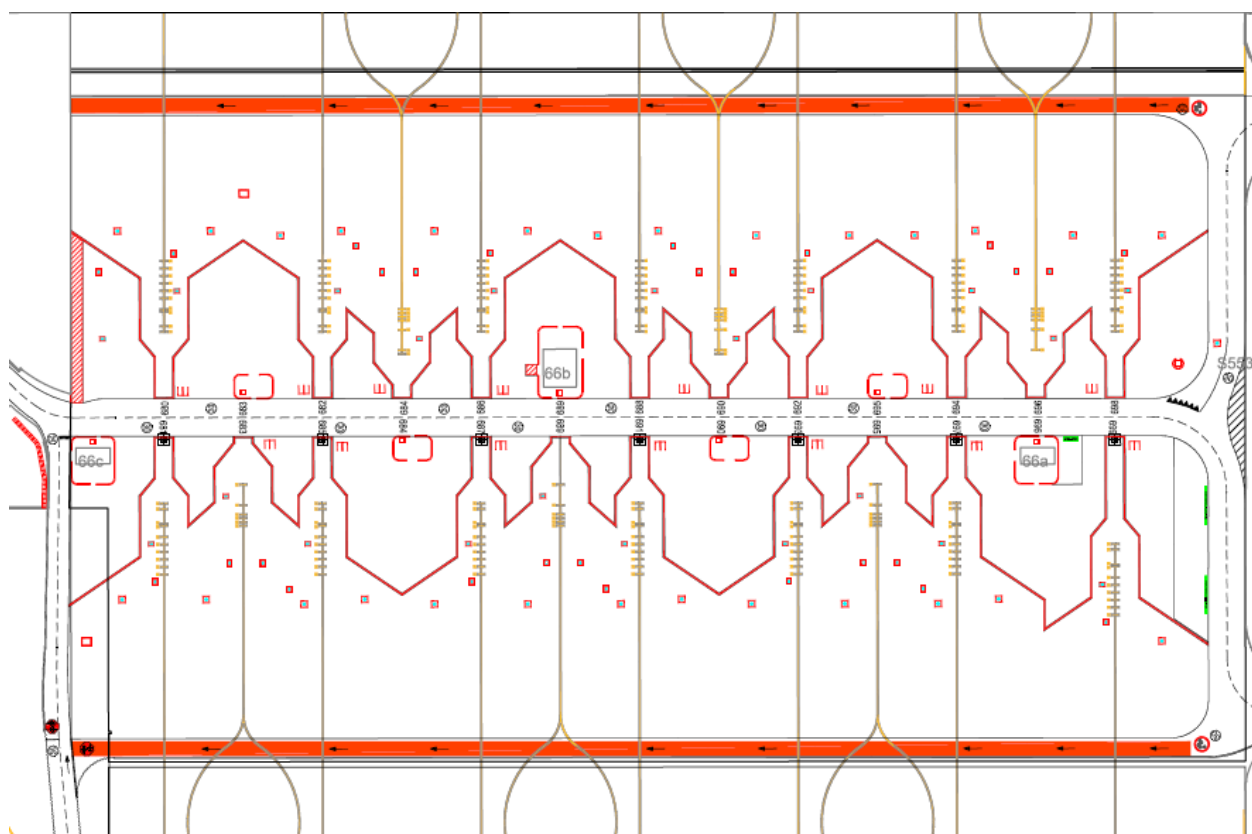


Fig. 25. Apron 60

Ces service drives comportent un panneau d'interdiction au sol, comme illustré ci-dessous.



Fig. 26. Panneau d'interdiction pour voitures, camionnettes et minibus

- 2.7.3.3 Les service drives marquées ci-dessous ("Fuel truck only") sont réservées aux mouvements de fuel trucks (à l'exception des services d'urgence et de secours et marshallers lors d'interventions urgentes et pendant l'exécution des opérations hivernales de Brussels Airport). Des transports exceptionnels peuvent être autorisés après accord et sous [follow-me](#) d'Airside Inspection.



3 p

Sur le service drive située derrière les stands 120-138, le passage n'est autorisé que pour les camions-citernes qui doivent approvisionner l'un de ces stands (pour le trafic de transit, les camions-citernes doivent également utiliser le service drive située devant les stands).



Fig. 27. Panneau indiquant que sur cette service drive, seuls les mouvements des fuel trucks sont autorisés.

- 2.7.3.4 Lorsque la destination se trouve en dehors du service drive, celui-ci doit être suivi aussi proche que possible de la destination. Les lignes de bordure ininterrompue ne peuvent seulement être franchie à cet endroit.



1 p

- 2.7.3.5 Si le service drive traverse un [taxiway](#), il ne faut en aucun cas gêner ou mettre en danger un aéronef en approche.



5 p

2.7.3.6 Il est interdit de circuler entre les barrières abaissées.

C

Déterminé
par la
Commission



Exemple barrières abaissées

2.7.4. Aire de manœuvre

Suivi permis de conduire

2.7.4.1 Personne ne peut pénétrer dans l'aire de manœuvre avec un véhicule sans avoir obtenu au préalable l'autorisation du contrôle aérien. Le conducteur est soumis aux instructions du contrôle aérien et doit rester en contact radio permanent avec ce dernier.



5 p

2.7.4.2 Tout véhicule circulant sur l'aire de manœuvre sans être accompagné doit être peint en jaune et équipé de gyrophares jaunes, avec les exceptions suivantes :

- Les véhicules des services d'urgence et de secours des pompiers de Brussels Airport peuvent être peints en rouge et équipés de gyrophares bleus ;
- Les véhicules de [push-back](#) ou de [towing](#) peuvent s'en écarter, mais ils empruntent toujours la route la plus courte pour quitter l'aire de manœuvre.



C

2.7.4.3 Les gyrophares doivent être activés de manière à pouvoir être suivis par le contrôle aérien.



3 p

2.7.4.4 Tout conducteur circulant sur l'aire de manœuvre doit être titulaire d'un permis de conduire aéroportuaire cat. B, sinon il doit être accompagné:

- Par un véhicule [follow-me](#) en contact radio avec le contrôle aérien;
- En cas des opérations hivernales, par un chef de convoi titulaire d'un permis de conduire aéroportuaire valide de catégorie B et en contact radio avec le contrôle aérien.



5 p

2.7.4.5 Les zones de sécurité des [runways](#) sont délimitées par :

- Marquages ;
- Panneaux ;
- [Stop bars](#).



5 p

Il est absolument défendu de franchir un stop bar quand les lampes sont allumées.



Fig. 28. Stop bar illuminé

2.7.4.6 Dans le cadre de la prévention 'runway incursion' et 'FOD on runway', le nombre de runway crossings doit être limité au strict nécessaire. Pour tous les mouvements prévus et/ou non urgents sur l'aire de manœuvre nécessitant une traversée de piste, un itinéraire alternatif (sans traversée de piste) via landside doit être utilisé dans la mesure du possible.



5 p

2.8. Transport d'animaux domestiques accompagnés

Le transport des animaux domestiques accompagnés doit être organisé de manière sûre. D'une part, le bien-être des animaux relève de la législation et doit être respecté. D'autre part, la sécurité [airside](#) doit être garantie à tout moment.

2.8.1. Conditions spécifiques pour le transport d'animaux domestiques accompagnés

Suivi permis de conduire

2.8.1.1 Les animaux (dans des cages spécifiquement certifiées pour le transport d'animaux vivants) sont transportés dans des chariots à bagages, et non à l'arrière d'un tracteur ou d'un autre véhicule.



3 p

2.8.1.2 Le chariot à bagages doit être verrouillé.



3 p

2.8.1.3	Le chariot à bagages doit être placé à l'avant de la remorque.		3 p
2.8.1.4	La cage de l'animal doit être solidement fixée à l'aide de sangles/cordons dans le chariot à bagages (il est interdit de la bloquer avec des bagages ou autres).		3 p
2.8.1.5	Lors du (dé)chargement de la cage dans l'aéronef à l'aide d'un tapis roulant, les deux rails du tapis roulant doivent être utilisés.		3 p
2.8.1.6	Les conditions météorologiques seront toujours prises en considération et les mesures nécessaires seront prises pour assurer le bien-être de l'animal, notamment en ce qui concerne les températures et autres conditions météorologiques susceptibles de nuire au bien-être de l'animal.		3 p
2.8.1.7	Les animaux vivants ne resteront pas dans les chariots plus longtemps que le temps nécessaire pour atteindre leur destination à l'aéroport.		3 p
2.8.1.8	Exceptionnellement, les animaux domestiques accompagnés doivent être transportés dans des cages sur un dollie, attachés à une palette, s'ils sont destinés à des vols conteneurisés ou palettisés.		3 p
2.8.1.9	Les animaux seront toujours traités avec respect pour leur bien-être.		C
2.8.1.10	La zone mentionnée à l'article 2.8.2 n'est pas destinée au stationnement des animaux domestiques accompagnés qui sont transportés comme bagages et voyagent avec le passager.		3 p

2.8.2. Emplacement airside pour le stationnement temporaire

Suivi permis de conduire

2.8.2.1	Les manutentionnaires sont tenus d'utiliser cet emplacement, situé sous le Connector, pour stationner les transports de frets contenant des animaux vivants lorsque le vol de passagers au départ est retardé de plus de 30 minutes. Chaque fois qu'un manutentionnaire stationne des animaux vivants à cet endroit, Airside Inspection doit en être immédiatement averti. De l'eau potable est disponible sur place, la clé du robinet peut être obtenue auprès d'Airside Inspection. Lorsque cet endroit n'est pas disponible, le responsable doit proposer à Airside Inspection une solution alternative, où le bien-être des animaux est garanti.		3 p
---------	---	---	-----



Fig. 29. Lieu de stationnement temporaire des animaux domestiques accompagnés

Cette zone d'attente doit également être utilisée par le personnel de l'ACIC (Animal and Care Inspection Centre) pendant la durée de la collecte des animaux domestiques accompagnés dans la salle de récupération des bagages. Les véhicules sont clairement identifiés par le logo de l'ACIC.



Fig. 30. Logo ACIC véhicules

2.8.2.2	La durée maximale de stationnement des animaux est de 4 heures. Le manutentionnaire est tenu de garder dans son entrepôt les animaux qui doivent attendre pendant plus de 4 heures leur transport vers l'avion.		3 p
2.8.2.3	Les animaux ne peuvent être laissés à aucun autre endroit airside, sauf autorisation explicite d'Airside Inspection.		3 p

2.9. Distances de sécurité des aéronefs

Certains éléments ont été inclus par Brussels Airport Company dans les règles de circulation indiquant les distances à respecter pour prévenir les incidents et les accidents dus aux échappements des aéronefs à réaction.

L'impact du souffle et de l'aspiration des moteurs d'aéronef en rotation sur l'environnement immédiat et les mouvements des véhicules de handling autour des aéronefs requièrent une attention particulière.

2.9.1. Aéronefs stationnaires dont les moteurs ne tournent pas

Suivi permis de conduire

- 2.9.1.1 La zone de sécurité s'étend jusqu'à un minimum de 4,5 mètres du contour de l'aéronef. Seuls les véhicules strictement nécessaires au traitement de l'aéronef et les bus de passagers sont autorisés dans la zone de sécurité.



3 p

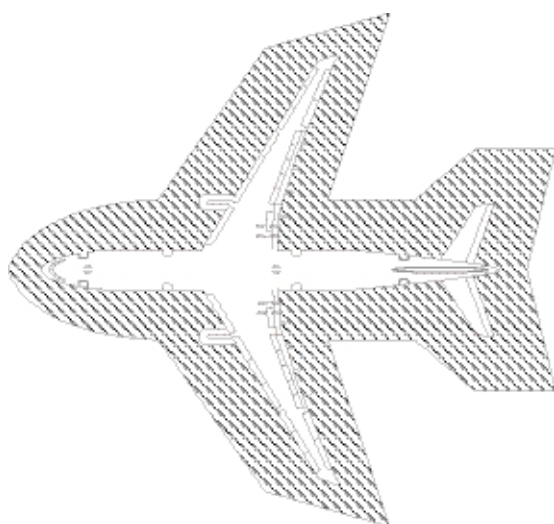


Fig. 31. Zone de sécurité autour des aéronefs stationné

- 2.9.1.2 Seuls les membres du personnel chargés d'installer l'alimentation électrique et les blocs sur la roue de nez sont autorisés à s'approcher de l'aéronef avant que les [anti-collision lights](#) ne soient éteints.
- 2.9.1.3 Il est interdit de circuler avec des véhicules ou du matériel de manutention sous les ailes ou le fuselage d'un aéronef, sauf si cela est nécessaire pour le handling de l'aéronef concerné.
- 2.9.1.4 Avant de pénétrer dans la zone de sécurité avec un véhicule, chaque conducteur doit effectuer un arrêt de sécurité (safety stop) afin d'éviter une collision avec l'aéronef en cas de défaillance des freins.



5 p



3 p



3 p

-
- 2.9.1.5 Les véhicules motorisés ne peuvent pas s'approcher de l'aéronef à moins de 4,5 mètres, à l'exception des bus de passagers et des véhicules nécessaires au handling (c.à.d. les véhicules qui ont une liaison fixe avec l'aéronef). Dans ce cas, ces véhicules doivent être accompagnés d'une deuxième personne, sauf s'ils sont spécialement équipés (par exemple, coupole transparente dans le toit et caméra à large spectre avec moniteur).
-  1 p
-
- 2.9.1.6 Lorsque l'aéronef entre dans le stand, les chocks (et les cônes) sont positionnés en dehors de la safety zone, c'est-à-dire à l'intérieur de [l'equipment staging area](#). Le câble [400Hz](#) peut être déroulé mais la fiche est tenue par la personne qui se trouve également en dehors de la safety zone. Le câble lui-même est placé devant le point d'arrêt 1 afin qu'il ne puisse pas être écrasé par l'aéronef (seulement applicable aux stands avec des [400Hz-pits](#)).
- Une fois que l'aéronef est complètement immobile **une personne désignée au préalable par l'agent de manutention** ~~et que le redcap donne le signal,~~ **peut placer** les cales ~~sont placées~~ au nose gear et connecter le 400Hz ainsi que le 400Hz support strap. L'ordre dans lequel ces opérations sont effectuées peut faire l'objet d'une discussion entre le handler et les compagnies aériennes. Brussels Airport Company ne donne aucune directive à ce sujet.
- Remarque :** la personne désignée doit être suffisamment formée/qualifiée pour cette tâche, les étudiants salariés ne sont pas éligibles.
-  3 p
-
- 2.9.1.7 Une fois que tous les moteurs sont complètement arrêtés, que les anti-collision lights sont éteints et que les blocs et les cônes sont en place, les personnes et l'équipement sont autorisés à entrer dans la zone de sécurité de l'aéronef.
-  5p
-
- 2.9.1.8 Les règles suivantes s'appliquent à l'utilisation et à la mise en place des chocks et des cônes :
- Cônes :**
- Les cônes ne peuvent être utilisés que pour sécuriser les aéronefs et ne peuvent être retirés du stand. L'utilisation non autorisée ou la détérioration des cônes doit être signalée à Airside Inspection.
- Les aéronefs « narrow body » sont sécurisés par un minimum de 5 cônes (2 au niveau des wingtips, 2 au niveau des moteurs et 1 au niveau de la queue de l'aéronef).
- Pour les aéronefs « wide body » au moins tous les moteurs, les wingtips et la queue de l'aéronef sont sécurisés par des cônes. Tous les cônes doivent rester autour de l'avion jusqu'à ce que la dernière opération de traitement (à l'exception de l'opération push-back) soit terminée.
-  3 p
- 
-

Chocks (blocs de roues):

Au minimum deux unités de roues doivent être sécurisés avec des chocks, sauf pour les aéronefs à hélice où seules des chocks au niveau de la roue de nez suffisent.

Les chocks et les cônes ne doivent pas être retirés d'un emplacement d'avion attribué.

2.9.1.9 Il est interdit de stationner des véhicules et du [GSE](#) dans toute zone rouge située au-delà du bout des ailes (wingtip) d'un aéronef.

Exception à cette règle est le cargo pre-positioning area.



3 p

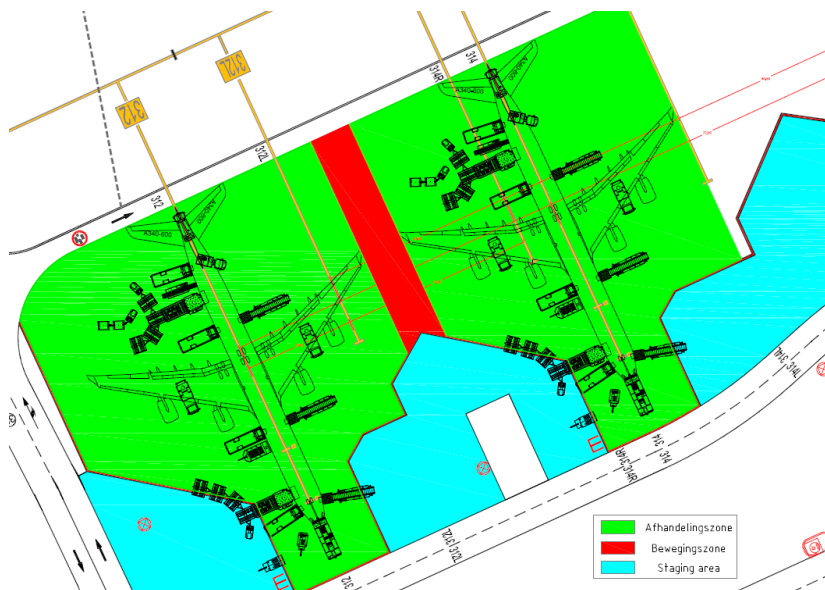


Fig. 32. Zone rouge à proximité des wingtips

2.9.2. Aéronefs avec moteurs en marche

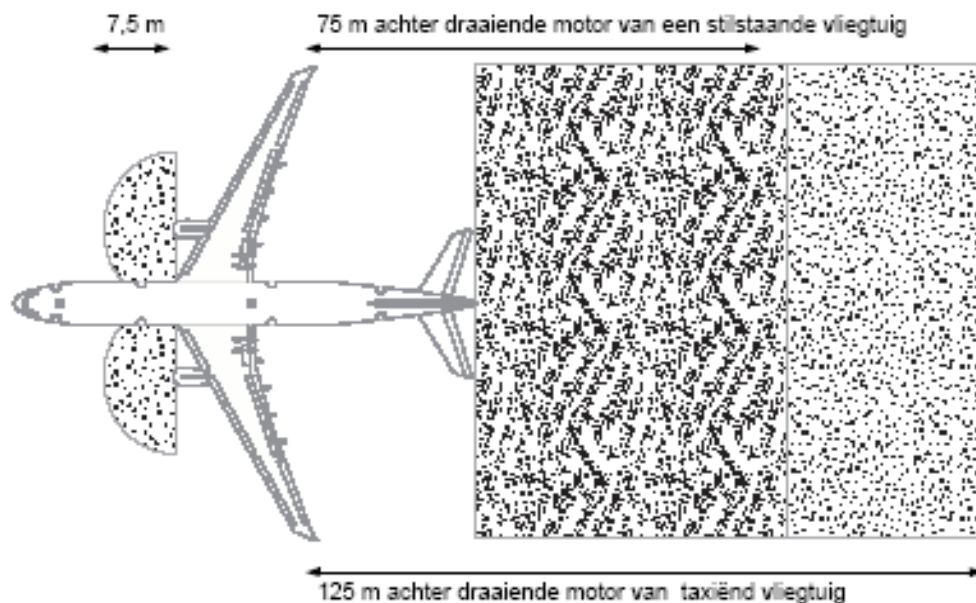


Fig. 33. Distances de sécurité par rapport aux aéronefs dont les réacteurs sont en marche

Suivi permis de conduire

2.9.2.1	Il est interdit de pénétrer ou de conduire dans la safety zone d'un aéronef : • Minimum 7,5 mètres devant le moteur tournant d'un aéronef stationnaire ; • Au moins 75 mètres derrière le moteur tournant d'un aéronef stationnaire • Minimum 125 mètres derrière le moteur tournant d'un aéronef roulant. • Minimum 7,5 mètres de l'extrémité des ailes d'un aéronef roulant.		5 p
2.9.2.2	La distance à laquelle un aéronef en approche peut être croisé est d'au moins 200 m.		C
2.9.2.3	Tout aéronef en train de manœuvrer sur l'aire de mouvement doit allumer ses anti-collision lights et ce de nuit comme de jour. Un aéronef est censé manœuvrer lorsqu'il roule ou il est poussé ou lorsqu'il est temporairement à l'arrêt pendant le roulage ou le remorquage.		3 p
2.9.2.4	Il est interdit à tout véhicule sur un service drive de dépasser un aéronef circulant sur une taxiway parallèle.		5 p
2.9.2.5	L'utilisation de wing walkers (personnes à pied accompagnant un aéronef lorsqu'il sort du stand ou rentre le stand afin de garantir les distances de sécurité entre le bout de l'aile et un obstacle) est interdite.		5 p

2.10. Piétons et deux-roues

		Suivi permis de conduire	
2.10.1	Les piétons doivent faire l'objet d'une attention particulière.		3 p
2.10.2	La circulation doit respecter une distance d'au moins 1 mètre avec les piétons.		3 p
2.10.3	Les piétons doivent utiliser les trottoirs existants et les passages piétonniers.		1 p
2.10.4	En l'absence de trottoirs, les piétons doivent marcher sur le bord extérieur, à gauche de la chaussée, en file indienne les uns derrière les autres et dans le sens inverse de la circulation.		1 p
2.10.5	Il est interdit aux piétons de traverser les aires de trafic .		1 p
2.10.6	Les piétons ne peuvent pas utiliser les parties du service drive qui traversent des taxiways ou des taxilanes. Ces croisements sont indiqués en forme de rectangles alternés. Il est interdit de dépasser au niveau de ces marquages.		5 p
			
<i>Fig. 34. Croisement service drive & taxiway</i>			
2.10.7	Les passagers doivent toujours être accompagnés par du personnel du manutentionnaire ou de la compagnie aérienne.		5 p
2.10.8	Il est interdit de se déplacer à pied entre les chariots ou les remorques attachés. Seuls les prestataires de manutention au sol, qui utilisent ces chariots et remorques à des fins de service, peuvent déroger à cette règle conformément à leurs procédures internes.		1 p
2.10.9	L'utilisation de bicyclettes, trottinettes, cyclomoteurs et motos est interdite airside , à l'exception des escortes de police sur ordre officiel et en empruntant toujours l'itinéraire le plus court autorisé.		3 p

3. Matériel de roulage

3.1. Identification

		Suivi permis de conduire	
3.1.1	Tout véhicule se trouvant sur airside ou se rendant dans cette zone doit toujours être clairement et à distance identifiable. Cette règle s'applique aussi bien aux véhicules non immatriculés qu'aux véhicules en possession d'une autorisation permanente d'accès à airside (vignette rouge ou rouge/bleue). Seule exception: les véhicules du protocole sont dispensés de l'identification.		C
3.1.2	Le nom de l'entreprise ou un autre signe d'identification (logo) admis par Aerodrome Operations doit être apposé en permanence sur les deux côtés (pas sur les vitres) du véhicule, à un endroit central et suffisamment visible. Les plaques magnétiques pour les véhicules disposant d'une autorisation permanente airside ne sont autorisées que pour les services de sécurité (FedPol, Sûreté de l'État, douanes et sécurité d'El Al). Les seules exceptions sont les suivantes : • Véhicules en possession d'une autorisation temporaire d'accès airside (carte orange/vignette) où l'identification doit se faire comme suit: ○ Identification permanente ; ou ○ Plaques magnétiques portant le nom de l'entreprise sur les deux côtés du véhicule, à un endroit central et suffisamment visible ; ○ Le nom de l'entreprise imprimée en format A3 ou A4, apposée derrière les vitres latérales des deux côtés du véhicule, dans la mesure où les vitres ne sont pas teintées. Si les vitres sont teintées, l'identification doit être placée à l'extérieur des vitres. • Véhicules toujours sous la surveillance permanente : ○ D'une personne titulaire d'un permis de conduire aéroportuaire et d'un badge airside ; et ○ D'un véhicule avec vignette et identification. Dans ce cas, aucune forme d'identification n'est nécessaire.		C
3.1.3	La hauteur des lettres et/ou du logo doit être d'au moins 10 cm.		C
3.1.4	Toutes les trailers (par exemple les chariots) doivent être clairement identifiées par des coins peints et des indications permettant de déterminer facilement leur propriétaire.		C

3.2. Entretien et propreté

		Suivi permis de conduire	
3.2.1	Les conducteurs et/ou propriétaires de véhicules et d'engins de chantier doivent entretenir et vérifier leurs équipements conformément aux instructions du constructeur.		C
3.2.2	Le matériel roulant ou les véhicules qui compromettent la sécurité de circulation doivent être mis hors service immédiatement.		C
3.2.3	Tout le matériel roulant doit être en bon état de réparation et de propreté. Il doit être régulièrement lavé et, si nécessaire, repeint.		C
3.2.4	Tous les véhicules motorisés utilisés dans la safety zone des aéronefs seront équipés de bandes adhésives réfléchissant claires ou de réflecteurs indiquant leurs contours.		C
3.2.5	Tous les véhicules motorisés doivent être équipés de l'éclairage nécessaire, conformément aux normes CEN (directive européenne).		C
3.2.6	Le matériel roulant et les véhicules immatriculés doivent être soumis à un contrôle technique conformément au contrôle technique légal et à intervalles réguliers selon les exigences du constructeur.		C
3.2.7	Le matériel roulant et les véhicules "non immatriculés" doivent faire l'objet d'un programme d'entretien interne organisé par l'entreprise concernée.		C
3.2.8	Les fiches de contrôle du matériel roulant et des véhicules doivent être présentées, sur demande, à Airside Inspection.		C
3.2.9	Les véhicules à gaz sont autorisés airside à condition qu'ils ne soient jamais utilisés dans un bâtiment fermé. Les véhicules à gaz ne sont pas autorisés dans les salles à bagages.		3 p
3.2.10	Le stockage de gaz (sous quelque forme que ce soit) airside doit être approuvé par les services suivants de Brussels Airport Company : • Safety management • Pompiers • Environnement • Airside Inspection		C

3.3. Stockage du matériel roulant et des équipements

Suivi permis de conduire

- 3.3.1 Les tuyaux ou les câbles (par exemple [PCA](#) et [400Hz](#)), ainsi que les cônes, les chocks et autres équipements doivent être stockés correctement après utilisation.



1 p

Les cônes et les cales ne doivent pas être retirés du stand de l'aéronef qui leur a été attribué.



Fig. 35. Espace de stockage pour les cônes et les chocks sur la jetée A

Les bacs de la PCA situés sous le Boarding Bridge de la jetée B, avec la construction en dessous, ne peuvent pas être utilisés pour ranger les cônes et les chocks. Il se trouvent des blocs de béton sur ces stands pour stocker correctement les cônes et les chocks.



Fig. 36. Espace de stockage pour les cônes et les chocks sur la jetée B

Sur les « remote » stands, des installations spéciales sont prévues pour ranger les chocks et les cônes.



Fig. 37. Espace de stockage pour les cônes et les chocks – Remote stands

3.3.2	Au milieu de jetée A et jetée B, sur les côtés nord et sud, se trouvent des bacs de collecte pour les cônes supplémentaires. Ces cônes supplémentaires peuvent être utilisés par les manutentionnaires lorsque la compagnie aérienne a besoin de plus de cônes autour de l'aéronef que le nombre minimum de cônes présents sur le stand. Ces cônes doivent être remis dans le bac de collecte où ils ont été empruntés après le départ de l'aéronef.		1 p
3.3.3	Les couvercles des puits 400Hz doivent être fermés après utilisation.		3 p
3.3.4	Tous les équipements et véhicules doivent être positionnés de manière à éviter à tout moment le risque de s'envoler/rouler.		3 p
3.3.5	Les conteneurs doivent toujours être ancrés ou stockés à l'intérieur de la zone des conteneurs de l'une des manières suivantes : • Sur un trailer ; • Sur un système ULD stacker; • Attachés les uns aux autres par des cordes (uniquement dans une zone ULD délimitée par des barrières Heras).		5 p
3.3.6	Si l'appel d'Alrside Inspection n'est pas respecté, l'équipement gênant sera enlevé par ce service aux frais du manutentionnaire, de l'entrepreneur, du propriétaire, ... concerné. La partie concernée en sera informée et pourra introduire une demande de restitution moyennant le paiement de l'indemnité de frais. Le matériel qui n'a pas été récupéré trois mois après la notification peut être vendu comme ferraille.		5 p

3.4. Permis d'accès pour les véhicules

L'utilisation de véhicules privés ou à caractère privé n'est pas autorisée.

Pour l'accès et l'utilisation [airside](#), chaque véhicule autorisé doit être pourvu d'un permis d'accès ou d'une vignette. Celui-ci doit être apposé à un endroit clairement visible de l'extérieur, comme indiqué au verso de la vignette.

Le service des permis de conduire de Brussels Airport Company délivre les permis de circulation suivants :

- **Vignette rouge** pour la zone airside de l'aéroport. Pour ces vignettes, une restriction à une certaine zone peut être imposée si nécessaire ;
- **Vignette rouge/bleue** pour l'accès au zone airside de l'aéroport et les « curb » arrivées ;
- **Vignette blanche/jaune** pour les véhicules non-immatriculés ;
- **Vignette orange** pour l'accès temporaire à la zone non publique de l'aéroport ;
- ~~Pour accéder au périphérique, le véhicule doit être enregistré.~~

Les [demandes de permis d'accès](#) doivent être introduites auprès du service des permis de conduire aéroportuaires de Brussels Airport Company au moyen du formulaire de demande approprié, au moins 24 heures à l'avance pendant les jours ouvrables.

Ces demandes doivent être signées par le responsable de la société, connu comme tel par le service des permis de conduire aéroportuaires. En outre, ces demandes doivent être introduites auprès du service des permis de conduire aéroportuaires par le responsable de Brussels Airport Company en cas d'exécution de travaux pour le compte de Brussels Airport Company ou par l'intermédiaire de la société établie à l'aéroport qui nécessite l'accès aux parties non publiques de l'aéroport.

Une seule demande peut être présentée par formulaire. Une photocopie du certificat d'immatriculation du véhicule, une photocopie de l'attestation d'assurance et, pour les autocars et les autobus, une photocopie de la licence d'exploitation (et de l'assurance globale) doivent être jointes à chaque demande.

Chaque vignette ou permis d'accès temporaire n'est délivré que pour une période déterminée. La durée maximale est d'un an calendrier, sauf pour :

- **Vignettes blanches/jaunes** : 5 ans ;
- **Carte/vignette orange** : temporaire (pour une période inférieure à 1 mois).

En cas de perte, une nouvelle vignette peut être délivrée moyennant une redevance prédéterminée, après une déclaration écrite et une nouvelle demande.

Lors d'une demande de duplicata (remplacement de pare-brise, etc.), une nouvelle vignette ne peut être délivrée que sur présentation de la vignette à remplacer.

Lorsque le motif d'une vignette disparaît (par exemple, lorsque la vignette a été demandée dans le cadre de travaux et que ceux-ci sont terminés), il est obligatoire de retirer la vignette et de le communiquer au service des permis de conduire aéroportuaires avec la plaque d'immatriculation.

En cas de vol du véhicule et/ou du permis d'accès, le service des permis de conduire aéroportuaires doit être immédiatement prévenu. Security doit également être prévenu immédiatement.

La délivrance d'un permis d'accès est soumise au paiement préalable d'une redevance fixée par Brussels Airport Company. Cette redevance peut être consultée au service des permis de conduire aéroportuaires de Brussels Airport Company.

Suivi permis de conduire

3.4.1	Pour l'accès et l'utilisation airside , chaque véhicule autorisé doit être muni d'un permis d'accès ou d'une vignette valide (à l'exception des véhicules accompagnés). Celui-ci doit être apposé à un endroit clairement visible de l'extérieur, comme indiqué au verso de la vignette.		C
3.4.2	Les véhicules qui n'ont pas de permis d'accès valable ne peuvent pas être laissés sans surveillance airside et doivent être accompagnés en permanence par un véhicule follow-me muni d'un permis d'accès valable ainsi que par un conducteur titulaire d'un permis de conduire valable pendant toute la durée de leur présence airside.		C

- 3.4.3 Les véhicules entrant la zone airside doivent attendre le véhicule follow-me pour accompagnement airside dans le "follow me waiting area" prévues à cet effet au WP Tarmac et au WP Hangar 40.

Ces zones "follow me waiting area" sont identifiées par un panneau de signalisation et un marquage sur le tarmac.



C

Fig. 38. Panneau de signalisation "follow me waiting bay »

- 3.4.4 Les véhicules non-immatriculés doivent porter à l'arrière, à l'endroit où se trouve normalement la plaque d'immatriculation officielle, une plaque indiquant le nom (ou le logo) de la société et le numéro de service du véhicule. Cette plaque doit être conforme au modèle préparé par Brussels Airport Company, c'est-à-dire que les lettres et les chiffres doivent avoir une hauteur minimale de 10 cm et être de couleur noire ou rouge sur fond blanc. Lorsqu'il est impossible d'apposer un numéro de service à l'arrière du véhicule, celui-ci doit être apposé au moins des deux côtés du véhicule.



C

- 3.4.5 Les véhicules non-immatriculés doivent porter la vignette autocollante délivrée par Brussels Airport Company sur le pare-brise ou le capot du véhicule. Cette vignette blanche/jaune comporte au recto le nom de la société et le numéro de service.



C

Exemples de permis d'accès



Fig. 39. Permis d'accès airside (rouge)



Fig. 40. Permis d'accès airside et curb arrivée (rouge/bleu)



Fig. 41. *Permis d'accès véhicule non-immatriculé*




Fig. 42. *Permis d'accès temporaire (2 modèles)*

3.5. Responsabilités

L'entreprise qui achète, loue, prend en leasing, ... est à tout moment responsable de l'identification et l'utilisation correcte de l'équipement, conformément aux règles de circulation.

4. Circonstances exceptionnelles

4.1. Courrier diplomatique

Les véhicules de l'ambassade n'ont pas accès à la zone [airside](#) de l'aéroport, sauf si des règles de sécurité spéciales s'appliquent ou si une dérogation a été accordée par le LOVECO (Comité local de sûreté).

4.2. Apron Warning System (AWS)

Un Apron Warning System a été installé airside.

Des balises de différentes couleurs et des avertisseurs sonores ont été installés à différents endroits (voir plan ci-dessous) pour signaler un danger immédiat (foudre) ou une prévision météorologique (vent ou neige).

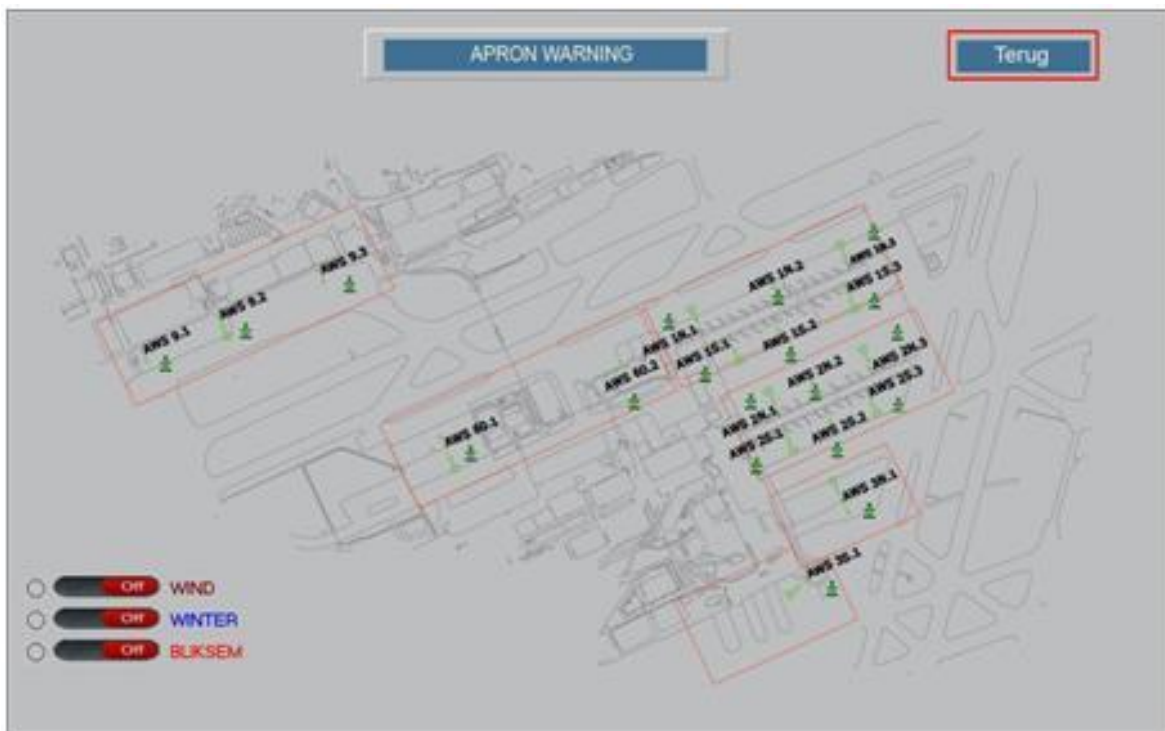


Fig. 43. Endroits des balises lumineuses AWS

Une représentation des signaux lumineux et des obligations correspondantes figure dans le tableau ci-dessous :

 Hevige wind Vents forts Heavy wind - Al het grondafhandeling materiaal en ander materieel (inclusief ULD's) moet correct gepositioneerd, geparkeerd en veilig verankerd worden. Gebruik van PCA is verboden. - Tout matériel (de handling et autre –ULD inclus) doit être positionné, garé et sécurisé. Utilisation de PCA est interdite. - All material (groundhandling, other objects and ULD's) must be positioned, parked and safely anchored. Use of PCA is prohibited.	 Sneeuw Neige Snow - Al het grondafhandeling materiaal moet geparkeerd worden op de daarvoor voorziene zones om sneeuwruimen van stand en staging area's mogelijk te maken. - Tout matériel doit être positionné dans les endroits prévus pour permettre le déneigement des stands en staging area. - All equipment must be parked in the foreseen parking area's allowing the snow cleaning of aircraft stands and staging area's.	 Bliksem Foudre Lightning - Geen afhandeling toegelaten op Airside en verboden onder vliegtuigen te lopen of te staan. - Pas de handling permis sur airside et défense de rester ou marcher sous les avions. - No handling allowed on airside and it is forbidden to stand or walk under an aircraft.
--	--	--



 +  = 

Apron Warning System

Fig. 44. Signaux visuels

Les autres règles énumérées ci-dessous restent pleinement en vigueur.

4.3. Force du vent

		Suivi permis de conduire	
4.3.1	Lorsque Airside Inspection envoie un message d'avertissement de rafales forts (à des vitesses de vent prévues au-delà de 25 nœuds), des mesures supplémentaires doivent être prises, le cas échéant, pour sécuriser le matériel de manutention (y compris les conteneurs).		1 p
4.3.2	Les PCA ne peuvent pas être connectés aux aéronefs à partir de 25 nœuds. Si les PCA ne sont plus autorisés à être connectés, la lampe jaune de l'Apron Warning System s'allume.		1 p
4.3.3	Les cônes doivent résister à des rafales allant jusqu'à 40 nœuds (74,8 km/h) et doivent être utilisés jusqu'à ce que cette vitesse soit atteinte. Airside Inspection informera les manutentionnaires au moyen du système d'alerte.		1 p
4.3.4	Après la déclaration de vents forts, des contrôles continus doivent être effectués par les manutentionnaires pour s'assurer que le GSE reste ancré pendant toute la durée de la déclaration.		1 p
4.3.5	Les cales rouges mises à disposition par Brussels Airport Company afin de protéger les avions pendant les périodes de vents violents doivent être replacées dans les bacs prévus à cet effet à la fin de la période de vents violents.		1 p

4.4. Danger de foudre

En cas de danger de foudre, Airside Inspection envoie un avertissement au début de cette période. L'Automatic Terminal Information Service (ATIS) affiche "Lightning Procedure in progress". En cas de risque de foudre, la lampe rouge de l'Apron Warning System s'allume.

Jusqu'à ce que l'alerte soit annulée par un second message d'Airside Inspection, les activités suivantes sont strictement interdites :

		Suivi permis de conduire	
4.4.1	Toutes les activités de handling sont arrêtées.		5 p
4.4.2	Les activités de push-back et towing sont suspendues (aucune autorisation de push-back ne sera donnée par ATC).		5 p
4.4.4	Se rendre dans des terrains découverts ou sous les aéronefs.		5 p
4.4.5	Manipulation de substances explosives ou de produits inflammables en plein air		5 p
4.4.6	Embarquement ou débarquement de passagers, sauf si l'aéronef est déjà connecté au boarding bridge.		5 p

4.5. Températures faibles, opérations hivernales

En cas des opérations hivernales, la lampe bleue de l'Apron Warning System s'allume.

		Suivi permis de conduire	
4.5.1	Lorsque l'on prévoit une température de l'air inférieure à +3°C, il est interdit de répandre de l'eau sur les aprons .		3 p
4.5.2	Lorsque des opérations de déneigement et/ou de dégivrage sont en cours, tout le matériel opérationnel doit être retiré des staging area's sur les stands vides afin d'assurer le bon déroulement des 'Winter Operations'.		1 p

4.6. Visibilité réduite

Dans l'obscurité, de mauvaises conditions météorologiques, des situations hivernales et surtout lors de la formation de brouillard, une attention particulière est requise aux intersections des [service drives](#) avec les [taxiways](#).

Lorsque la visibilité est extrêmement réduite, certaines service drives qui traversent les taxiways peuvent être fermées au trafic. Cela se fait au moyen des service drive [stop bars](#).

		Suivi permis de conduire	
4.6.1	Le mode de conduite et la vitesse doivent être adaptés lorsque la visibilité est réduite.		1 p
4.6.2	Tous les véhicules motorisés doivent allumer leurs feux pendant la nuit, au crépuscule et lorsque la visibilité est réduite (brouillard, fortes pluies, neige, etc.).		1 p

4.7. Transport de marchandises dangereuses

Le transport de marchandises dangereuses doit être conforme aux accords internationaux (OACI - IATA).

		Suivi permis de conduire	
4.7.1	Les marchandises dangereuses qui risquent de réagir ensemble ne peuvent pas être transportées de manière qu'une réaction soit possible en cas de fuite. Le tableau de ségrégation figurant dans la réglementation IATA 'Dangerous Goods Regulations' (tableau 9.3.A) et les instructions techniques de l'OACI (tableau 5.1) s'applique.		C
4.7.2	Le manutentionnaire doit s'assurer, avant le transport airside , que le colis porte les marques et les étiquettes appropriées et qu'il ne présente pas de fuites ou d'autres formes de dommages.		C
4.7.3	Un colis ne peut être transporté et placé à bord d'un aéronef que si cette inspection a eu lieu immédiatement avant le transport au sol et a été effectuée par un membre du personnel du manutentionnaire dûment qualifié.		C
4.7.4	Les colis doivent être solidement arrimés dans les véhicules et fixés entre eux de manière à empêcher tout mouvement des colis entre eux et par rapport aux parois du véhicule, même en cas d'incidents au cours du transport.		3 p
4.7.5	Chariots rouges du type entièrement fermé : - Seuls ces chariots peuvent être utilisés pour transporter des marchandises dangereuses en vrac ; une indication claire concernant les marchandises dangereuses doit être placée sur les chariots ; - Ces chariots doivent être attelés en première position du trailer ;		3 p

- Ces chariots ne peuvent pas être utilisés pour transporter des marchandises ordinaires et non dangereuses.

4.7.6	Le conducteur doit mettre les documents relatifs à ces transports à la disposition d'Airside Inspection et des pompiers dès que possible en cas d'accident ou de dommage.		3 p
-------	---	---	-----

4.8. Fuelling/defuelling (ravitaillement en carburant)

Suivi permis de conduire

4.8.1	Une route d'évacuation d'urgence pour les camions-citernes doit rester libre en permanence. Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules hydrants.		5 p
4.8.2	Aucun véhicule motorisé ne doit être autorisé à moins de 3 mètres des ouvertures de ventilation des réservoirs d'aéronefs, à moins que cela ne soit nécessaire pour le handling.		1 p
4.8.3	Si du carburant s'est répandu pendant le ravitaillement, celui-ci doit être interrompu immédiatement. Airside Inspection doit être notifiée immédiatement.		5 p
4.8.4	Il est interdit de démarrer des véhicules motorisés dont du carburant répandu.		5 p
4.8.5	Il est interdit de rouler dans le carburant répandu.		3 p
4.8.6	L'utilisation de PED (Personal Electronic Devices comme téléphone portable ou autres moyens de communication mobiles, tablettes, ordinateurs portables avec connexion réseau, etc.) est interdite pendant les opérations de fuelling, dans le périmètre de sécurité de 3 mètres autour d'un puits d'hydrant , distributeur d'hydrant, de tuyaux de remplissage de carburant et de tuyaux de ventilation.		5 p

4.9. Incidents environnementaux

Suivi permis de conduire

4.9.1	Les incidents et accidents environnementaux doivent être signalés immédiatement à Airside Inspection.		3 p
-------	---	---	-----

5. Infrastructure

5.1. Boarding bridge

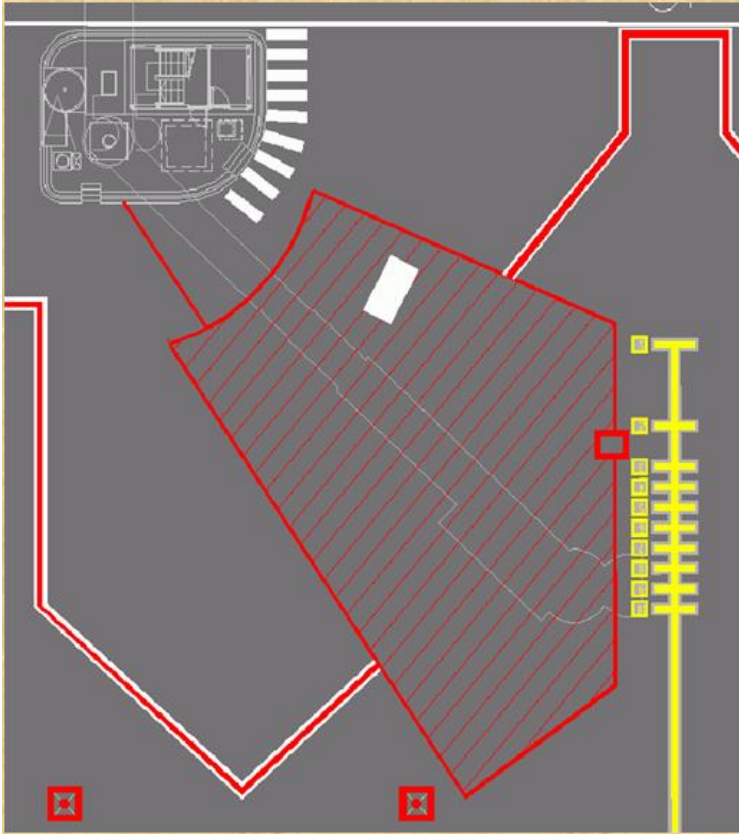


Fig. 45. Marquage boarding bridge

Légende :

- **Zone hachurée en rouge** : zone de mouvement du boarding bridge. Interdiction de stationner et/ou de rester à l'arrêt.
- **Surface blanche** : position d'arrêt des roues du boarding bridge.
- **Lampe verte** : indication du positionnement correcte du boarding bridge en position de parking.

5.1.1. Position d'arrêt du boarding bridge

Suivi permis de conduire

- 5.1.1.1 Lorsque le boarding bridge n'est pas utilisé, les roues du boarding bridge doivent être replacés dans la position d'arrêt du boarding bridge (zone blanche) pour permettre à un aéronef d'arriver en toute sécurité à son stand.



3 p



Fig. 46. Position d'arrêt des roues du boarding bridge

- 5.1.1.2 Chaque boarding bridge est équipé à l'extérieur d'une lampe verte qui s'allume lorsque le boarding bridge est en position de stationnement correcte et qu'il ne gêne pas l'arrivée d'un aéronef. C'est la position dans laquelle chaque boarding bridge doit être repositionné à la fin de chaque rotation d'aéronef. Il n'y a qu'une seule façon correcte de le faire en utilisant la fonction 'autopark' du boarding bridge.



3 p



Fig. 47. Emplacement lampe verte du boarding bridge

5.1.2. Arrêt d'urgence du boarding bridge

Chaque boarding bridge est équipé d'un arrêt d'urgence au niveau du tarmac sur l'îlot et un arrêt d'urgence dans la cabine de commande. En cas de danger, ces arrêts d'urgence peuvent être manipulés par quiconque. Il est interdit d'obstruer l'accès à ces arrêts d'urgence.



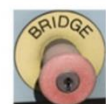
Fig. 48. Affiche boarding bridge



Fig. 49. Arrêt d'urgence externe du boarding bridge jetée A



Fig. 50. Arrêt d'urgence externe du boarding bridge jetée B



5.2. Docking Guidance System (DGS)

Suivi permis de conduire

- 5.2.1 Lorsque le [docking guidance system \(DGS\)](#) se déclenche, cela signifie qu'un aéronef va arriver à ce stand et que, par conséquent, aucun conducteur n'est autorisé à se déplacer avec son véhicule en dehors de la zone d'[equipment staging area](#).



3 p



Fig. 51. Indication DGS – placé contre la façade de jetée A ou jetée B ou sur un poteau (apron 3, 9 ou 60)

5.2.1. Arrêt d'urgence DGS (aircraft docking stop)

Chaque stand équipé d'un Docking Guidance System est équipé d'un ou deux arrêts d'urgence qui permettent de donner un signal d'arrêt au pilote via l'écran du système docking en cas de danger lors du positionnement sur le stand (par exemple, équipement susceptible d'entraver l'entrée en sécurité de l'aéronef). Sur les stands équipés de boarding bridges, il y a un arrêt d'urgence au niveau du tarmac sur l'île et un arrêt d'urgence à la cabine de commande sur le boarding bridge. En cas d'urgence, ces arrêts d'urgence peuvent être actionnés par quiconque.



Fig. 52. Affiche Aircraft Docking Stop



Fig. 53. Arrêt d'urgence jetée Arrêt d'urgence jetée A



Fig. 54. Arrêt d'urgence jetée B, niveau tarmac



Fig. 55. Arrêt d'urgence jetée B, cabine de commande de boarding bridge

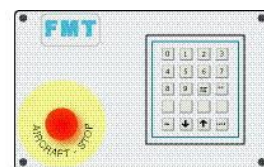


Fig. 56. Arrêt d'urgence apron 9



Fig. 57. Arrêt d'urgence Apron 3

5.3. Hydrant Refuelling System (HRS)

Chaque stand prévu pour un ravitaillement par un hydrant de carburant est équipé d'un arrêt d'urgence qui permet de fermer le système souterrain de ravitaillement en carburant en cas d'accident ou de fuite de carburant. En cas d'urgence, ces arrêts d'urgence peuvent être actionnés par quiconque.



Fig. 58. Arrêt d'urgence hydrant de carburant

Suivi permis de conduire

5.3.1 Il est interdit d'obstruer l'accès à ces arrêts d'urgence.



3 p

5.4. Point de collecte du fret, du courrier et des bagages trouvés

Suivi permis de conduire

- 5.4.1 Lorsque du fret, du courrier ou des bagages sont trouvés [airside](#), ils doivent être acheminés aux endroits suivants :



1 p

Fret et courrier trouvés :

Dans les 2 bacs métalliques (1 pour le fret et 1 pour le courrier respectivement) situés sous le passage souterrain Connector.



Fig. 59. Endroit des bacs en métal au passage souterrain Connector

Bagages trouvés :

Dans le bac en métal situé sous le passage souterrain de jetée B.



Fig. 60. Endroit du bac en métal au passage souterrain jetée B

6. FOD et équipements nuisibles

Suivi permis de conduire

6.1	Il est interdit d'entraver la circulation en laissant des objets sur l'aire de circulation. Toute entrave à la circulation doit être écartée aussi vite que possible Si cela n'est pas possible et Airside Inspection doit être informée immédiatement.		3 p
6.2	FOD (Foreign Object Debris) constitue un risque pour les pneus et les moteurs des aéronefs. Toutes les personnes présentes sur l'apron sont tenues d'enlever les petits débris. Ceux-ci doivent être déposés dans le bac de collecte jaune marqué « FOD », placé à presque tous les stands. Les bidons d'huile vides n'ont pas leur place dans ces conteneurs FOD. Les bidons d'huile vides doivent être ramenés par l'utilisateur sur son propre site, au même titre que les déchets normaux provenant de l'aéronef.		3 p
6.3	Tout le matériel roulant, y compris les équipements en stationnement, doit être débarrassé par l'utilisateur du plastique flottant, des cordages, des planches détachées et autres objets similaires qui présentent un risque de FOD.		3 p
6.4	Les matériaux d'emballage, les palettes en bois, etc. ne peuvent jamais être laissés sur des chariots ou des trailers qui ne sont pas fermés.		3 p
6.5	Les charrettes ne peuvent pas être emballés dans du papier d'aluminium ou du plastique.		3 p
6.6	Les ULD's peuvent être emballés ou transportés dans des feuilles aluminium ou de plastique à condition qu'au moins deux bandes de fixation supplémentaires soient appliquées comme indiqué ci-dessous (cette disposition ne s'applique pas aux ULD entrants).		3 p



Fig. 61. Conteneur FOD



Fig. 62. ULD emballé en plastique avec des bandes de fixation

- 6.7 Les palettes ne peuvent être emballées ou transporté dans des feuilles de plastique uniquement dans le cas où elles sont serrées dans un filet. (Ceci ne s'applique pas aux palettes entrants).

Une **exception** peut être faite pour les "couvertures thermiques". Ces couvertures réutilisables peuvent être placées au-dessus du filet de la palette **ou sur le conteneur** pour le transport entre l'entrepôt et l'aéronef de fret sensible aux changements de température, à condition qu'elles soient solidement fixées à la palette **ou conteneur** et qu'il n'y ait pas de risque qu'elles s'envolent.



3 p

-
- 6.8 Les manutentionnaires doivent s'assurer que le stand de l'aéronef est débarrassé de tout obstacle et FOD avant chaque arrivée et avant chaque départ. Ces contrôles doivent être effectués à pied.

Toute irrégularité doit être immédiatement signalée à Airside Inspection.



3 p

7. Permis de conduire aéroportuaire

Brussels Airport Company veille constamment à assurer et améliorer la sécurité et une circulation ordonnée à l'aéroport et plus particulièrement dans la zone non publique ([airside](#)). L'un des instruments mis en place par Brussels Airport Company à cette fin est la délivrance d'un permis de conduire aéroportuaire.

Tout conducteur qui se rend airside avec un véhicule motorisé doit être en possession d'un permis de conduire aéroportuaire. Si un conducteur n'est pas en possession de son permis de conduire aéroportuaire, il doit le présenter à Airside Inspection au début de son prochain shift ou de sa prochaine journée de travail, faute de quoi le badge d'accès de Brussels Airport Company sera bloqué. Le responsable de son entreprise en sera informé.

Un conducteur ne peut conduire un véhicule airside sans permis de conduire que s'il est accompagné en permanence pendant ces déplacements par une personne titulaire d'un permis de conduire aéroportuaire en cours de validité. Cette escorte peut se faire dans le même véhicule que le conducteur concerné ou dans un véhicule d'accompagnement. L'escorte de véhicules sans vignette est limitée à un maximum de 5 véhicules (à l'exception de l'accompagnement des services d'urgence externes en cas d'interventions urgentes s'ils utilisent leurs gyrophares prioritaires). Airside Inspection ne peut fournir un accompagnement « follow-me » que dans des circonstances exceptionnelles et si le chauffeur ne dispose d'aucun autre moyen pour se faire accompagner.

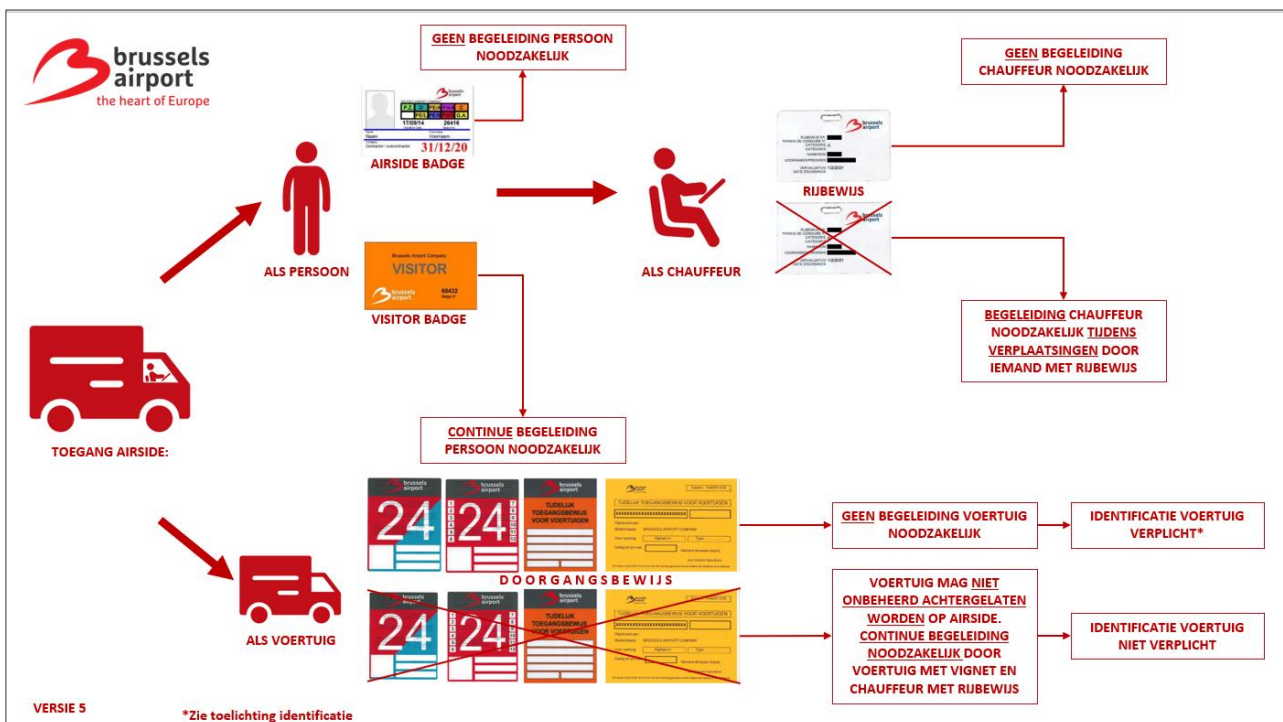
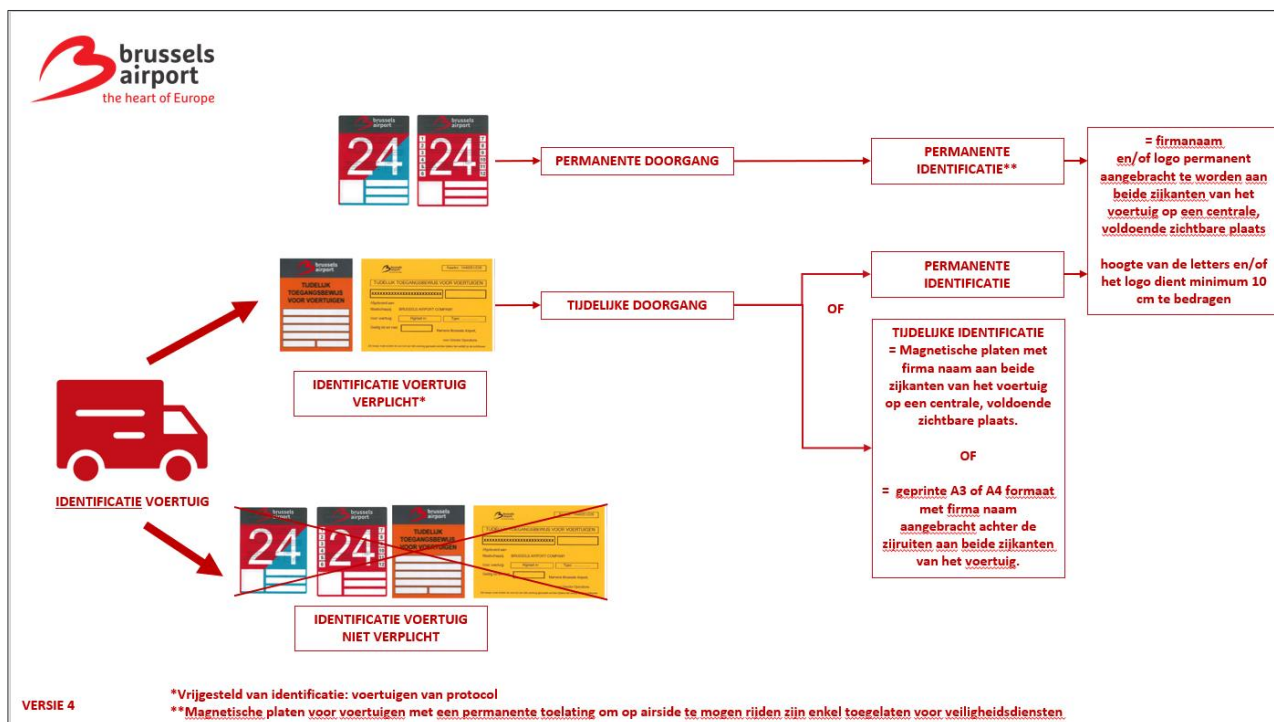


Fig. 63. Accès à airside



7.3. Délivrance

Le permis de conduire aéroportuaire est délivré :

- Aux employés de l'aéroport titulaires d'un badge d'identification aéroportuaire et sur demande écrite de leur employeur lorsqu'ils sont chargés d'une tâche nécessitant la conduite d'un véhicule [airside](#) ;
- Aux conducteurs de véhicules appelés à exercer des activités non liées à l'aéroport (fournisseurs, etc.), qui sont en possession d'un badge d'identification de l'aéroport, sur demande écrite de leur employeur et après examen par les services compétents de Brussels Airport Company ;
- Aux conducteurs de véhicules de chantier en possession d'un badge d'identification aéroportuaire et sur demande écrite de l'entrepreneur désigné ou du sous-traitant agréé, sous réserve de l'accord du responsable de Brussels Airport Company pour les travaux, livraisons ou services, sauf si d'autres dispositions ont été prises par Airside Inspection.

La délivrance du permis de conduire aéroportuaire est soumise à une redevance dont le montant est déterminé par le service des permis de conduire aéroportuaires de Brussels Airport Company.

Le permis de conduire aéroportuaire sera délivré par le service des permis de conduire aéroportuaires de Brussels Airport Company, sur présentation du badge d'identification aéroportuaire, après la réussite de l'examen. Si le permis de conduire aéroportuaire ne peut être délivré immédiatement pour des raisons techniques, un permis temporaire sera délivré sous la forme d'une attestation.

En cas de départ de l'entreprise, le permis de conduire aéroportuaire doit être rendu au service des permis de conduire aéroportuaires de Brussels Airport Company.

7.3.1. Période de validité

Le permis de conduire aéroportuaire (cat. A) a une validité maximale de 2 ans.

Si la durée de validité du permis de conduire civil de catégorie B est limitée (pour quelque raison que ce soit), le permis de conduire aéroportuaire indiquera la même durée de validité, sans toutefois dépasser la période de deux ans.

Si le titulaire du permis de conduire aéroportuaire perd son permis de conduire civil pour des raisons médicales, il restitue son permis de conduire aéroportuaire de sa propre initiative.

Si le titulaire du permis de conduire aéroportuaire perd définitivement son permis de conduire civile, il restitue sa licence aéroportuaire de sa propre initiative.

En cas de changement d'employeur, le permis de conduire de l'aéroport doit être remis et un nouveau permis sera créé avec la même date d'expiration.

7.3.2. Perte ou vol

Avant d'obtenir un nouveau permis de conduire aéroportuaire en cas de perte ou de vol, la personne concernée devra signer une déclaration par l'intermédiaire de son employeur. La création d'un nouveau permis de conduire aéroportuaire, dont la date de validité est identique à celle du permis perdu ou volé, est soumise à une redevance.

7.4. Permis de conduire aéroportuaire de catégorie A

Le permis de conduire aéroportuaire de catégorie A ([apron](#)) autorise le conducteur à conduire un véhicule [airside](#), à l'exclusion de l'aire de manœuvre.

Pour passer l'examen théorique, les règles de circulation sont mises à la disposition des candidats sur le site www.brusecurite.be. Chaque candidat est censé acquérir suffisamment de connaissances par l'auto-apprentissage pour réussir l'examen. Chaque entreprise est libre d'organiser des cours de formation internes susceptibles d'améliorer les connaissances des candidats.

Chaque conducteur peut s'inscrire trois fois à cet examen. En cas d'échec, la tentative suivante ne peut avoir lieu qu'au plus tôt le jour ouvrable suivant. En cas d'échec à la troisième tentative, la personne concernée ne peut se représenter à l'examen qu'après un délai de trois mois. Un délai d'au moins trois mois doit également s'écouler entre chaque nouvelle tentative.

L'examen est organisé par le département "Aerodrome Operations" de Brussels Airport Company. Les candidats réussissent l'examen s'ils obtiennent 21 sur 30 et s'ils répondent correctement à 3 questions cruciales sélectionnées au hasard par le système parmi 30 questions.

7.5. Permis de conduire aéroportuaire de catégorie B

Le permis de conduire aéroportuaire de catégorie B autorise le conducteur à conduire un véhicule airside, y compris [l'aire de manœuvre](#).

Un permis de conduire aéroportuaire de catégorie B (aire de manœuvre) ne peut être demandé que si l'on est déjà titulaire d'un permis de conduire aéroportuaire de catégorie A (apron) en cours de validité.

Toute demande de permis de conduire aéroportuaire de catégorie B doit être accompagnée d'une déclaration motivée de l'employeur démontrant la nécessité d'obtenir un tel permis de conduire aéroportuaire. Le Safety Manager de Brussels Airport Company examinera la demande.

Pour obtenir un permis de conduire aéroportuaire de catégorie B, les candidats doivent suivre une formation obligatoire et passer un examen testant leurs connaissances des procédures radio et de la phraséologie de l'OACI. Les conducteurs titulaires d'un permis de cat. B doivent suivre, tous les deux ans, un cours de rafraîchissement sur les communications radio et la phraséologie de l'OACI.

La formation est organisée et dispensée par Brussels Airport Company. Les entreprises peuvent organiser et dispenser la formation en interne pour autant qu'elles respectent les exigences fixées par Brussels Airport Company.

La formation doit permettre aux conducteurs qui se trouvent sur l'aire de manœuvre de communiquer sur la fréquence du Contrôle de Circulation Aérienne (skeyes) dans la même langue que les pilotes, conformément à la "phraséologie standard" fournie par l'OACI, et d'être constamment en communication avec les services du Contrôle de Circulation Aérienne par les moyens de communication appropriés (airband et, exceptionnellement, après approbation préalable d'Airport Inspection et de skeyes, [PTX](#)).

7.6. VTS (Vehicle Tracking System)

À partir du 25 juin 2015, tout véhicule entrant sur l'aire de manœuvre doit être équipé d'un Vehicle Tracking Unit (VTU). Les véhicules non équipés d'un VTU ou dont le VTU est défectueux doivent être accompagnés d'un véhicule équipé d'un VTU pour entrer sur [l'aire de manœuvre](#).

Une exception peut être faite pour Airside Inspection (AI), Winter Operations (Wops) ou les véhicules des Fire and Emergency Services (FES) lorsque cela est absolument nécessaire pour des raisons de sécurité et si Airside Inspection en donne l'autorisation et que skeyes en a été informé.

La procédure d'utilisation du VTU est complémentaire aux procédures actuelles du permis de conduire aéroportuaire cat. B et fait partie intégrante de la formation au permis de conduire aéroportuaire cat. B.

Le "Vehicle Tracking System" permet à skeyes de déterminer la position exacte et l'identification de chaque véhicule circulant sur l'aire de manœuvre.

8. Infractions

Ces règles de circulation font partie d'un Safety Management System (SMS). Toute infraction des règles de circulation est une violation à la sécurité, en d'autres mots un 'Safety Incident'. Cela signifie que les Safety Incidents et Accidents feront l'objet d'une enquête et que des mesures appropriées seront prises.

Chaque infraction fait l'objet d'un rapport d'incident indiquant le numéro d'article de l'infraction. L'employeur ou le propriétaire (si l'infraction concerne l'équipement) est informé immédiatement de chaque infraction constatée.

8.1. Catégories d'infractions

Les infractions sont divisées en quatre catégories :

- **Léger:** infractions n'ayant pas d'impact direct sur la sécurité aéroportuaire.
- **Moyen:** infractions susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité aéroportuaire.
- **Sévère:** infractions susceptibles d'avoir un impact sérieux sur la sécurité aéroportuaire.
- **Commission:** certaines infractions, en raison de leur gravité, ne sont pas catégorisées et sont toujours traitées par une commission.

La catégorie affectée est toujours indiquée à côté de chaque article dans ce document.

8.2. Mesures en cas de non-respect des règles de circulation

8.2.1. Infractions individualisées

Pour chaque infraction pouvant être attribuée à un individu, des points sont attribués en fonction de la catégorie.

Les points attribués sont également indiqués à côté de chaque article du présent document. Le personnel de l'aéroport qui ne possède pas de permis de conduire aéroportuaire se verra imposer une redevance administrative comme indiqué ci-dessous :

Catégorie		Titulaire d'un permis de conduire aéroportuaire	Pas de permis de conduire aéroportuaire
Léger		1 point	Frais administratifs (€50)
Moyen		3 points	Frais administratifs (€75)
Sévère		5 points	Frais administratifs (€100)
Commission		Sanction à déterminer par la commission	

8.2.1.1. Mesures supplémentaires

À partir d'un certain pointage atteint, des mesures supplémentaires entrent en vigueur. Voir le tableau ci-dessous :

Solde de points	Mesure	Repasser l'examen du permis de conduire
6 points	Avertissement écrit adressé au contrevenant et à son employeur.	Non
8 points	Retrait du permis de conduire aéroportuaire pour 24 heures. Le permis de conduire peut être récupéré, au plus tôt, le premier jour ouvrable (ou 24 heures) suivant la remise du permis de conduire à Airside Inspection, après avoir réussi l'examen de conduite.	Oui
11 points	Retrait du permis de conduire pour 1 semaine. Le permis de conduire peut être récupéré au plus tôt deux une semaines après avoir été remis à Airside Inspection, après avoir passé avec succès l'examen de conduite.	Oui
14 points	Retrait du permis de conduire pour 2 semaines. Le permis de conduire peut être récupéré au plus tôt deux semaines après avoir été remis à Airside Inspection, après avoir passé avec succès l'examen de conduite.	Oui
19 points	Retrait du permis de conduire pour un mois. Le permis de conduire peut être récupéré au plus tôt un mois après avoir été remis à Airside Inspection, après avoir passé avec succès l'examen de conduite.	Oui
22 points	Retrait du permis de conduire pour 3 mois. Le permis de conduire peut être récupéré au plus tôt trois mois après avoir été remis à Airside Inspection, après avoir passé avec succès l'épreuve de conduite.	Oui

Lorsque le permis de conduire aéroportuaire est retiré, la personne concernée doit le remettre au début de son prochain shift à Airside Inspection et peut le récupérer après la période de révocation spécifiée, après avoir repassé avec succès l'examen du permis de conduire aéroportuaire.

Les points liés à chaque infraction ont une validité d'un an à compter de la date de l'infraction. Au bout d'un an, les points attribués expirent.

Les permis de conduire délivrés après la réussite de l'examen du "permis de conduire aéroportuaire cat. A" conservent, après leur retrait, la même date d'expiration et le même solde de points.

Les modalités d'obtention du permis de conduire aéroportuaire cat. A ont été décrites dans l'article 7.4 et restent en vigueur.

8.2.1.2. Possibilité de réduire le bilan de points

Afin de donner au contrevenant la possibilité de réduire son bilan de points, il peut, sur une base volontaire et avec l'accord de l'employeur, participer aux cours de formation ci-dessous.

Tous les frais associés sont à la charge du contrevenant. La facturation se fait par l'intermédiaire de l'employeur.

Formation	Points déduits (Après avoir présenté l'attestation de réussite à l'examen)
E-learning "Human factors" + test S'inscrire sur info@ahlex.eu	3 points
E-learning "Airside Safety" + test S'inscrire sur info@ahlex.eu	3 points
Examen du permis de conduire aéroportuaire cat. A Inscription par le biais du service de permis de conduire aéroportuaire de BAC	3 points

Une seule option du tableau ci-dessus peut être suivie tous les 6 mois pour la déduction de points.

Les modalités d'obtention du permis de conduire aéroportuaire cat. A ont été décrites dans l'article 7.4 et restent en vigueur.

Les permis de conduire aéroportuaires délivrés après un examen volontaire conservent la même date d'expiration.

8.2.2. Infractions non individualisables

Les infractions qui ne peuvent être attribuées à une personne sont attribuées à l'entreprise.

La catégorie assignée est également indiquée à côté de chaque article pertinent dans ce document, comme indiqué ci-dessous :

Légère 
 Moyen 
 Sévère 

8.2.2.1. Mesures en cas d'attribution d'infractions non individualisables

En cas d'une infraction attribuée à une entreprise, les mesures suivantes peuvent être prises :

Catégorie		Mesure
Léger		Aucun frais administratif ne sera accordé si l'infraction est corrigée dans un délai de 20 minutes suivant la constatation. Dans le cas contraire, des frais administratifs de €50,00 seront facturés.
Moyen		Aucun frais administratif ne sera accordé si l'infraction est corrigée dans les 10 minutes suivant la constatation. Dans le cas contraire, des frais administratifs de €100,00 seront facturés.
Sévère		Des frais administratifs de €200,00 sont toujours accordés. Ce frais administratif est doublé et porté à €400,00 si l'infraction n'est pas corrigée dans un délai de 10 minutes suivant la constatation.
Commission	C	Des frais administratifs seront accordés conformément à la catégorie déterminée par la commission.

Les délais dans lesquels l'infraction doit être corrigée sont toujours indiqués dans le rapport d'incident concerné et communiqués par téléphone par Airside Inspection. L'heure de début est l'heure à laquelle le contact téléphonique a eu lieu entre Airport Inspection et l'entreprise concernée qui est propriétaire du matériel.

Si l'infraction n'est pas corrigée dans le délai convenu, Airside Inspection le mentionnera dans le rapport d'incident et facturera les frais administratifs.

8.2.3. Commission des infractions routières airside

8.2.3.1. Objet, tâches et composition de la Commission

La composition, l'objectif et les tâches de la commission des infractions routières airside peuvent être consultés dans les termes de référence ([ToR](#)) et sont publiés dans le BHB.

8.2.3.2. Procédure d'appel

Si le contrevenant (individu ou entreprise) n'est pas d'accord avec l'infraction constatée (ou la décision de la commission), il a le droit de faire appel. Pour ce faire, il doit s'adresser au Safety Manager (safetymanagement@brusselsairport.be) au plus tard dans les 14 jours ouvrables suivant la notification. Pour ce faire, il doit utiliser le formulaire "Procédure d'appel pour une infraction aux règles de circulation airside" joint aux présentes règles de circulation et disponible à l'adresse suivante www.brusecurite.be.

L'appel sera examiné lors de la prochaine réunion de la Commission. La Commission est organisée tous les mois à heure fixe. Le contrevenant peut être assisté par un superviseur ou par le Safety Manager de son entreprise.

8.3. Méthode de constatation des excès de vitesse

Airside Inspection effectuera des mesures de vitesse à intervalles réguliers à plusieurs endroits [airside](#), [périphérique](#) inclus.

Pour constater les excès de vitesse, Airside Inspection utilisera des appareils de mesure différents :

- Speed gun ;
- Speed display ;
- Suivi des véhicules ;
- Contrôle des itinéraires à l'aide des données des badges aéroportuaires.

Une correction de -6 km/h pour les valeurs mesurées <100 km/h et de -6% pour les valeurs mesurées ≥100 km/h sera appliquée.

Une compensation administrative ou une attribution de points ne sera accordée que si la valeur mesurée et corrigée est supérieure à la limite de vitesse autorisée.

ANNEX

Numéros de téléphone importants

Service	Numéro de téléphone
Pompiers	02 753 40 20
Assistance médicale	02 753 63 63
Airside Inspection	02 753 69 00
Security	02 753 70 00
Opérations/permis de conduire aéroportuaire	02 753 68 23 55

Distribution des documents

DISTRIBUTION DES DOCUMENTS	
GROUPE/ROL	NOM
Communauté aéroportuaire	