



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Direction générale de l'aviation civile*

*Direction de la sécurité de l'Aviation civile*

*Direction aéroports et navigation aérienne*

## **Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports**

	<b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	MANUEL DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERODROMES Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
---	--	--	---------------	--------------------------------------

## LISTE DES MODIFICATIONS

Le tableau suivant identifie les modifications apportées dans le présent document depuis sa création.

N° ED	Date	Raison de la modification	Pages modifiées
1	25/03/2014	Création du document	Toutes
Edition 1 version 1	31/08/2019	Remplacement des anciennes dénominations du MSA par les nouvelles nomenclatures MCT-AER. Document non ré-approuvé dans son ensemble, seules les mises à jour des dénominations ont fait l'objet d'une validation portée par la note 19/088/DSAC/ANA	1 et 2, en-têtes

## APPROBATION DU DOCUMENT

Le tableau suivant identifie les autorités qui ont successivement vérifié et approuvé le présent document.

AUTORITE	NOM	DATE ET SIGNATURE
<b>Rédaction</b> <i>Chef de division ANA DSAC/NE</i>	Christian BURGUN	17/12/2013 SIGNE
<b>Vérification</b> <i>Adjoint au directeur technique ANA</i>	Nicolas MARCOU	25/03/2014 SIGNE
<b>Approbation</b> <i>Directeur technique ANA</i>	Frédéric MEDIONI	28/03/2014 SIGNE

Note : Toute version papier du présent document est susceptible d'être périmée.

Afin de s'assurer que ce document est bien la dernière version à jour du présent document, il est possible de le consulter à l'adresse suivante :

Interne : GEOF

Externe : Site internet du ministère

 DSAC	<b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>MANUEL DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERODROMES</b> Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
---	--	--	---------------	-----------------------------------

## Sommaire

1. CONTEXTE.....	4
2. STRUCTURE DE LA REGLEMENTATION EUROPEENNE.....	6
3. EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES SIGNIFICATIVES.....	7
4. DELIVRANCE DU CERTIFICAT EUROPEEN.....	9
5. INTEGRATION DES EXIGENCES EUROPEENNES DANS LES APPELS D'OFFRES .....	10
6. CONCLUSION .....	12

## Annexes

--	--

 D S A C	<b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>MANUEL DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERODROMES</b> Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
--	--	--	---------------	-----------------------------------

## 1. Contexte

### 1.1. Aérodromes concernés

Les aérodromes entrant dans le champ d'application de la réglementation européenne sur la sécurité des aéroports sont les aérodromes :

- civils (à l'exclusion, donc, des aérodromes militaires ou mixtes),
- de la Métropole et des DOM
- accueillant du trafic commercial
- ayant une piste revêtue de plus de 800 mètres,
- disposant d'une procédure aux instruments.

En France, par dérogation, cette réglementation ne s'appliquera pas aux aérodromes ayant un trafic de passagers commerciaux inférieur à 10000 pax/an et accueillant moins de 850 mouvements/an de fret,

### 1.2. Contexte réglementaire

Le règlement CE n°1108/2009, qui amende le règlement de base (Basic regulation - BR) CE n°216/2008, étend le champ de compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) aux exploitants d'aérodromes et aux prestataires de services de la navigation aérienne. Dans le domaine des aéroports, la Commission a publié en février 2014 le règlement UE n°139/2014 contenant les modalités d'exécution (Implementing rules – IR) déclinant les exigences essentielles (Essential requirements – ER) qui apparaissent en annexe de la BR.

Le présent document vise à décrire les principales nouveautés de cette réglementation et les étapes de sa mise en œuvre. Il vise également à informer les collectivités créatrices d'aérodromes des nouvelles contraintes et exigences à prendre en compte et éventuellement à les intégrer dans les appels d'offres et/ou les marchés qui en résultent lors de la désignation de leurs exploitants d'aérodromes.

En effet, alors que la réglementation nationale française octroyait un délai de 18 mois à un exploitant d'aérodrome qui remplissait les critères rendant obligatoire la détention d'un certificat pour obtenir ce dernier, la réglementation européenne impose à l'exploitant de le détenir avant de commencer à exploiter un aérodrome (ADR.OR.B.005)

**Cette exigence implique que, dès lors qu'un nouvel exploitant est désigné, il ne pourra exercer sa mission qu'après avoir obtenu un certificat de sécurité aéroportuaire délivré par l'Autorité.**

 DSAC	<b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>MANUEL DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERODROMES</b> Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
---	--	--	---------------	-----------------------------------

## 2. Définitions

**AESA** : agence européenne de sécurité aérienne

**AMC** : Acceptable means of compliance - moyen acceptable de conformité à une IR proposé par l'AESA

**AR** : Authority requirements - exigences européennes pour l'autorité compétente

**AMOC** : Alternative means of compliance - moyen alternatif de conformité proposé par l'exploitant ou défini par l'autorité compétente pour se conformer à une IR

**BR** : Basic regulation - règlement de base CE 216/2008 modifié par le règlement CE 1108/2009

**CB** : Certification basis - base de certification

**Certificat national de sécurité aéroportuaire** : certificat de sécurité aéroportuaire délivré conformément à l'article L.6331.3 du code des transports

**Certificat européen** : certificat de sécurité européen délivré conformément au règlement CE 216/2008

**CS** : Certification specification - spécification de certification

**DAAD** : Deviation acceptance and action document - document d'acceptation de déviation et de plan d'action

**ELOS** : Equivalent level of safety - équivalent de sécurité proposé par l'exploitant pour une spécification de certification

**ER** : Essential requirements - exigences essentielles, contenues dans la BR

**GM** : Guidance material – Matériel explicatif

**IR** : Implementing rules - modalités d'applications définies dans le règlement d'exécution UE 139/2014

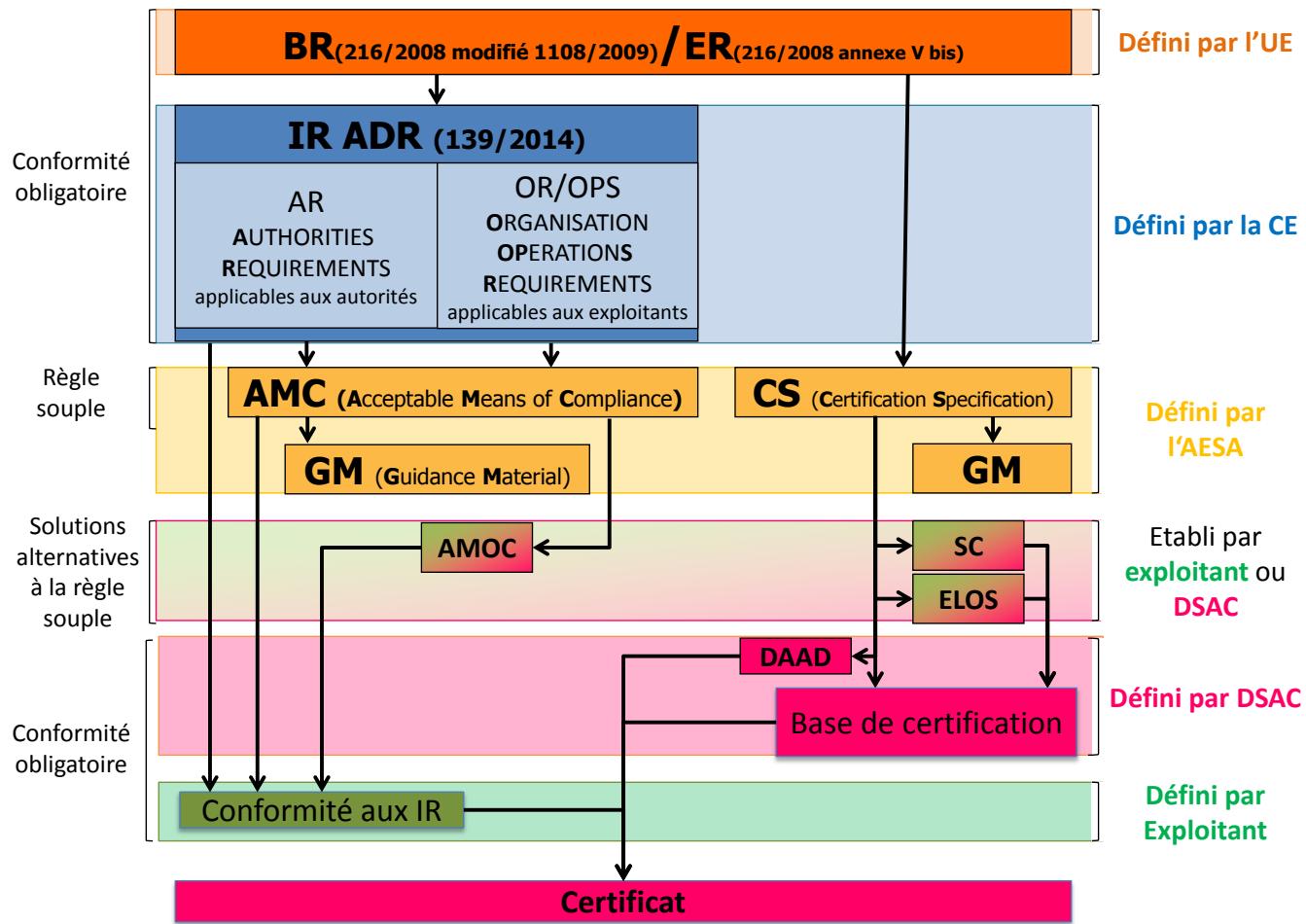
**OPS** : Operational requirements - exigences européennes pour les opérations d'aérodrome

**OR** : Organisation requirements - exigences européennes pour l'organisation de l'exploitant d'aérodrome

**SC** : Special condition - condition spéciale

### 3. Structure de la réglementation européenne

La figure suivante synthétise la structure de la réglementation européenne dans le domaine des aérodromes. La description des différents éléments et de leurs interactions est donnée dans les paragraphes suivants.



	<b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>MANUEL DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERODROMES</b> Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
---	--	--	---------------	-----------------------------------

### 3.1. Textes obligatoirement applicables

Certains textes sont considérés comme obligatoirement applicables (« binding ») et il n'est pas possible d'en déroger sans utiliser un dispositif particulier et contraignant exposé dans l'article 14 de la BR.

Le règlement de base (BR) contient les exigences essentielles (ER) et a été adopté au niveau du Conseil et du Parlement.

Le règlement UE n°139/2014 adopté par la Commission, contient en annexe les modalités d'exécution (IR), qui sont de trois types :

- Les exigences pour les autorités compétentes<sup>1</sup>, qui assurent la certification et la surveillance des aérodromes (Authority requirements – AR)
- Les exigences organisationnelles pour les exploitants d'aérodrome (Organisation requirements – OR)
- Les exigences opérationnelles pour les exploitants d'aérodrome (Operational requirements – OPS)

### 3.2. Textes non obligatoirement applicables

D'autres textes, adoptés par l'AESA, sont destinés à aider à la mise en œuvre pratique de la réglementation, et sont considérés comme non obligatoirement applicables (« non binding »). Il est cependant demandé, si ces textes ne sont pas appliqués, de produire des solutions alternatives justifiées, de différentes natures, présentées ci-dessous.

#### Les moyens acceptables de conformité

Les moyens acceptables de conformité (Acceptable means of compliance – AMC) sont des exigences de bas niveau qui déclinent certaines IR. Un AMC est donc toujours rattaché à une IR donnée. Le respect du ou des AMC rattachés à une IR est considéré comme une condition suffisante, mais non nécessaire, de respect d'une IR.

L'exploitant ou l'autorité compétente ont la possibilité de définir des moyens alternatifs de conformité (Alternative means of compliance – AMOC) qui peuvent se substituer à des AMC existants, moyennant une argumentation démontrant que ces dispositions permettent de respecter l'IR correspondante, ou venir clarifier une IR qui n'aurait pas d'AMC. Lorsqu'un AMOC est proposé par un exploitant, il doit être accepté par l'autorité compétente, puis notifié à l'AESA, qui pourra s'en servir dans le cadre du processus de standardisation.

#### Les spécifications de certification et la base de certification

Les IR, AMC et AMOC ne portent que sur des aspects organisationnels et opérationnels (procédures). Les aspects techniques relatifs aux infrastructures et équipements sont traités différemment.

L'AESA a défini des spécifications de certification (Certification specifications – CS), qui reprennent en grande partie les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 14 à la Convention de Chicago qui portent sur des exigences d'infrastructure et d'équipement.

Ces CS ne sont pas directement applicables : elles ne le deviennent que dès lors qu'elles sont insérées dans la base de certification (Certification basis – CB) de l'aérodrome. La CB est propre à chaque aérodrome et contient toutes les CS applicables, en fonction des caractéristiques et du type d'exploitation de l'aérodrome.

<sup>1</sup> En France, la DSAC est désignée comme seule autorité compétente pour la certification et la surveillance des aérodromes.

	<b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>MANUEL DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERODROMES</b> Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
---	--	--	---------------	-----------------------------------

En lieu et place d'une CS donnée, il est possible d'insérer dans la CB des solutions alternatives de deux types :

- des équivalents de sécurité (Equivalent level of safety – ELOS) : ce sont des dispositions qui ne génèrent pas d'augmentation du risque par rapport à la CS d'origine.
- des conditions spéciales (Special conditions – SC) qui sont des conditions particulières d'utilisation définies par l'autorité compétente lorsqu'une CS est jugée inadéquate ou inapplicable, en particulier pour des raisons topographiques ou environnementales. C'est approximativement l'équivalent des dérogations actuelles aux arrêtés TAC/CHEA.

Enfin, à titre transitoire, pour des non conformités existant avant l'entrée en vigueur des textes, il est possible de simplement ignorer une CS en l'insérant dans un document attaché au certificat : le document d'action et d'acceptation des déviations (Deviation acceptance and action document – DAAD). Ce dispositif n'est utilisable que pour des aérodromes ayant demandé leur certificat européen avant le 31 décembre 2024. En pratique, la DSAC a décidé de n'accorder aucun DAAD à titre pérenne, mais peut utiliser ce dispositif pour étaler dans le temps des investissements coûteux.

## 4. Evolutions règlementaires significatives

Cette section décrit brièvement les principales nouveautés incluses dans la règlementation européenne.

### 4.1. Exigences organisationnelles et opérationnelles des exploitants aéroportuaires

Les exploitants d'aérodrome doivent disposer d'un système de gestion, qui inclut de nombreux éléments relatifs à leur organisation :

- procédures de fonctionnement formalisées,
- contrôle interne de la conformité règlementaire,
- contrôle de la compétence des agents,
- un « système de la gestion de la sécurité » (SGS).

Bien que les exigences de système de gestion introduisent globalement peu d'éléments nouveaux, surtout pour une organisation disposant déjà d'une certification qualité et/ou d'un SGS, plusieurs travaux devront être menés, notamment sur la formalisation de certaines procédures dans le manuel d'aérodrome, le contrôle interne de la conformité règlementaire et sur le contrôle de l'aptitude des agents (OR).

Des exigences nouvelles de suivi des changements (travaux, évolutions du système de gestion, etc.) sont introduites, analogues à ce qui se fait dans le domaine de la navigation aérienne :

- notification préalable par les exploitants à l'autorité des changements,
- suivi et approbation initiale par l'autorité de certains de ces changements.

Enfin, les exploitants d'aérodrome doivent mettre en œuvre des systèmes de qualité et de sûreté pour le relevé et la fourniture des données aéronautiques.

### 4.2. Responsabilités nouvelles des exploitants d'aérodrome certifiés

Par rapport au contexte national, les responsabilités des exploitants d'aérodromes détenant un certificat européen vont évoluer.

Il en sera ainsi de :

- la surveillance des environs immédiats de l'aérodrome, notamment au regard des obstacles et activités dangereuses,
- la surveillance de l'évolution du péril animalier, possiblement liée à des activités hors de l'enceinte de l'aérodrome,

	<b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>MANUEL DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERODROMES</b> Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
---	--	--	---------------	-----------------------------------

- la surveillance du respect par les tiers, notamment les assistants en escale, des règles de sécurité définies par l'exploitant d'aérodrome,
- la formation des personnes circulant sur l'aérodrome et des personnes non accompagnées aux règles de sécurité de l'aérodrome.

### 4.3. Infrastructure et équipement

Plusieurs exigences d'infrastructure, d'équipement et de surfaces de dégagement, normes ou pratiques recommandées de l'Annexe 14, ont été reprises dans les CS et n'apparaissaient pas dans la réglementation nationale. Il existe toutefois plusieurs moyens de justifier et d'accepter des solutions alternatives (ELOS, SC). La DSAC proposera des solutions alternatives possibles pour certaines CS.

Lors de la conversion des certificats, les éventuelles solutions alternatives devront autant que possible avoir été mises en œuvre. Toutefois, pour les évolutions les plus coûteuses ou dont la mise en œuvre peut être longue, un DAAD pourra permettre une mise en conformité progressive, étalée dans le temps. Ce pourra notamment être le cas pour :

- Les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) d'une longueur minimale de 90m.
- L'installation de PAPI supplémentaires,
- Le remplacement des rampes d'approches simplifiées par des rampes conformes aux CS.

## 5. Délivrance du certificat européen

### 5.1. Principes de certification

Les principales étapes de la certification d'un nouvel exploitant d'aérodrome sont très similaires à celles de la certification nationale, avec quelques différences :

- lors du dépôt du dossier, l'exploitant doit proposer une base de certification à l'autorité. L'autorité peut exiger des modifications de cette CB et notifie à l'exploitant la CB définitive,
- l'exploitant doit faire la démonstration de sa conformité aux IR et à la CB. L'autorité examine ces démonstrations, réalise éventuellement des audits sur site pour vérifier certaines déclarations et, quand elle en est satisfaite, délivre le certificat européen.

Contrairement au dispositif national qui accordait un délai de 18 mois à un nouvel exploitant pour constituer son dossier de certification et obtenir le certificat, les exigences européennes imposent au nouvel exploitant d'être certifié dès le premier jour d'exploitation.

Il revient donc à l'entité délégante de prendre toutes les dispositions utiles pour, d'une part anticiper les indispensables délais d'obtention du certificat par le délégataire, et d'autre part intégrer dans les documents de consultation et les pièces contractuelles toutes les clauses et exigences permettant de s'assurer de l'obtention et du maintien du certificat.

Ce certificat est à durée illimitée et inclut :

- La base de certification,
- Le manuel d'aérodrome (version du manuel d'aérodrome en vigueur au jour de la délivrance),
- Les éventuelles conditions d'exploitation ou restrictions définies par l'autorité compétente
- Les dispositions éventuellement incluses dans le DAAD.

*Note : la réglementation européenne précise bien que la charge de la démonstration, ainsi que le contrôle continu de la conformité réglementaire qui suit la délivrance d'un certificat, relèvent de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome. L'autorité de surveillance fait une surveillance échantillonnée et basée sur les risques des procédures de l'exploitant, et intègre dans son processus les vérifications que l'exploitant a lui-même effectuées.*

 <b>DGAC</b> <b>DSAC</b>	<b>DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>MANUEL DU CONTRÔLE TECHNIQUE DES AÉRODROMES</b> Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
---	--	--	---------------	-----------------------------------

## 5.2. Conversion des certificats nationaux actuels

Les exploitants d'aérodrome disposant d'un certificat national délivré avant le 31 décembre 2014 bénéficient de dispositions spéciales permettant d'alléger la charge de démonstration : celle-ci n'est requise que pour les IR et éléments de la CB qui sont différentes des exigences nationales qui prévalaient lors de la délivrance du certificat national.

### Période de conversion

La réglementation européenne exige que tout exploitant d'aérodrome remplissant les critères mentionnés au § 1.1 détienne un certificat européen à la date du 31 décembre 2017. Les certificats nationaux existants pour ces aérodromes ne peuvent rester valables que jusqu'à cette date.

**Aucun nouveau certificat national ne pourra être délivré après le 31 décembre 2014.** L'ensemble des certificats nationaux existants seront prorogés jusqu'au 31 décembre 2017.

*Note : dans le cas particulier de certificats de courte durée délivrés à cause de non-conformités importantes, certaines conditions pourront être requises avant que ne soit décidée la prorogation de ces certificats.*

## 6. Intégration des exigences européennes dans les appels d'offres

Il convient que les créateurs d'aérodromes, autorités délégantes de DSP, prennent dès à présent toutes dispositions utiles et intègrent dans les appels d'offres les exigences et clauses leur permettant de sélectionner et retenir les candidats aptes à obtenir ce certificat.

### 6.1. Délai d'instruction d'une demande de certificat européen

Deux stratégies pour obtenir un certificat lors d'un renouvellement de DSP sont envisageables :

#### Certification « ab initio »

Une demande de certification «ab initio», à savoir une instruction complète d'un dossier depuis l'examen et la notification d'une base de certification, la revue documentaire du manuel d'aérodrome, l'audit sur site jusqu'à la délivrance du certificat au nouvel exploitant demande habituellement environ 6 mois.

A cette durée il faut ajouter le délai nécessaire au nouvel exploitant pour constituer un dossier complet. Ce délai, suivant les moyens et informations dont dispose le postulant, peut dépasser 3 mois.

La certification européenne « ab initio » concerne tous les changements de DSP planifiés après le 31 décembre 2014 si l'exploitant précédent n'a pas obtenu de certificat européen.

Le processus d'obtention d'un certificat demandé par un nouvel exploitant sur une nouvelle base de certification (CB) et un manuel d'aérodrome (procédures d'exploitation) à définir intégralement est donc de l'ordre de neuf mois. Il conviendra donc d'anticiper la désignation du nouvel exploitant.

Cependant, la durée de traitement entre la désignation et la délivrance du certificat peut être réduite à six mois si les documents du dossier de certification ont été demandés lors de l'appel d'offres.

#### Certification sur la base de documents pré existants

Les délais mentionnés supra peuvent être considérablement réduits si le nouvel exploitant présente un dossier de certification qui contient une part substantielle de documents qui ont déjà fait l'objet d'un examen et d'une validation lors de la certification de l'exploitant précédent.

Ces documents transmissibles sont :

 <b>DIRECTION GÉNÉRALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>MANUEL DU CONTRÔLE TECHNIQUE DES AÉRODROMES</b> Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
---	--	---------------	-----------------------------------

- La base de certification (CB) relative aux exigences applicables aux infrastructures et équipements. Sauf cas particulier la réappropriation de cette base par le nouvel exploitant devrait être possible sans aucune difficulté. Il conviendra néanmoins que l'autorité délégante communique cette CB aux candidats lors de l'appel d'offres.
- Le manuel d'aérodrome. Ce manuel décrit l'organisation de l'exploitant et contient l'ensemble des procédures d'exploitation
- Les enregistrements liés à la certification (Fiches de Notification d'Évènement - FNE et leur analyse, audits internes/externes, compte rendus des revues et comités de sécurité, objectifs de sécurité et suivi des indicateurs, actions de formation et suivi, ...).

Sur la base de ces documents ayant déjà fait l'objet de vérifications lors du suivi du certificat en cours il peut être admis que, sous réserve de l'appropriation et de la mise en œuvre de ces documents par le nouvel exploitant, les délais de délivrance d'un certificat à un nouveau postulant puissent être considérablement réduits. La démarche de certification se limitant à une revue documentaire et à un audit de la structure organisationnelle (dans le but de vérifier que les méthodes d'exploitation restent identiques et que les éventuels nouveaux personnels se sont bien approprié ces dernières).

Sur ces bases, les délais de certification pourraient être ainsi ramenés à trois mois (voire deux). Dans un temps ultérieur, rien n'empêche le nouveau délégataire de faire évoluer ses documents (moyennant acceptation par l'Autorité) pour l'adapter à ses exigences internes.

## 6.2. Clauses contractuelles

Afin d'intégrer ces exigences nouvelles il conviendrait de les formaliser pour éviter toute rétention d'un document important au terme d'une délégation rendant difficile la certification du nouveau délégataire et d'autre part donner les outils juridiques aux délégants pour se prémunir d'un délégataire ne remplissant pas ses obligations en matière de certification.

Il apparaît donc opportun pour les autorités délégantes d'intégrer formellement dans les conventions de délégation de service public, parmi les biens dits de retour, une notion de biens immatériels composés de la CB (base de certification), du manuel d'aérodrome et des enregistrements liés à la certification. Ces biens immatériels seront en effet indispensables à la certification donc à l'exploitation de l'aérodrome.

Le cas échéant, le créateur aura donc tout intérêt à prévoir contractuellement de se faire communiquer en temps réel par le délégataire toutes les mises à jour de ces documents.

Par ailleurs, il apparaîtrait également prudent d'intégrer une clause de résiliation de la DSP en cas de carences de l'exploitant dans l'obtention du certificat ou par rapport au respect des conditions d'exploitation nominales définies dans le certificat.

## 6.3. Cahier des charges des appels d'offres

L'obtention du certificat étant un préalable au commencement de l'exploitation de l'aéroport il apparaît donc que, au même titre que les aspects commerciaux que le candidat doit mettre en avant dans son offre, sa capacité à obtenir un certificat et à le maintenir devienne un critère important lors du choix du délégataire.

Devraient donc être exigés dans les documents que le candidat doit remettre avec son offre une notice décrivant par quels moyens et dans quels délais le candidat compte obtenir son certificat.

Cette notice devrait, à minima, comprendre :

- un projet d'organigramme de la future structure faisant notamment apparaître les principales fonctions (et ressources attribuées) exigées par la réglementation européennes (dirigeant responsable, Système de Gestion de la Sécurité, contrôle interne de la conformité réglementaire)

 <b>DSAC</b>	<b>DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE</b>	<b>MANUEL DU CONTROLE TECHNIQUE DES AERODROMES</b> Prise en compte par les autorités délégantes des nouvelles exigences européennes en matière de certification des exploitants d'aéroports	R3-CIN-G1 ext	Edition 1 version 1 du 31/08/2019
--	--	--	---------------	-----------------------------------

- la stratégie (et les délais associés) mise en œuvre pour obtenir le certificat (dossier « ab initio » ou récupération de la CB et des manuels existants) et l'évolution envisagée des méthodes d'exploitation.
- Les références éventuelles du candidat.

Dans cette perspective il est important, à l'instar des autres pièces communiquées lors des appels d'offres, que tous les documents liés à la certification (manuel d'aérodrome, base de certification) soient annexés aux pièces communiquées dans la consultation.

Si le manuel d'aérodrome ne peut faire partie des pièces communiquées dans la consultation (parce qu'il n'a pas été considéré comme un bien de retour lors de la DSP précédente et que l'exploitant sortant refuse de le céder), il pourra être opportun de demander aux nouveaux candidats de produire une proposition de manuel d'aérodrome, dans leur réponse à l'offre, afin de réduire le temps d'instruction du nouveau certificat.

Des mesures devraient également être prévues afin de garantir, lors de la transition, une continuité de l'exploitation et de l'organisation, et de capitaliser les améliorations de sécurité et la connaissance des risques liés à l'aérodrome, acquises par le biais du SGS de l'exploitant sortant.

## 7. Conclusion

Dans ce nouveau contexte réglementaire il est indispensable que les procédures de dévolution des contrats de DSP intègrent un certain nombre de paramètres cités supra :

- obligation préalable de détenir un certificat dès le commencement de l'exploitation,
- délai d'instruction d'une demande de certification variable de 3 à 9 mois suivant le dossier présenté,
- intégration de critères permettant de juger la capacité du candidat à obtenir un certificat (dans les délais impartis),
- intégration dans les conventions de DSP de clauses permettant à l'autorité délégante de s'approprier certains documents établis et maintenus par le délégataire, documents indispensables à une re-certification rapide.

Il est recommandé aux créateurs d'aérodrome dont la DSP arrive prochainement à échéance de prendre contact dès que possible avec la DSAC/IR régionalement compétente afin d'aider à la prise en compte de ces aspects dans les appels d'offre, et de faciliter la délivrance d'un certificat européen pour le nouvel exploitant éventuellement nommé.