



LES MÉTIERS DE LA SURVEILLANCE :

mobiliser les compétences

JEUDI 26 MARS 2015 à Paris
ET EN VISIOCONFÉRENCE
DANS LES DSAC INTERRÉGIONALES

Les exigences en compétences pour exercer les métiers de surveillance

Le cadre réglementaire européen

Georges THIRION Chargé de Mission
Europe DSAC



Les exigences réglementaires européennes pour les personnels de surveillance des autorités: **plan de cette présentation**

0) Où se trouvent ces exigences dans le corpus réglementaire européen?

1) Domaine des opérations aériennes OPS 965/2012 et des personnels navigants Aircrew 1178/2011 licence FCL , ATO (approved training organisation) et centre aéro médicaux, avec le cas particuliers pour l'OPS des inspections d'aéronefs au sol (RAMP)

2) IR aéroports ADR 139/2014

3) 748/2012 (certification initiale: Production Organisation Approval POA, Design Organisation Approval DOA, CdN),

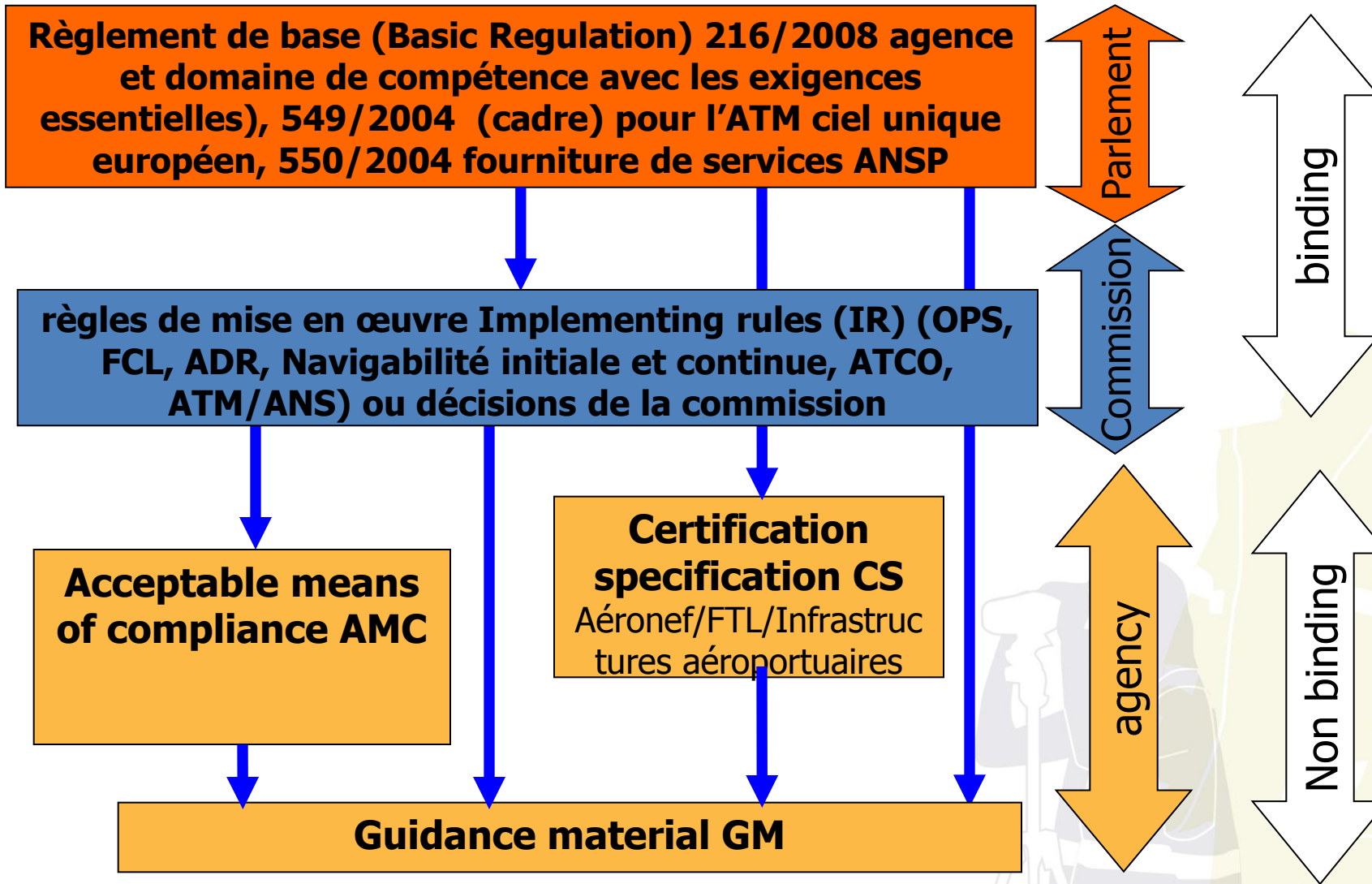
4) 1321/2014 navigabilité continue (part M suivi de navigabilité , 145 atelier d'entretien, 66 licences de mécaniciens et 147 école de formation des mécaniciens)

5) ATM: ATCO (licences des contrôleurs 805/2011, 340/2015) et ATM/ANS 1034/2014, 549/2004,550/2004)

6) conclusions

Le cadre réglementaire

Structure réglementaire européenne (compétence des personnels autorité /sécurité)



Exemple de l'IR OPS 965/2012 modifié
Modèle règle nouvelle

- Un règlement chapeau (la cover regulation) applicabilité, transition, règles du grand père, quelle part s'applique par type d'opérations

- et 8 annexes (part)

DEF definitions

ARO authority requirements et

ORO organisation requirements

CAT commercial air transport

SPA special authorisations

NCC non commercial complex

NCO non commercial other

SPO special operations(travail aérien)



Les exigences réglementaires européennes pour les personnels de surveillance des autorités: toutes ces exigences s'appliquent à l'agence lorsque cette dernière est l'autorité compétente (DOA, POA sur demande de l'EM, Simu, tous les organismes situés à l'extérieur de l'Europe)

0) où ces exigences sont elles précisées?

- le règlement de base Basic (Regulation BR) 216/2008 ne comporte pas d'exigences en la matière; uniquement pour les entités qualifiées (voir article 13 de la BR et dans l'annexe V Exigences essentielles qui doivent être « accréditées » par l'autorité (EM ou agence) qui leur confie des tâches d'enquêtes et d'inspections (pas de signature)

« Impartialité, intégrité, pas de conflits d'intérêt, secret professionnel, formation technique et professionnelle solide », l'agence (en sa qualité d'autorité compétente) a des entités qualifiées (dont la DSAC), la DSAC n'a pas d'entités qualifiées

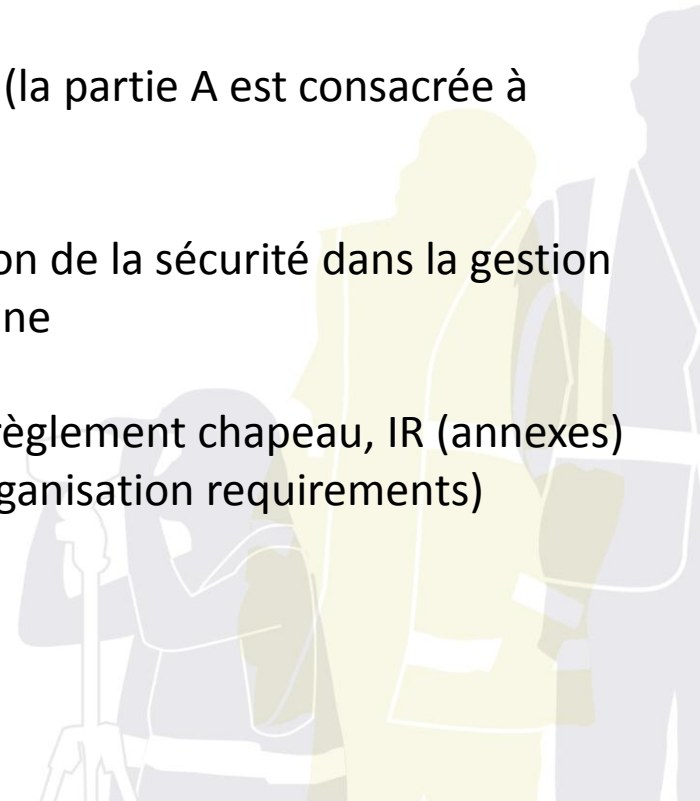
- 549/2004 règlement fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen, (pas d'annexes associés), 550/2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (une annexe sur l'entité qualifiée)

Les exigences réglementaires européennes

0) où ces exigences sont elles précisées?

dans les IR (implementing rules règles de mise en œuvre) et les AMC/GM associés (acceptable means of compliance et guidance material)

- Anciens règlements (navigabilité) dans la partie B (la partie A est consacrée à l'organisme)
- Dans le corps du règlement: 1034/2011 supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et le services de navigation aérienne
- Nouveaux règlements OPS, Aircrew, ADR, ATCO : règlement chapeau, IR (annexes) partie AR (authority requirements), la part OR (organisation requirements) s'adresse aux organismes à certifier

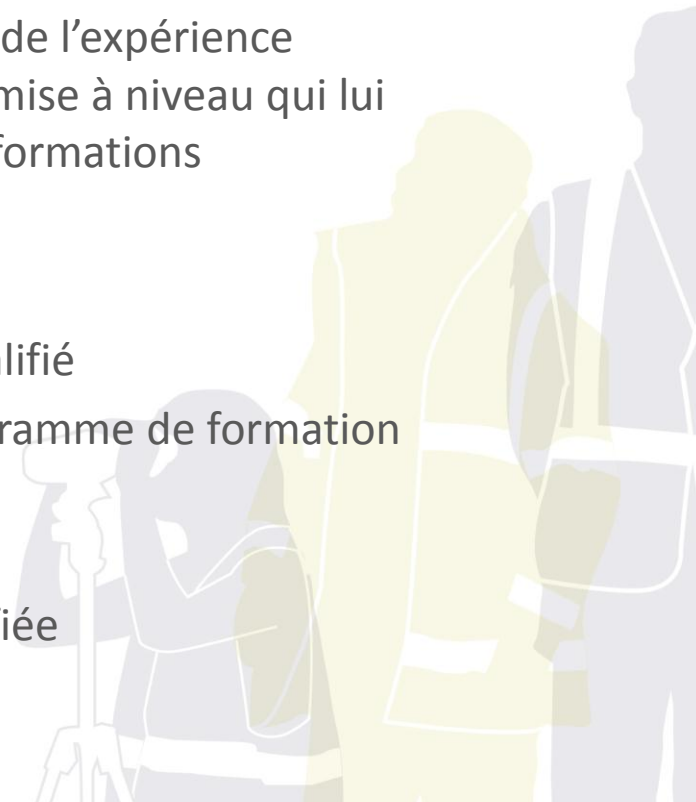


1) Les exigences des IR (OPS) 962/2012 ,et (Aircrew)1178/2011

- Dans le règlement de couverture; ressources suffisantes, conflit d'intérêt
- ARO et ARA GEN 200 a 2) Le personnel est qualifié pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées et dispose des connaissances et de l'expérience nécessaires, ainsi que d'une formation initiale et de remise à niveau qui lui assurent une compétence constante et traçabilité des formations

AMC et GM associés

- L'autorité doit s'assurer que tout son personnel est qualifié
- Procédures relatives à la formation du personnel (programme de formation initiale et périodique, sur le tas/on the job training)
- Généralités: formation appropriée!
- Formation assurée par la NAA ou par une source qualifiée
- Pas de prérequis

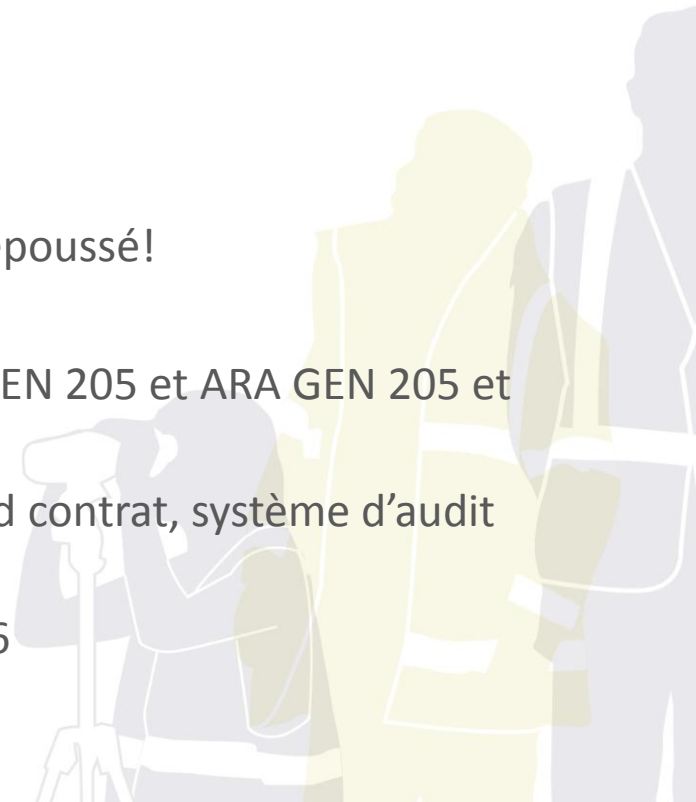


1-1) pour les inspecteurs OPS, projet récent d'établir une liste exhaustive des tâches OPS devant être réalisées et de préciser le type d'inspecteurs qui devrait effectuer cette tâche

- Soit un FOI pilote (flight operations inspector avec type rating)
- Soit un FOI pilote sans type rating
- Soit un inspecteur au sol

grosse polémique au sein des EM donc projet repoussé!

- Allocation de tâches aux entités qualifiées (ARO GEN 205 et ARA GEN 205 et AMC)
- Système d'évaluation de cette autorité qualifiée, accord contrat, système d'audit interne de l'autorité englobe cette EQ
- Conformité à l'annexe V (exigences essentielles) du 216



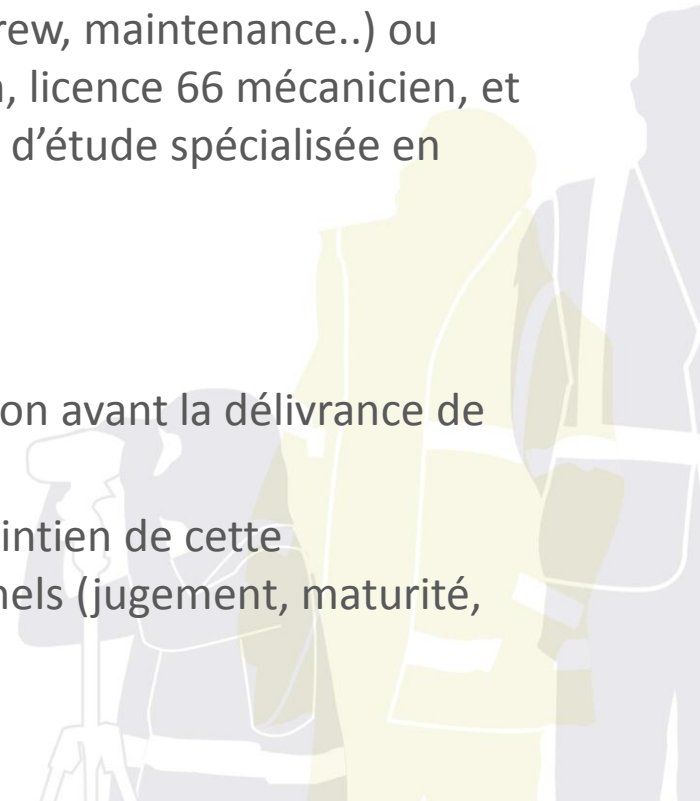
1-2) Cas particuliers: les exigences réglementaires des IR OPS pour les RAMP inspections d'aéronefs au sol

ARO RAMP 115 (SAfety oversight of Foreign Aircraft (SAFA) et SA Communautary A (SACA) et conseillé pour SA National Aircraft (SANA) qualification des inspecteurs au sol (sur notre territoire)

- Réussir formation théorique, pratique spécifique adaptée et en situation (sur le tas/on the job)
- Approbations des centres de formations si autres que la NAA (**nouveau**)
- Détention/maintien/expérience récente (12 inspections par an) **d'une qualification/autorisation**, à inspecter tout ou partie des items de la Check List
- L'agence favorise un programme d'échanges d'inspecteurs pour améliorer l'efficacité des contrôles (plus d'expérience)

1-2) Cas particuliers: les exigences réglementaires des IR OPS pour les RAMP inspections d'aéronefs au sol ARO RAMP 115

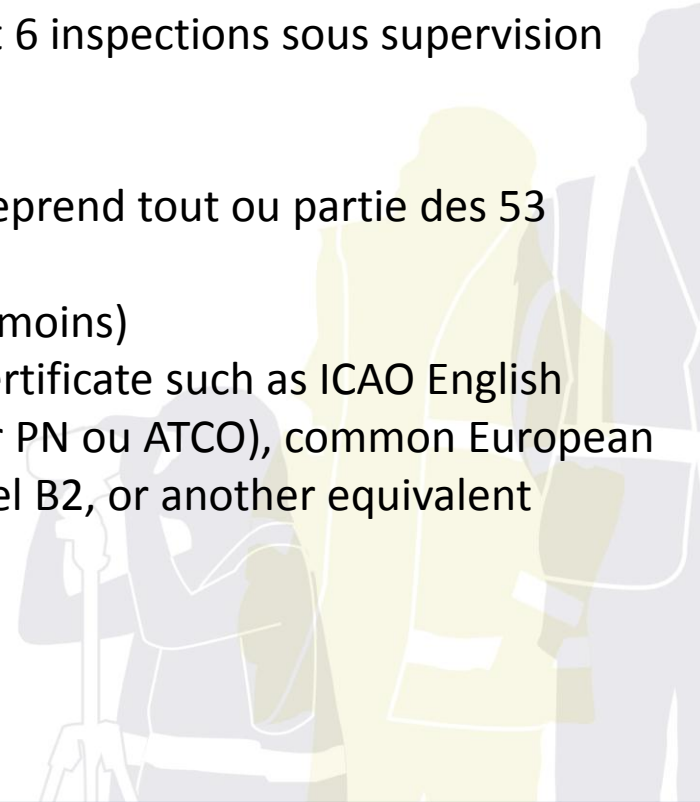
- Prérequis/critères d'éligibilité précisés (niveau bac +3 et 2 ans d'expérience dans le domaine aéronautique (OPS , licence Aircrew, maintenance..) ou titulaire d'une licence FCL, Cabin Crew Attestation, licence 66 mécanicien, et 2 ans d'expérience dans le domaine , ou 3 années d'étude spécialisée en aéronautique après le bac (cas de nos CTE)
- Concept de senior RAMP inspectors :
- Formation et évaluation des stagiaires sur une inspection avant la délivrance de la qualification/autorisation
- 3 ans de ramp inspector, 72 inspections /36 mois..) maintien de cette qualification 24 inspections/12 mois, critères additionnels (jugement, maturité, contact..)



1-2) Cas particuliers: les exigences réglementaires des IR OPS pour les RAMP inspections d'aéronefs au sol AMC GM ARO RAMP 115

- initiale théorique au moins 3 jours, et
- initiale pratique au moins 1 jour, et
- on the job: 6 inspections en observateur et 6 inspections sous supervision en moins de 6 mois avant d'être « lâché »

- Programme de formation et d'évaluation reprend tout ou partie des 53 items de contrôle d'une inspection
- Formation récurrente (tous les 36 mois au moins)
- English language proficiency certificate : certificate such as ICAO English Proficiency Level 4 (référentiel OACI pour PN ou ATCO), common European Framework of Reference for Language: level B2, or another equivalent certificate



1-2) Cas particuliers: les exigences réglementaires des IR OPS pour les RAMP inspections d'aéronefs au sol

- Ensemble (IR et AMC GM) plus précis , plus contraignant que pour les autres catégories d'inspecteurs car ce programme est géré par l'agence (base européenne des contrôles SAFA, répercussion sur la liste noire!!), donc besoin accru de standardisation des inspecteurs



2) Les exigences réglementaires des IR aéroports ADR 139/2014

Dans le règlement de couverture; ressources suffisantes, conflit d'intérêt

IR- ADR.AR.B.005 Système de gestion

a) L'autorité compétente établit et entretient un système de gestion comportant au moins:

- 1.
2. ... le personnel est qualifié pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées et dispose des connaissances et de l'expérience nécessaires ainsi que d'une formation initiale, sur le tas et continue qui lui assurent une compétence constante.

Comparable aux ARO et ARA GEN 200

Organisation pour la gestion des compétences (AMC et GM)

- Programme de formation pour chaque personnel
 - Liste-précise des domaines à couvrir ;
 - formation initiale (théorique, pratique, puis sur le tas) et formation continue.
- Evaluation initiale des agents destinés à réaliser des actions de surveillance par des agents dûment habilités ;
- Vérification que les conditions de qualification des inspecteurs demeurent, en continu,

2) Les exigences réglementaires des IR aéroports **AMC GM ADR**

Exigences techniques pour qualifier les inspecteurs (AMC et GM)

- Formation des inspecteurs assurée par l'autorité elle-même ou en externe
 - Évaluation par des personnes (inspecteurs en interne) dûment qualifiées et désignées à cet effet (en interne, inspecteurs justifiant d'une expérience de surveillance et des qualifications pour délivrer une formation).
- autorisation formelle délivrée par la NAA (domaine de compétence, validité),
 - Qualification initiale : formation initiale (dont 4 audits en formation)
 - Maintien des qualifications : conditions d'expérience récente (2 inspections/12 derniers mois)
- Pas de spécialisation formelle des inspecteurs, mais identification de ce que l'inspecteur peut surveiller
 - Allocation de tâches aux entités qualifiées (ADR AR B 010 et AMC)
- Système d'évaluation de cette autorité qualifiée, accord contrat, système d'audit interne de l'autorité englobe cette EQ
- Conformité à l'annexe V du 216
- Exigences similaires à celles des personnels de l'autorité (AMC)

3) Les exigences réglementaires des IR 748/2012 navigabilité initiale (POA, DOA, CdN..)

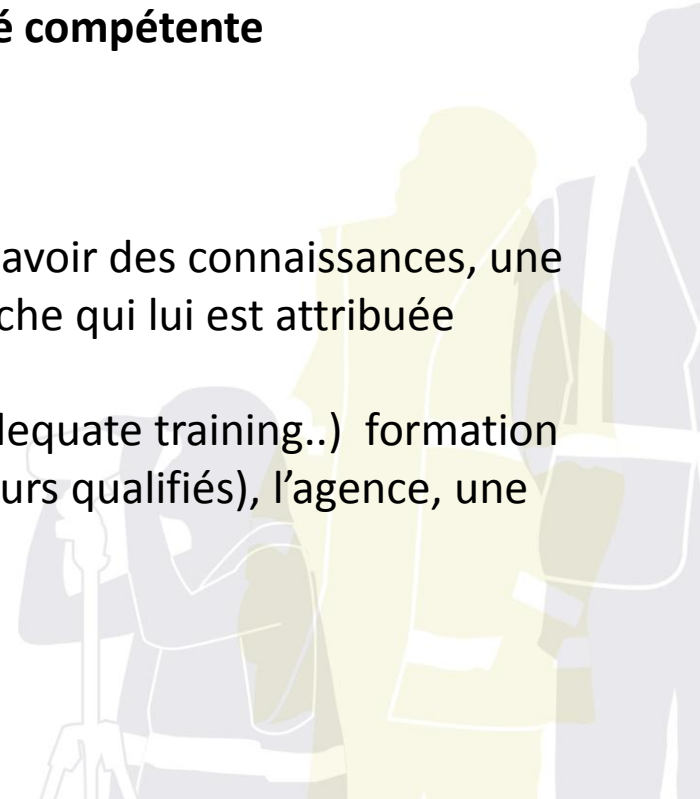
Ancien modèle de règles (section A généralités et section B procédures pour les autorités)
et rien dans le règlement de couverture

21.B.25 Spécifications pour l'organisation de l'autorité compétente

- c) Qualification et formation

Tout le personnel doit être convenablement qualifié et avoir des connaissances, une expérience et une formation suffisantes pour effectuer la tâche qui lui est attribuée

GM 21 B 25c) quelques généralités (appropriate and adequate training..) formation initiale, continue, formation dispensée par la NAA (instructeurs qualifiés), l'agence, une autre NAA ou une entité qualifiée



4) Les exigences réglementaires de l' IR 1321/2014 (remplace le 2042 navigabilité continue): 4 parties

Ancien modèle de règles (section A généralités et section B procédures pour les autorités) et rien dans le règlement de couverture

- 4-1) part M atelier, suivi de navigabilité, CdN, normes d'entretien

MB 102 c) Qualification et formation

Tout le personnel impliqué dans les activités relevant de la présente annexe (part M) doit être qualifié de manière appropriée et avoir des connaissances, de l'expérience, une formation initiale et continue appropriées pour effectuer les tâches qui lui sont attribuées.

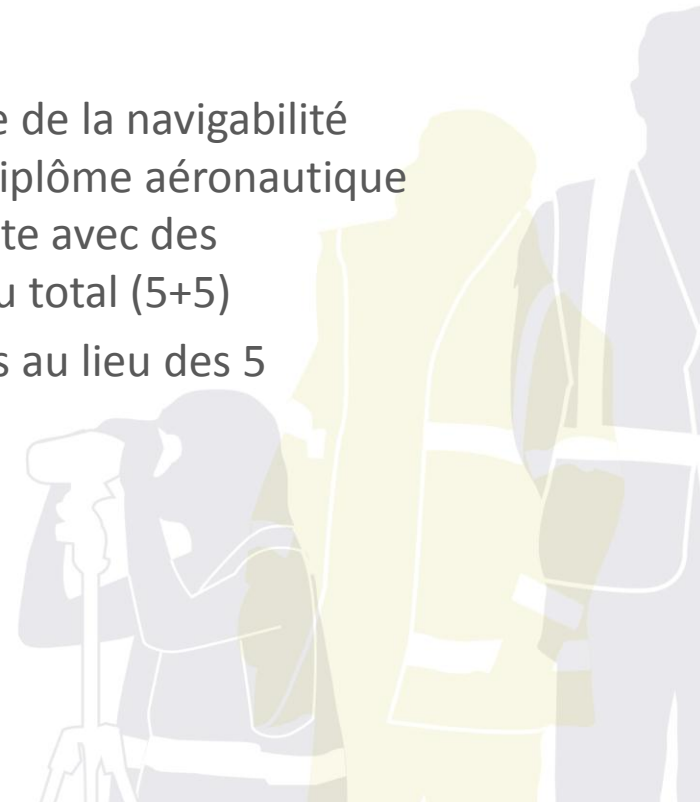
AMC MB 102c) : généralités , technique d'audits, expérience pratique dans l'aéronautique, un diplôme (ou étude équivalente) dans le domaine de la maintenance et 5 ans d'expérience (y compris durant la formation) pour être inspecteur indépendant, formation sur types d'aéronefs, intégrité, impartialité, formation continue

4) Les exigences réglementaires des IR 1321/2014 (remplace le 2042 navigabilité continue)

4-1) MB 902 revue de navigabilité par l'autorité et AMC MB 902

Compétences spéciales requises

- CAT et + de 2,73 t : 5 ans d'expérience dans le domaine de la navigabilité continue et une licence de mécanicien part 66 ou un diplôme aéronautique « équivalent », adaptée à la catégorie de l'aéronef, poste avec des responsabilités appropriées, ou 10 ans d'expérience au total (5+5)
- Non CAT de – de 2,73t même critères mais 3 ans requis au lieu des 5
- Tenue à jour d'une liste de ces inspecteurs



4) Les exigences réglementaires des IR 1321/2014 (remplace le 2042 navigabilité continue)

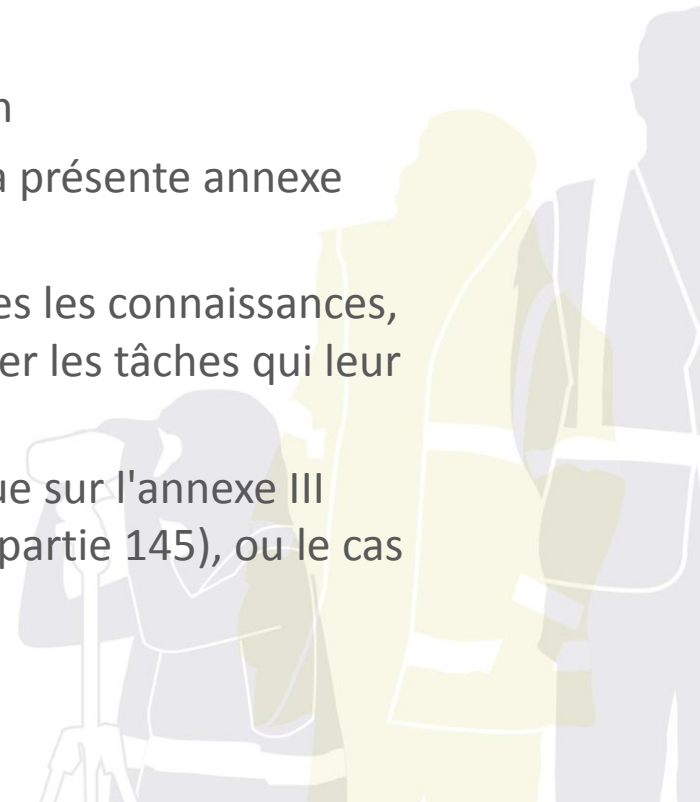
4-2) Part 66 licence mécanicien 66 B 10b) nombre suffisant

4-3) Part 145 atelier et 147 école de formation des mécaniciens B 10 autorité compétente (même rédaction)

145 B 10 3) ou 147 B 10 d) Qualification et formation

Tous les personnels impliqués dans les agréments liés à la présente annexe doivent:

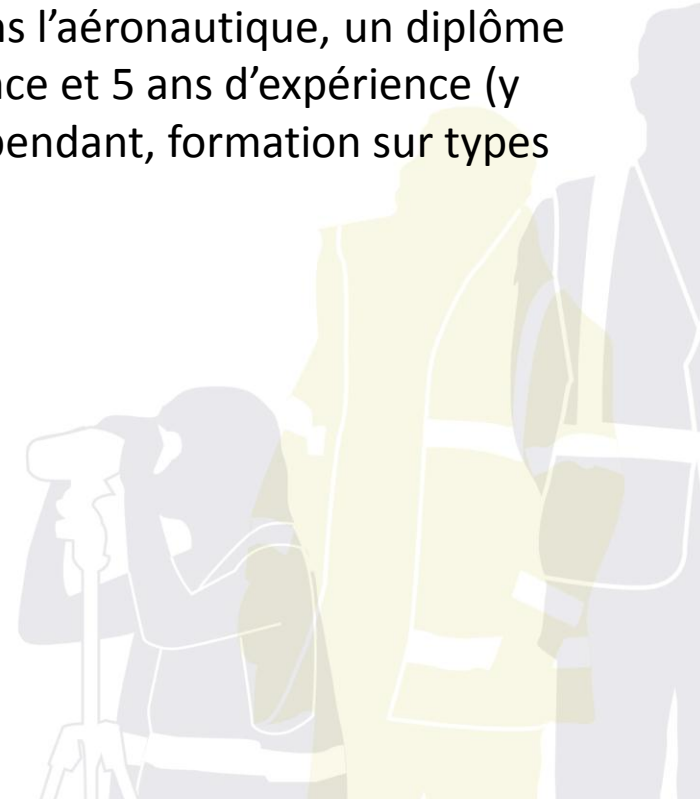
- 1) être qualifiés de manière appropriée et avoir toutes les connaissances, l'expérience et la formation nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont attribuées;
- 2) avoir reçu une formation et une formation continue sur l'annexe III (partie 66) et l'annexe IV (partie 147) sur l'annexe II (partie 145), ou le cas échéant, y compris ses définitions et normes.



4) Les exigences réglementaires des IR 1321/2014 (remplace le 2042 navigabilité continue)

4-3) AMC 145 B 10 (3) et AMC 147 B 10 (d)

généralités , technique d'audits, expérience pratique dans l'aéronautique, un diplôme (ou étude équivalente) dans le domaine de la maintenance et 5 ans d'expérience (y compris durant la formation) pour être inspecteur indépendant, formation sur types d'aéronefs, intégrité, impartialité, formation continue



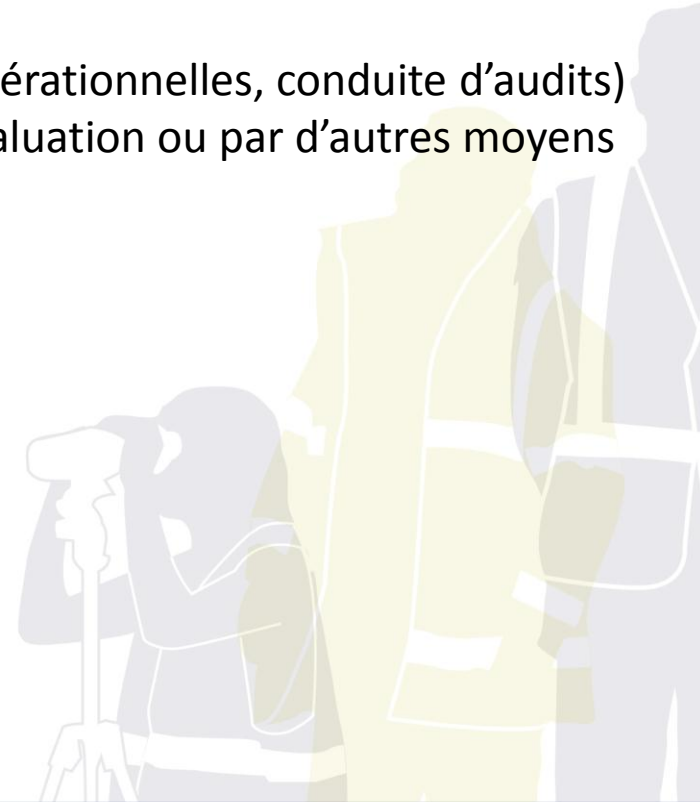
5) Les exigences réglementaires dans le domaine de l'ATM

- 5-1) 1034/2011 supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et les services de navigation aérienne

Article 12: item 3) Les autorités compétentes veillent à ce que toutes les personnes participant à des activités de supervision de la sécurité soient aptes à remplir leurs fonctions.

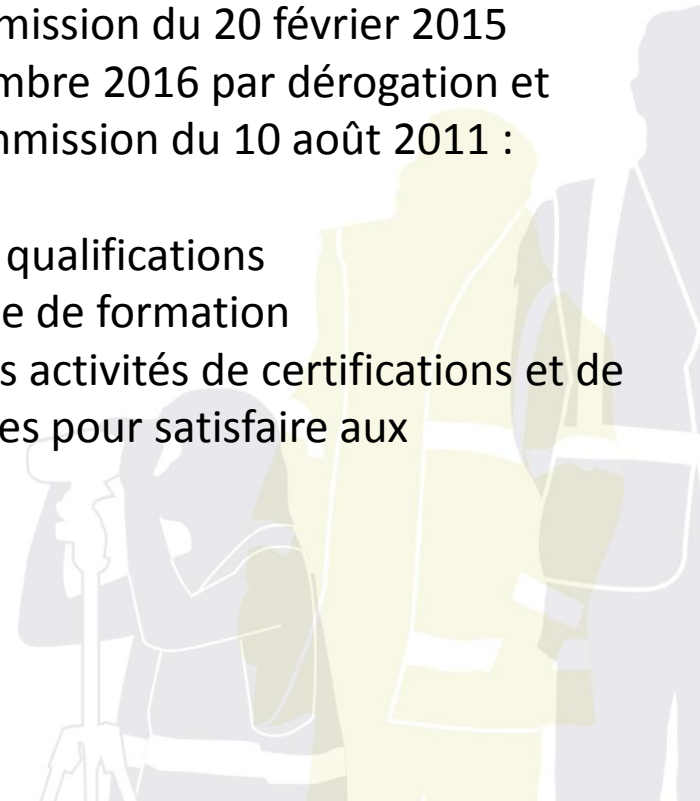
- Définition d'un programme de formation (techniques, opérationnelles, conduite d'audits)
- la démonstration de la compétence des auditeurs par évaluation ou par d'autres moyens acceptables.

- Pas d'AMC



5) Les exigences réglementaires dans le domaine de l'ATM

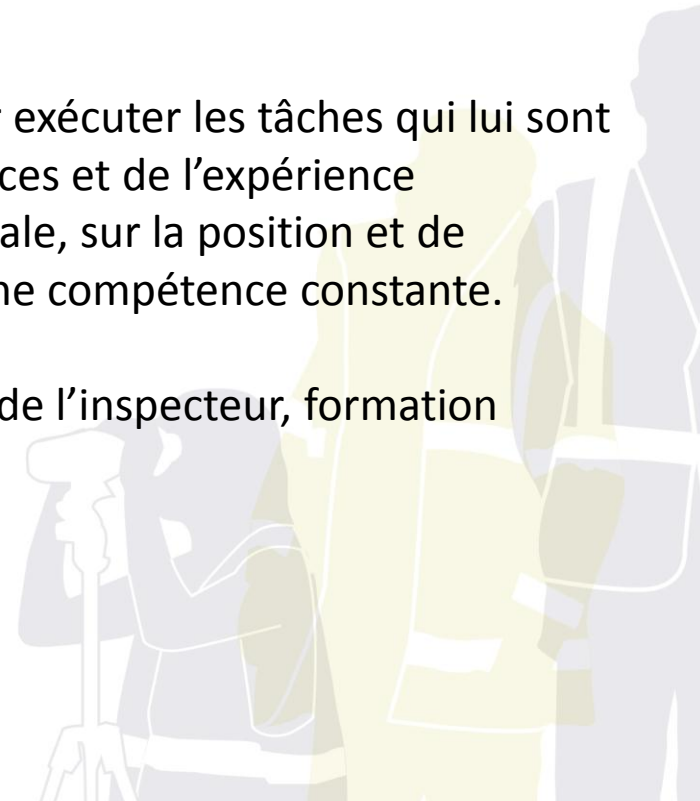
- 5-2) Le règlement (UE) ATCO n° 805/2011 de la commission du 10 août 2011 : rien sauf dans un considérant (indépendance) pas d'AMC
- 5-3) Le règlement (UE) ATCO n° 340/2015 de la commission du 20 février 2015 (nouveau modèle) s'applique à compter du 31 décembre 2016 par dérogation et remplacera le règlement (UE) n° 805/2011 de la commission du 10 août 2011 :
 - Article 5 du règlement chapeau : rien sur la/les qualifications
 - 4) : indépendance/prestataire et organisme de formation
 - 5) : « la capacité nécessaire pour mener les activités de certifications et de supervision » et « des ressources suffisantes pour satisfaire aux exigences »



5) Les exigences réglementaires dans le domaine de l'ATM

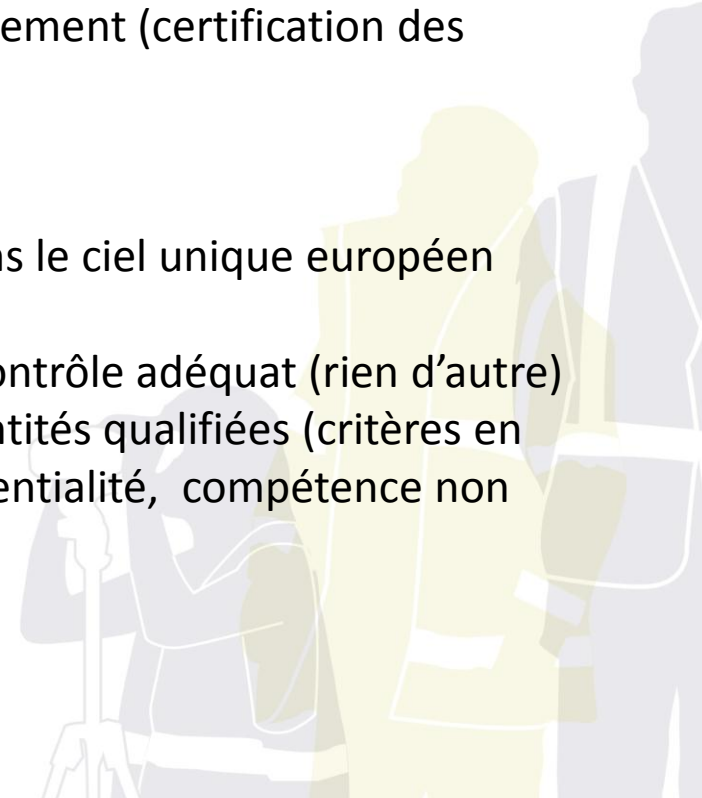
5-3) Le règlement (UE) ATCO n° 340/2015 de la commission du 20 février 2015 (nouveau modèle) s'applique à compter du 31 décembre 2016 par dérogation et remplacera le règlement (UE) n° 805/2011 de la commission du 10 août 2011 :

- ATCO AR.B.001 Système de gestion
 - a).2 : « le personnel doit être qualifié pour exécuter les tâches qui lui sont attribuées et doit disposer des connaissances et de l'expérience nécessaires ainsi que d'une formation initiale, sur la position et de maintien de compétences qui lui assure une compétence constante.
- AMC 1 AR B 001 généralités: approprié au rôle de l'inspecteur, formation récurrente



5) Les exigences réglementaires dans le domaine de l'ATM

- 5-4) 549/2004 règlement cadre pour la réalisation du ciel unique européen
 - article 4 item 4 les EM veillent à ce que les autorités nationales de surveillance disposent des ressources et des capacités nécessaires pour effectuer les tâches qui leur sont assignées au titre du présent règlement (certification des prestataires de services)
- 5-5) 550/2004 relatif à la fourniture de services dans le ciel unique européen
 - Article 2 les autorités nationales assurent un contrôle adéquat (rien d'autre)
 - Article 3 délégation possible de tâches à des entités qualifiées (critères en annexe I: expérience, nombre suffisant, confidentialité, compétence non spécifié!)



6) Conclusions relatives aux exigences réglementaires européennes en matière de compétence des personnes des autorités de surveillance

- exigences en terme d'objectifs à atteindre « plutôt » que prescriptifs sauf pour les inspecteurs RAMP car programme de surveillance géré par l'agence (mais a été adapté pour notre cas)
- Cette rédaction permet aux autorités d'adopter divers schémas de recrutement soit embauche d'inspecteurs ayant une expérience dans l'industrie comme pour le modèle anglo saxon soit en sortie d'école comme les modèles fonction publique (vigilance pour que ces rédactions perdurent)
- Souci de la commission d'harmoniser toutes ces exigences: par ex le paragraphe AR GEN 200 a la même rédaction pour OPS, Aircrew, ADR, ATCO et la refonte des textes initiaux (navigabilité et ATM) le reprendra



**MERCI DE VOTRE
ATTENTION**



direction générale
de l'Aviation civile

direction
de la sécurité
de l'Aviation civile

50 rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 21
télécopie : 01 58 09 43 38
www.developpement-durable.gouv.fr