



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

06. Hélicoptères

Séminaire Air OPS

09-10 April 2014
Paris

Your safety is our mission.
easa.europa.eu



Masses passenger standards

AMC1 CAT.POL.MAB.100(e):

(a) When the number of passenger seats available is:

(2) less than 6 for helicopters,

passenger mass may be calculated on the basis of a statement by, or on behalf of, each passenger, adding to it a predetermined mass to account for hand baggage and clothing.

(c) When determining the mass of passengers by using standard mass values, the standard mass values in Tables 1 and 2 below should be used.

(f) Other standard masses may be used provided they are calculated on the basis of a detailed weighing survey plan and a reliable statistical analysis method is applied.

**Exigences hélicoptère JAR OPS 3 alignées avec exigences avion
EU-OPS**

**Une RMT va traiter des tâches standard. Début de la RMT pas
encore planifié.**

Règlement 216/2008: Article 1(2): This Regulation shall not apply to products, parts, appliances, personnel and organisations referred to in paragraph 1(a) and (b) while carrying out military, customs, police, search and rescue, firefighting, coastguard or similar activities or services.

Il revient à chaque autorité de décider si une activité doit être considérée dans le cadre de ce règlement ou non.

En dehors du scope du Règlement de base:

⇒ **Règlement national s'applique**

⇒ **En dehors du cadre de la standardisation**



Helicopter Hoist Operations (HHO)/HEMS/SPO

SPA.HEMS: Opérations SMUH nécessitent une approbation spécifique

SPA.HHO: Opérations CAT d'hélicoptère nécessitent une approbation spécifique.

**Vol HEMS avec hélicoptère:
=> Approbations HEMS et HHO nécessaires**

Hélicoptère de « task specialist » pour effectuer opérations SPO

Part-SPO applicable

HEMS

L'Agence a initié une RMT.325/326, revue des exigences HEMS.

La TGL43, qui fournit des éléments indicatifs à ce sujet est prise en compte par le groupe.



Exploitation sans assurance d'une possibilité d'atterrissage forcé en sécurité

CAT.POL.H.305: Approbation nécessaire (hélicoptères classe de performance 2)

=> Sur la base notamment d'une étude de risque établie par l'opérateur.

AMC1 CAT.POL.H.305(b) fournit des éléments à prendre en compte relatif aux statistiques de fiabilité moteur.

Transposition directe du JAR OPS 3

Obtention de ces données du TCH sous la responsabilité de l'opérateur.

L'AMC fournit des éléments permettant de calculer/d'évaluer cette fiabilité moteur.

**Evaluation périodique de statistiques de fiabilité.
Sous la responsabilité de l'autorité.**

CAT.POL.MAB.105 Données et documentation de masse et centrage

a) Avant chaque vol, l'exploitant établit les données de masse et centrage et produit une documentation de masse et centrage spécifiant la charge et sa répartition [..]

La documentation de masse et centrage contient les informations suivantes:

- 1) immatriculation et type d'aéronef;
- 2) identification, numéro et date du vol;
- 3) nom du commandant de bord; [..]

Certaines de ces informations peuvent figurer dans d'autres documents aisément accessibles pour utilisation.



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

07. QUESTIONS CRM

Séminaire Air OPS

09-10 April 2014
Paris

Your safety is our mission.
easa.europa.eu



CDB effectuant des CHL ou CEL

- ORO.FC.230 (b)(5) & ORO.FC.230 (c)(2) permettent à un CDB formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM d'effectuer des contrôles. ***Quels sont les pré-requis nécessaires pour déterminer qu'un CDB est formé aux concepts CRM et à l'évaluation des compétences CRM ?***

En l'absence de dispositions plus précises, il est de la responsabilité de l'autorité compétente en coordination avec l'exploitant de déterminer le programme de formation qui pourra apporter au CDB les compétences requises pour exercer cette fonction. Il serait logique qu'une telle formation soit en cohérence avec la formation correspondante requise par AMC1 ORO.FC.230 (d)(5)(i) pour les TRE, CRE, SFE.

AMC1 ORO.FC.230 Personnel providing training and checking

(d)(5) recurrent checking by the following personnel:

(i) operator proficiency check by a type rating examiner (TRE), class rating examiner (CRE) or, if the check is conducted in a FSTD, a TRE, CRE or a synthetic flight examiner (SFE), trained in CRM concepts and the assessment of CRM skills.



Vols en ligne sous supervision (LIFUS)

Qui peut effectuer les vols en ligne sous supervision (LIFUS) ?

- ▶ Cette question est liée aux exigences FCL, en particulier celles définissant les privilèges.
- ▶ **FCL.910.TRI(a) et AMC1 FCL.930.TRI(k)**, entre autres, apportent des éléments de réponse. Les contrôles sont effectués par un TRI ou un TRE.
- ▶ Le seul cas de LIFUS avec TRI pour les hélicoptères CAT est spécifié par **FCL.060(c)** Recent experience.
- ▶ Pour les avions, le TRI est aussi requis pour la formation en vol LIFUS après une qualification de type ZFTT (zero flight time training).
- ▶ Les autres cas de LIFUS requis par Air-Ops sont conduits par un commandant qualifié pour cette fonction.



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

08. SGS

Séminaire Air OPS

09-10 April 2014
Paris

Your safety is our mission.
easa.europa.eu

Organisations may use means alternative to those established in the AMC issued by the Agency:

“alternative means of compliance”

- Organisations need to apply to their competent authority and demonstrate that an equivalent level of safety can be reached.
- They may use such alternative means of compliance following approval by their competent authority.

EU-OPS

The Authority may accept the nomination of two quality managers, one for operations and one for maintenance provided that the operator has designated one Quality Management Unit to ensure that the quality system is applied uniformly throughout the entire operation.

EU-OPS intégrait la partie OPS et la partie Maintenance.

Possibilité non mentionnée dans le Règlement 965/2012, mais règlement rédigé dans le même esprit que l'EU-OPS.

De manière générale, un RQ/RSC unique est recommandé, mais en cas de RQ/RSC distinct, coordination à assurer.

AMC1 ORO.GEN.200(b):

Definition of organisational complexity - three criteria:

- Size, in terms of staffing
- Complexity of the activities number of operating sites, number and type of contractors, ...
- Risks involved
 - type of operations, e.g. specialised operations (HHO)
 - type of aircraft
 - operating environment (offshore)

L'AMC précise que les opérateurs avec moins de 20 ETP, peuvent potentiellement être considérés complexe si l'un des critères est rempli.

Evaluation dépendante de l'autorité.



Programme de prévention des accidents et de sécurité des vols

EU-OPS OPS 1.037

L'exploitant met en place et maintient un programme de prévention des accidents et de sécurité des vols, lequel peut être intégré au système qualité; il comprend:

1) des programmes destinés à sensibiliser toutes les personnes concernées par les opérations aux risques existants et à les maintenir sensibilisées;

=> **AMC1 ORO.GEN.200(a)(4)**

2) un système de compte rendu d'événements [..];

=> **ORO.GEN.160 + GM1 ORO.GEN.200(a)(3)**

3) l'évaluation des informations utiles se rapportant aux accidents et incidents et la diffusion d'informations connexes [..]; et

=> **AMC1 ORO.GEN.200(a)(3)**

4) un programme d'analyse des données de vol pour les avions de plus de 27 000 kg de masse maximale certifiée au décollage (MCTOM); [..]

=> **ORO.AOC.130**

5) la désignation d'une personne responsable de la gestion du programme.

=> **ORO.AOC.130 + AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)**

EU-OPS:

The operator shall appoint a person accountable for managing the flight data monitoring programme.

ORO.AOC.130 Analyse des données de vol – avions

a) L'exploitant établit et maintient un système d'analyse des données de vol, intégré à son système de gestion

AMC1 ORO.AOC.130

The safety manager, as defined under AMC1 ORO.GEN.200(a)(1), should be responsible for the identification and assessment of issues and their transmission to the manager(s) responsible for the process(es) concerned.

Personne responsable FDM non spécifiquement requise

Organisation à définir par l'opérateur.

ORO.AOC.135:

a) Conformément au point ORO.GEN.210 b), l'exploitant nomme des personnes chargées de la gestion et de la supervision des domaines suivants:

- 1) opérations de vol;
- 2) formation des équipages;
- 3) opérations au sol; et
- 4) maintien de la navigabilité conformément au règlement 2042/2003.

GM2 ORO.AOC.135(a) contient des éléments indicatifs quant aux qualifications des personnes nommées.

Un GM n'est pas exigible légalement.

Il revient à l'autorité compétente de déterminer si les qualifications d'une personne sont suffisante pour assumer sa fonction de personne nommée.



Cumul des fonctions

Dirigeant responsable – personnes nommées:

- Cumul dépend de la nature/complexité des opérations (AMC1 ORO.AOC.135(a))

Personnes nommées:

- Cumul de différents domaines dépend de la nature et la complexité des opérations (AMC2 ORO.AOC.135(a))
- Responsabilités scindées possible (AMC2 ORO.AOC.135(a))

Dirigeant Responsable – Responsable Surveillance Conformité

- Possible pour opérateurs non-complexes (AMC1 ORO.GEN.200(a)(6))

Responsable Sécurité - Responsable Surveillance Conformité

(AMC1 ORO.GEN.200(a)(6))

- Ressources suffisantes, dépend de la taille de l'opérateur et de la nature et complexité des opérations
- Dans tous les cas, l'indépendance des audits et inspections doit être assurée.

Responsable Surveillance Conformité – Personnes nommées

- Interdit par AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)



Revue de direction

EU-OPS AMC OPS 1.035

Une revue de direction est une évaluation complète, systématique et documentée du système qualité, des politiques opérationnelles et des procédures par la direction [..]

ORO.GEN.200

(6) La fonction de surveillance de la conformité comporte un système de retour d'informations vers le cadre responsable afin d'assurer la mise en œuvre effective des actions correctives le cas échéant.

AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)

- Le RSC doit avoir un accès direct au DR

AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)

(b)(3) The safety review board should monitor the safety performance against the safety policy and objectives; (+ AMC1 ORO.GEN.200(a)(3))

(d) The safety manager or any other relevant person may attend, as appropriate, safety review board meetings. He/she may communicate to the accountable manager all information, as necessary, to allow decision making based on safety data.



ORO.AOC.130 Analyse des données de vol – avions

b) Le système d'analyse des données de vol ne peut être utilisé à des fins de sanction et est assorti des garanties adéquates pour protéger les sources des données.

AMC1 ORO.AOC.130

(k) The procedure to prevent disclosure of crew identity should be written in a document, which should be signed by all parties (airline management, flight crew member representatives nominated either by the union or the flight crew themselves).

Objectif général défini dans l'IR

AMC1 fournit un moyen de conformité

AltMOC possible.



Continuité supervision

AMC1 ORO.AOC.135(a)

(c) The holder of an AOC should make arrangements to ensure continuity of supervision in the absence of nominated persons.

En l'absence d'une personne nommée, la gestion et supervision des domaines mentionnées doit continuer à être assurée.

Objectif: s'assurer qu'en l'absence d'une personne nommée, une personne reste responsable de s'assurer que l'exploitant reste conforme aux exigences dans son domaine de responsabilité

Différentes solutions peuvent être envisagées par l'exploitant. La solution retenue doit satisfaire l'autorité de l'exploitant.

ORO.AOC.135 Exigences en matière de personnel

a) Conformément au point ORO.GEN.210 b), l'exploitant nomme des personnes chargées de la gestion et de la supervision des domaines suivants:

- 1) opérations de vol;
- 2) formation des équipages;
- 3) opérations au sol; et
- 4) maintien de la navigabilité conformément au règlement 2042/2003.

AMC1 ORO.AOC.135(a)

(e) Persons nominated should be contracted to work sufficient hours to fulfil the management functions associated with the scale and scope of the operation.

Rédaction dans le même esprit que l'EU-OPS.

Pas d'exigence précise, uniquement objectif général.

ORO.GEN.130 Changements

Deux catégories de changement:

Changements modifiant:

- **Le champ d'application du certificat ou les spécifications techniques du certificat, ou**
- **L'un des éléments du système de gestion**



Approbation préalable requise

Autres changements



- **Gérés au travers d'une procédure approuvée**
- **Notifiés à l'autorité**



Activités sous-traitées

ORO.GEN.205

Sont incluses dans les activités sous-traitées toutes les activités faisant partie du champ d'application de l'agrément de l'exploitant qui sont effectuées par un autre organisme.[..]

Lorsque l'exploitant certifié sous-traite une partie de son activité à un organisme qui n'est pas certifié lui-même conformément à la présente partie pour mener à bien une telle activité, ce dernier travaille sous l'agrément de l'organisme donneur d'ordre.

AMC1 ORO.GEN.205

(c) The contracted safety related activities relevant to the agreement should be included in the operator's safety management and compliance monitoring programmes.

Ground handling en dehors du cadre des compétences de l'EASA

Régulées au travers de l'opérateur.



EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY
AGENCE EUROPÉENNE DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE
EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT

09. Affrètements et partage de code

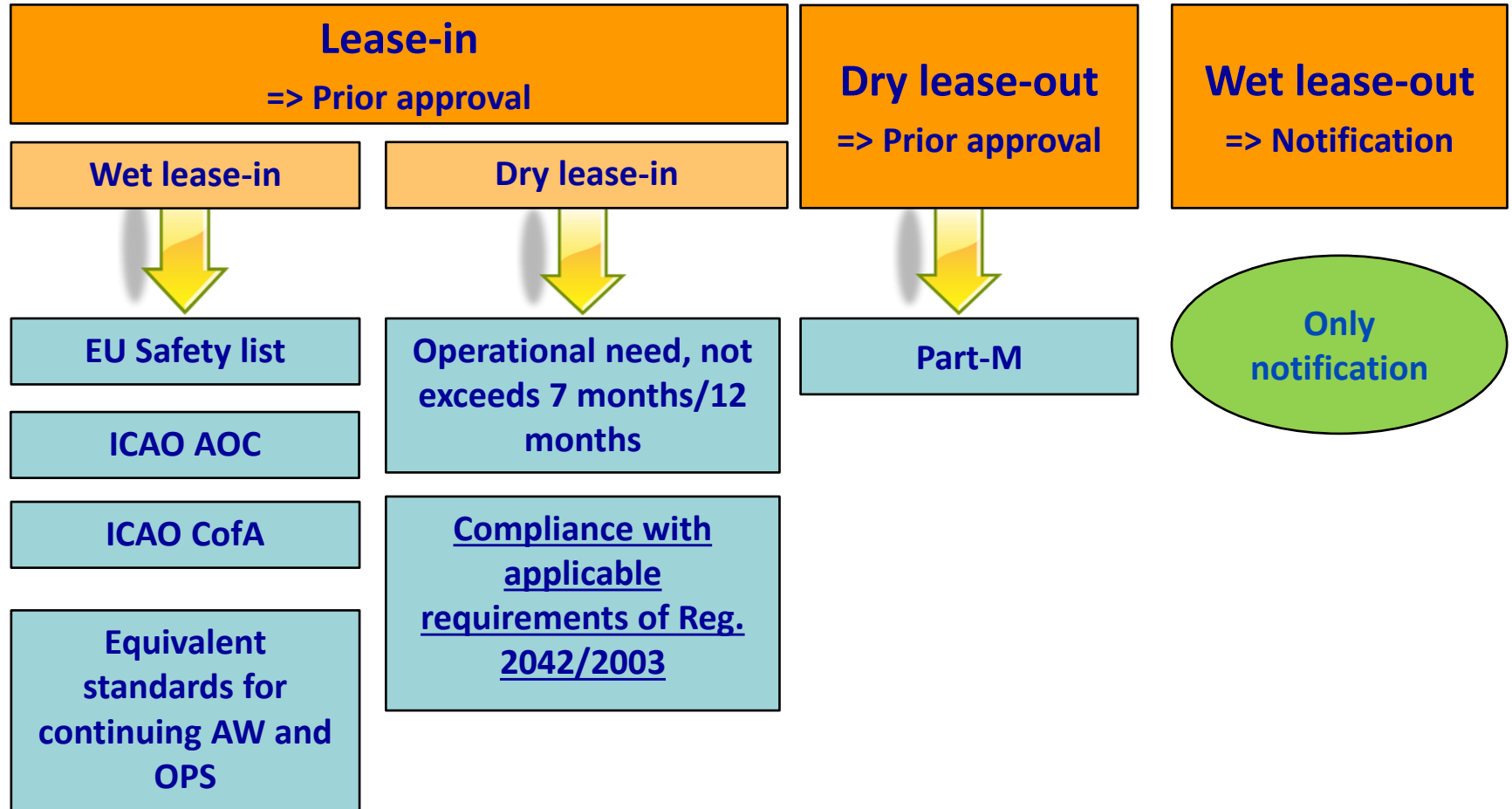
Séminaire Air OPS

09-10 April 2014
Paris

Your safety is our mission.
easa.europa.eu



ORO.AOC - Leasing



T
C
O



Partage de code

ARO.OPS.105 Dispositions relatives au partage du code d'identification

Lors de l'examen, sous l'angle de la sécurité, d'un accord relatif au partage d'un code d'identification qui implique un exploitant d'un pays tiers, l'autorité compétente:

- 1) s'assure, après la vérification effectuée par l'exploitant conformément au point ORO.AOC.115, que l'exploitant du pays tiers satisfait aux normes applicables de l'OACI;
- 2) se met en rapport avec l'autorité compétente de l'État de l'exploitant du pays tiers si nécessaire.

ORO.AOC.125

L'exploitant européen doit:

- vérifier la conformité de l'exploitant TCO avec les normes applicables de l'OACI; et
- fournir à l'autorité compétente des informations étayées permettant à celle-ci de se conformer aux dispositions du point ARO.OPS.105.

Par la suite, l'exploitant surveille et évalue régulièrement le respect permanent des normes applicables de l'OACI par l'exploitant TCO.

Arrêt des partage de code si:

- Interdiction d'exploitation de l'exploitant (Règlement (CE) 2111/2005) – exploitant non-conforme avec les normes applicables de l'OACI.