EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION

EUROCONTROL

EUROCONTROL SAFETY REGULATORY REQUIREMENT (ESARR)

ESARR 5

ATM SERVICES' PERSONNEL

Edition	**:**	**2.0**
Edition Date	**:**	**11-04-2002**
Status	**:**	**Released Issue**
Class	**:**	**General Public**

DOCUMENT IDENTIFICATION SHEET

DOCUMENT DESCRIPTION

Document Title

Safety Regulatory Requirement - ESARR 5
ATM Services' Personnel

REFERENCE :	**EDITION :**	**2.0**
ESARR 5	**EDITION DATE :**	**11-04-2002**

Abstract

This document sets out the general safety requirements for all ATM services' personnel responsible for safety related tasks within the provision of ATM services across the ECAC area, the safety requirements for air traffic controllers and the safety requirements for engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks.

Keywords

ATM	Licence	Certificate of competence	Designated Authority
Rating	Endorsement	ICAO	ECAC

CONTACT PERSON :	Bogdan BRAGUTA Antonio LICU	TEL:+32 2 729 9167 TEL:+32 2 729 3480	**DIVISION :**	DGOF/SRU

DOCUMENT STATUS AND TYPE

STATUS		CATEGORY		CLASSIFICATION	
Working Draft	☐	Safety Requirement	☑	General Public	☑
Draft	☐	Comment Response Document	☐	Restricted EUROCONTROL	☐
Proposed Issue	☐	Policy Document	☐	Restricted SRC	☐
Released Issue	☑	Document	☐	Restricted SRU	☐

ELECTRONIC BACKUP

INTERNAL REFERENCE NAME :	P\SRCREGULATIONS\OFF.PUBLIC.\ESARR5\esarr5ed20ri.doc

HOST SYSTEM	MEDIA	SOFTWARE(S)
EUROCONTROL Network	Type : Hard disk	MS Office Word 7.0/6.0
Printing date:24/10/2007	Media Identification :	MS WINDOWS NT4.0

SOFTCOPIES OF SRC DELIVERABLES CAN BE DOWNLOADED FROM:
www.eurocontrol.int/src

EUROPEAN ORGANISATION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION

EUROCONTROL

- Decisions of the Permanent Commission -

DECISION No. 91

approving the EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement (ESARR 5), Edition 2.0, entitled "ATM Services' Personnel"

The PERMANENT COMMISSION FOR THE SAFETY OF AIR NAVIGATION,

Having regard to the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation, amended by the Protocol signed at Brussels on 12 February 1981, and in particular Articles 1 (c), 2.1 (j), 6.1 and 7.1 thereof;

Having regard to the Protocol consolidating the EUROCONTROL International Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation, which was opened for signature on 27 June 1997, and in particular Article 2.1(i) of the consolidated version of the Convention annexed thereto;

Having regard to Decisions No. 71 and No. 72 of 9 December 1997 on early implementation of certain provisions in the revised Convention, and in particular paragraph 5 of Decision No. 72;

On the proposal of the Provisional Council;

HEREBY TAKES THE FOLLOWING DECISION:

The Commission approves, for incorporation and implementation in national ATM regulatory frameworks of EUROCONTROL Member States, the EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement (ESARR 5), Edition 2.0, entitled "ATM Services' Personnel", as developed by the Safety Regulation Commission.

The present Decision will come into effect on the day of its signature.

Done at Brussels on 11th April 2002.



L. REKKE
President of the Commission

DOCUMENT CHANGE RECORD

The following table records the complete history of the successive editions of the present document.

EDITION	DATE	REASON FOR CHANGE	SECTIONS PAGES AFFECTED
0.01 Draft G	20.09.1999	Document renumbered – request from all Licensing WG members	All
0.01 Draft G	20.09.1999	IAA, DNA – DGAC, Swedish Flight Safety, LVNL – The Netherlands, SRU comments	INTRODUCTION 5.1, 5.2, 5.2.1.;5.2.2
0.02 Draft H	03.11.1999	Comments received after SRC and HRT consultation	
0.03	14.12.1999	EMEU comments	Chapter 3 Applicability
0.04	14.02.2000	Comments after second SRC/HRT consultation	All
0.05	07.03.2000	To solve DNA issues	5.2.1.11 modified, new para 5.2.1.12 inserted and section 5.2.1. renumbered, new para inserted 5.2.1.17; 5.2.2.11; 5.2.2.12; 5.2.2.13
0.06	31.03.2000	Comments received during 0.05 consultation with SRC Licensing Working Group	Section 3 5.2.1.11, 5.2.1.12, 5.2.1.16, 5.2.1.17, 5.2.2.8, 5.2.2.12 , 5.2.2.13 – Note
0.07	17.07.2000	Comments received during EUROCONTROL wide consultation when circulating the draft 0.06 issue and after SRC8 and CMIC8 meetings	Introduction, Scope, Applicability, 5.1.1., 5.2.1.1., 5.2.1.6., 5.2.1.14., 5.2.1.16., 5.2.1.17., 5.2.2.2., 5.2.2.3., 5.2.2.4, 5.2.2.7., 5.2.2.8., 5.2.2.10., 5.2.2.13., 5.2.3.1.f. and g. 5.2.3.2. d., Implementation, Exemptions,, Additional Material, new Definitions
0.10	18.07.2000	Comment Review Meeting on 17th of July 2000	Introduction, 5.1.1., 5.1.2.,5.2.1.1.,5.2.1.12., Exemptions, 8.1, 8.3
0.11	15.09.2000	Comments received during second EUROCONTROL wide consultation	Section 3, 5.1.2., 5.2.1.1, 5.2.1.3., 5.2.1.6., 5.2.1.7., 5.2.1.12, 5.2.1.17, 5.2.2.1., 5.2.2.2., 5.2.2.4., 5.2.2.5, 5.2.2.9, 5.2.2.11, 5.2.2.13, 5.2.3.1., 5.2.3.2., section 7
1.0	09.10.2000	Creation Proposed Issue	All
1.0	10.11.2000	Approval by EUROCONTROL Commission - released issue	All
1.1	01.02.2002	Inclusion of Requirements for Engineering and Technical Personnel undertaking operational safety related tasks.	Executive Summary, Section 1 - Scope, Section 3 - Applicability. Section 5.3 Requirements for Engineering and Technical Personnel undertaking operational safety related tasks, & Appendix A.
2.0	11.04.2002	Creation of Released Issue following Adoption by Provisional Council and approval by EUROCONTROL Commission	All

TABLE OF CONTENTS

DOCUMENT IDENTIFICATION SHEET 2

DOCUMENT APPROVAL 3

DOCUMENT CHANGE RECORD 4

TABLE OF CONTENTS 5

EXECUTIVE SUMMARY 6

DOCUMENT STRUCTURE

ATM SERVICES' PERSONNEL

ATM SERVICES' personnel 7
1. Scope 7
2. Rationale 7
3. Applicability 8
3.1 Applicability of General Requirements 8
3.2 Applicability of Requirements for Air Traffic Controllers 8
3.3 Applicability of Requirements for Engineering and Technical Personnel Undertaking Operational Saftey Related Tasks 8
4. Safety Objective 8
5. Safety Requirements 9
5.1 General Requirements 9
5.2 Requirements for Air Traffic Controllers 10
5.2.1 Requirements to be applied by the Designated Authority 10
5.2.2 Requirements to be applied by the Provider of Air Traffic Services 12
5.2.3 Requirements to be applied by the Individual Personnel 14
5.3 Requirements for Engineering and Technical Personnel Undertaking Operational Safety Related Tasks 15
5.3.1 Requirements to be applied by the Designated Authority 16
5.3.2 Requirements to be applied by the Operating Organisation 16
5.3.3 Requirements to be applied by the Individual Personnel 17
6. Implementation 18
7. Exemptions 18
8. Additional Material 18
8.1 Acceptable Means of Compliance 18
8.2 Definitions 18
8.3 Guidance Material 18
APPENDIX A - Glossary and Definitions 20

EXECUTIVE SUMMARY

This document has been prepared by Safety Regulation Commission with consultation of the specialists in the domain from participating States.

This document details in its first edition the general safety regulatory requirements for all ATM services' personnel responsible for safety related tasks within the provision of ATM services across the ECAC area, and the safety regulatory requirements for air traffic controllers.

The EUROCONTROL work on the European Manual of Personnel Licensing – Air Traffic Controllers has provided a significant input to the development of this requirement.

The basis for development of the EUROCONTROL safety regulatory requirements relating to air traffic controllers is ICAO Annex 1.

Subsequently Safety Regulation Commission has developed an inclusion to detail the safety regulatory requirements for engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks. It is to be noted that today, no provisions are foreseen in ICAO SARPS in respect of the mentioned category of ATM personnel and ESARR 5 is the first safety regulatory document to ensure that competency of technical and engineering staff is adequately and formally covered in a harmonised way at European wide level.

EUROCONTROL SAFETY REGULATORY REQUIREMENT

ATM SERVICES' PERSONNEL

1. SCOPE

This document sets out the general safety regulatory requirements for all ATM services' personnel responsible for safety related tasks within the provision of ATM services across the ECAC area, the safety regulatory requirements for air traffic controllers and the safety regulatory requirements for engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks.

Since ICAO Annex 1, Personnel Licensing, was first published, there has been a significant increase in the volume of air traffic throughout the ECAC area**.** Although Annex 1 has been amended during this period, the basic licensing procedures, including the ratings, have remained unchanged. The increase in traffic, together with new technology, has led to more complex ATC procedures which, in turn, require controllers to become more specialised and to use more advanced controlling techniques.

The EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement – ATM Services' Personnel stemmed, *inter alia*, from the need to complement the ICAO Annex 1 Standard and Recommended Practices - SARPs and to enable the safety aspects of the licence/certificate of competence qualifications to more closely match the air traffic services being provided within ECAC region. This will also permit the recognition of additional ATC skills associated with the evolution of air traffic control systems and their related controlling procedures.

In addition, an inclusion has been developed to detail the safety regulatory requirements for engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks. It is to be noted that, no provisions are foreseen in ICAO SARPS in respect of the mentioned category of ATM personnel and ESARR 5 is the first safety regulatory document to ensure that competency of technical and engineering staff is adequately and formally covered in a harmonised way at European wide level.

2. RATIONALE

The competence of ATM personnel and, where applicable, their satisfaction of medical requirements, are fundamental elements of safety achievement, and therefore of safety management, in the provision of ATM services. The application of EUROCONTROL safety regulatory requirements in this area aims to establish

harmonised minimum levels of competency and proficiency for staff having specific ATM safety responsibilities.

Competence is taken to mean possession of the required level of knowledge, skills, experience and where required, proficiency in English, to permit the safe and efficient provision of ATM services.

3. APPLICABILITY

3.1 Applicability of General Requirements

3.1.1 The general requirements shall apply to designated authorities, to providers of air traffic services and to all ATM services' personnel responsible for tasks which, within the provision of an ATM service, are identified as safety related.

3.2 Applicability of Requirements for Air Traffic Controllers

3.2.1 The requirements for air traffic controllers shall apply to:

- civil designated authorities, civil service providers and civil personnel providing air traffic services to military and civil air traffic;
- military authorities and their personnel providing air traffic services to civil and military air traffic in a mixed civil-military environment, except where an equivalent military licensing scheme exists.

3.2.2 Equivalent national regulations shall apply to military authorities and their personnel providing air traffic services to military air traffic in a segregated military airspace environment.

3.3 Applicability of Requirements for Engineering and Technical Personnel Undertaking Operational Safety Related Tasks

3.3.1 The requirements for engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks shall apply to:

- civil designated authorities, operating organisations and individual personnel, ensuring services for ATM equipment approved for operational use;
- military authorities and their personnel ensuring services for ATM equipment approved for operational use in a mixed civil-military environment, except where an equivalent military engineering regulatory framework exists.

4. SAFETY OBJECTIVE

The overall safety objective is to ensure the competency and, where applicable, the satisfaction of medical requirements, of ATM services' personnel responsible for safety related tasks within the provision of ATM services.

5. SAFETY REQUIREMENTS

5.1 General Requirements

5.1.1 A designated authority shall ensure, through the application of appropriate regulatory principles and processes, that organisations and personnel responsible for tasks in the provision of air traffic services or supporting the provision of air traffic services, which are considered to be related to the safety of air traffic, are competent to carry out those tasks. The designated authority shall assist the ATM service provider in identifying those tasks which, in providing or supporting the provision of air traffic services, are considered to be safety related.

5.1.2 An air traffic services provider at an ATS unit shall ensure, as part of its overall safety responsibilities, that all ATM services' personnel responsible for tasks in the provision of air traffic services or supporting the provision of air traffic services, which are considered to be related to the safety of air traffic, are competent to carry out those tasks and satisfy applicable medical fitness requirements.

5.1.3 A person responsible for tasks in the provision of air traffic services, or supporting the provision of air traffic services, which are considered to be related to the safety of air traffic, shall:

a) not carry out such tasks unless he /she has been declared to be competent and has been duly authorised to do so;

b) be subject to, or initiate[1], appropriate measures to ensure ongoing competence;

c) meet medical requirements, if any appropriate, to the task.

5.2 Requirements for Air Traffic Controllers

In addition to those requirements mentioned in section 5.1 the following requirements apply to Air Traffic Controllers.

5.2.1 Requirements to be Applied by the Designated Authority

A Designated Authority for the safety regulation of Air Traffic Control personnel shall:

[1] The term "initiate" refers to the actions taken by the individual to ensure that he/she meets the medical requirements. For Air Traffic Controllers see requirements laid down in 5.2.3.1. e), f) and g)

5.2.1.1. issue an ATC licence or certificate of competence to any applicant who complies with the obligatory provisions of ICAO Annex 1 section 4.3[2] and of ESARR 5 section 5.2;

5.2.1.2. issue a Student Air Traffic Controller licence or certificate of competence to persons who do not hold an Air Traffic Controller Licence or a certificate of competence to enable them to provide an ATC service under the supervision of a suitably qualified on the job training instructor;

5.2.1.3. issue On-the-Job Training Instructor (OJTI) licence/certificate of competence endorsements to suitably qualified air traffic controllers to enable them to supervise student air traffic controller licence or certificate of competence holders, or trainee air traffic controllers, while they provide an operational air traffic control service during on the job training;

5.2.1.4. approve such personnel, as it sees fit, to conduct examinations or assessments, as it requires, to ensure that applicants for an ATC licence or certificate of competence are competent and meet the appropriate requirements;

5.2.1.5. ensure that an air traffic controller licence or certificate of competence issued shall contain one or more of the ratings of the classes notified below:

- Aerodrome control visual
- Aerodrome control instrument
- Approach control procedural
- Approach control surveillance
- Area control procedural
- Area control surveillance;

NOTE: to be valid, a rating shall be associated with one or more endorsements detailing the air traffic control unit and, where applicable, the operational positions or sectors on which the air traffic controller is competent to provide an air traffic control service, and/or the specific types of services the holder of the air traffic controller licence may provide, including any type of surveillance equipment.

5.2.1.6. before granting an air traffic controller licence or certificate of competence and the associated rating(s), rating endorsement(s) and unit endorsement(s), ensure that the applicant has:

a) undertaken the appropriate initial training and has passed any associated examinations or assessments;

b) successfully completed the elements of the unit training plan appropriate to the rating discipline being undertaken;

c) been assessed as competent;

d) holds a valid medical certificate of the appropriate class;

[2] *Specifically for unlicensed State employees who may operate as air traffic controllers on condition that they meet the same requirements, recognised by the issue of an equivalent certificate of competence*

5.2.1.7. before granting a Student air traffic controller licence or certificate of competence, ensure that the applicant:

a) has undertaken the appropriate initial training and passed any associated examinations or assessments in the rating discipline in which he/she will be authorised to undergo on the job training to be suitable for training under supervision of an authorised OJT instructor to be an Air Traffic Controller;

b) holds a valid medical certificate of the appropriate class;

5.2.1.8. before granting an air traffic controller authorisation to provide operational training as an OJT Instructor, ensure that the applicant has:

a) a minimum of two years experience in the rating discipline in which he/she will instruct;

b) a minimum of six months experience in the rating on the specific sector or operational position on which the instruction will be given;

c) completed an appropriate OJT Instructor course and passed any associated assessments required;

5.2.1.9. require initial ATC training courses to satisfy, as a minimum, the ECAC guidelines for Common Core Content training;

5.2.1.10. require operational ATC units to have approved unit training plans;

5.2.1.11. implement procedures, or require operational ATC units to have approved procedures to ensure the ongoing competence of their air traffic controllers, including a mechanism, based on operational experience or a competence checking system, or a combination of both, whereby controllers are monitored or regularly tested to ensure they maintain their competence. The scheme shall be fully documented indicating:

a) the process by which controllers will be assessed;

b) the operational objectives they will be required to meet;

c) the person/persons who are responsible for formally accepting that the process has been correctly conducted;

d) the formal mechanism by which the designated authority will notify the controller and service provider organisation of the result of any competence assessment;

e) the method by which controller competence records are to be retained;

5.2.1.12. ensure that the procedures in section 5.2.1.11, by which controller competence is assessed, are subject to audit;

5.2.1.13. set a period from the time a controller last exercised the privileges of a previously held rating within which a controller must exercise the privileges of that rating, or be required to be assessed for pre-entry training before commencing OJT in that rating;

5.2.1.14. require air traffic controllers who are providing an air traffic control service, and student air traffic controllers who are providing an air traffic control service under supervision, to hold a valid medical certificate;

5.2.1.15. require providers of air traffic services to have procedures at units to monitor controllers for psychoactive substance abuse and to provide advice to controllers taking medicines;

5.2.1.16. require providers of air traffic services to have procedures at units to prevent the holder exercising the privileges of his/her licence or certificate of competence when there is any decrease in his/her medical fitness, or when the holder is under the influence of any psychoactive substance which might render the holder unable to safely and properly exercise those privileges.[3]

5.2.1.17. require providers of air traffic services to have procedures at units to prevent the holder exercising the privileges of his/her licence or certificate of competence when there is any case or occurrence which could question the level of the holder's competence. The Designated Authority shall, on sufficient grounds being shown to its satisfaction after due inquiry, revoke, suspend or vary any such licence or certificate of competence.

5.2.2 Requirements to be Applied by the Provider of Air Traffic Services

The provider of air traffic services at its ATC unit(s) shall ensure that:

5.2.2.1 an air traffic controller providing an air traffic control service:

a) holds valid rating(s), rating endorsement(s) and unit endorsement(s) appropriate to the ATC service being provided;

b) holds a valid medical certificate of the appropriate class;

c) is competent to provide the ATC services notified in his/her air traffic controller licence or certificate of competence;

5.2.2.2 a student air traffic controller:

a) holds a current student air traffic controller licence or certificate of competence which authorises him/her to provide the ATC service for which he/she is undertaking OJT;
b) holds a valid medical certificate of the appropriate class;

[3] *Guidance on suitable methods of identification (which may include biochemical testing on such occasions as pre-employment, upon reasonable suspicion, after accidents/incidents, at intervals, and at random) and on other prevention topics is contained in the Manual of Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654).*

5.2.2.3 unit(s) have approved unit training plans by the Designated Authority, which detail the processes by which a student and/or a trainee air traffic controller is trained to meet the required standards to meet the objective of providing a safe air traffic control service;

5.2.2.4 a student and/or trainee air traffic controller is adequately prepared for OJT by Transitional Training and Pre-OJT;

5.2.2.5 an air traffic controller, before being permitted to provide operational training as an OJT Instructor, shall :

a) holds the appropriate valid rating(s), rating endorsement(s) and unit endorsement(s) appropriate to the ATC service being instructed/trained;

b) holds a valid OJT instructor licence/certificate of competence endorsement issued by the Designated Authority pursuant to the provisions and conditions set forth in paragraph 5.2.1.8 above;

c) prove his/her competency to provide the ATC services notified in his/her air traffic controller licence or certificate of competence;

d) holds a valid medical certificate of the appropriate class;

5.2.2.6 unit(s) have approved competence schemes to satisfy the requirement that controllers must maintain operational competence and experience. These procedures shall include requirements for controllers to:

a) complete a specified minimum number of controlling hours within a specified period on the sectors or operational positions for which they hold valid ratings;

b) be subject to an assessment of their continuing competence;

c) undertake periodical refresher and emergency training;

d) ensure operational competence after returning from extended periods of absence;

5.2.2.7 unit(s) have procedures for monitoring controllers for psychoactive substance abuse and to provide advice to controllers taking medicines;

5.2.2.8 unit(s) have procedures to prevent the holder exercising the privileges of his/her licence or certificate of competence when there is any decrease in his/her medical fitness, or when the holder is under the influence of any psychoactive substance which might render the holder unable to safely and properly exercise these privileges;

5.2.2.9 the designated authority is notified when:

a) an air traffic controller's competence is in doubt[4], or

[4] See definition in Appendix A

b) an air traffic controller is no longer judged competent to provide the ATC service associated with a valid rating, or;

c) an air traffic controller or student air traffic controller has been assessed as medically unfit to provide an ATC service;

d) an OJT instructor is no longer judged competent to provide operational training;

5.2.2.10 an air traffic controller at his/her unit(s) whose competence is in doubt, complies with any conditions imposed upon him/her by the designated authority;

5.2.2.11 when a controller fails to satisfy a unit's procedure for ongoing experience, the unit shall deal internally with this matter and shall notify the Designated Authority without delay;

5.2.2.12 the process by which competence is to be assessed is fully documented, indicating the method by which the competence will be judged, this being by continuous assessment or by examination or by a combination of both means;

5.2.2.13 in cases where the Designated Authority has considered, or can be expected to consider, suspension, revocation or variation of an ATC licence or certificate of competence and/or associated rating(s) and/or endorsement(s), air traffic controllers are not assigned by the unit to operational positions without appropriate supervision.

5.2.3 Requirements to be Applied by the Individual Personnel

5.2.3.1 Licensed/certificated air traffic controller

A licensed/certificated air traffic controller shall ensure that he/she:

a) holds valid rating(s), rating endorsement(s) and unit endorsements appropriate to the ATC service(s) he/she is providing;

b) complies with the unit competency scheme and is competent to provide the ATC services notified in his/her air traffic controllers' licence or certificate of competence;

c) complies with any conditions that may be required by the designated authority when his/her competence is in doubt;

d) holds a valid medical certificate of the appropriate class;

e) informs[5] the management of the unit if he/she is no longer medically fit to provide an air traffic control service;

f) does not provide an ATC service while under the influence of psychoactive substances;

[5] *Requirements in 5.2.3.1. e), f) and g) applies also to the more generic requirements laid down in 5.1.3. b)*

g) does not exercise the privileges of his/her license or certificate of competence, when there is any decrease in his/her medical fitness which might render the holder unable to safely and properly exercise these privileges.

5.2.3.2 Student air traffic controller

A student air traffic controller shall ensure that he/she:

a) holds a current student air traffic controller's licence or certificate of competence;

b) complies with the unit competency scheme and is competent to undertake on the job training;

c) holds a valid medical certificate of the appropriate class;

d) informs the management of the unit if he/she is no longer medically fit to provide an air traffic control service(s);

e) does not undertake on the job training while under the influence of psychoactive substances;.

f) does not undertake on-the-job training, when there is any decrease in his/her medical fitness or is under the influence of any psychoactive substance, which might render the holder unable to safely and properly exercise these privileges.

5.3 Requirements for Engineering and Technical Personnel Undertaking Operational Safety Related Tasks

In addition to those requirements mentioned in section 5.1 the following requirements apply to ATM engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks.

NOTE: For the purposes of these requirements :

- *ATM engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks are defined in Appendix A, and hereafter referred to as "engineering and technical personnel";*

- *Any Organisation that fall within the jurisdiction of the National ATM safety regulatory body and responsible for the provision of engineering and technical services supporting Air Traffic Management services is hereafter referred to as the "Operating Organisation".*

  Under this definition, therefore the ATM service provider itself would be the Operating Organisation when providing is own technical support. If engineering and technical supporting services are not provided by the ATM service provider, the Operating Organisation would be a separate entity.

- *Third party individual personnel refers to personnel not employed by the Operating Organisation but undertaking duties via other assigned arrangements such as sub-contract.*

5.3.1 Requirements to be Applied by the Designated Authority

The Designated Authority for the safety regulation of engineering and technical personnel shall:

a) issue appropriate safety regulations for engineering and technical personnel who undertake operational safety related tasks;

b) ensure adequate and appropriate safety regulatory oversight of the engineering and technical personnel assigned by any Operating Organisation to undertake operational safety related tasks;

c) on reasonable grounds after due enquiry, take appropriate regulatory action in respect of the Operating Organisation and/or its technical and engineering personnel who do not meet the provisions of this Requirement Document;

d) verify that, from a safety viewpoint, appropriate methods are in place to ensure that third party individuals assigned to operational safety related tasks meet the applicable provisions of this Requirement Document.

5.3.2 Requirements to be Applied by the Operating Organisation

The Operating Organisation shall:

a) ensure that technical and engineering personnel are properly trained and qualified to perform the assigned tasks;

b) ensure that technical and engineering personnel :

i) have and maintain sufficient knowledge to ensure a sound understanding of the ATM service(s) they are supporting, and the actual and potential effects of their work on the safety of those service(s); and

ii) have and maintain sufficient knowledge of the appropriate working limits to be applied when performing safety related tasks;

c) ensure that, in relation to engineering and technical personnel, evidence exists, is documented by the Operating Organisation, and is available to the Designated Authority on request, of the adequacy of personnel arrangements, and of personnel qualifications to perform their safety related tasks, with particular regard to:-

i) the availability of sufficient personnel competence assigned to operational safety related tasks, and conformance with regulatory provisions invoked by section 5.3.1. para. b above;

ii) the Operating Organisation’s personnel qualification schemes and policy;

iii) the competence, specialisation and recency of the Operating Organisation’s personnel;

iv) the Operating Organisation’s personnel training policy and plans;

v) the Operating Organisation's personnel training records;

vi) the Operating Organisation's arrangements for the supervision of non-qualified personnel;

d) ensure that individual technical and engineering personnel must not undertake the assigned operational safety related tasks if the Operating Organisation knows or suspects that the physical or mental condition of the individual renders them unfit to undertake such tasks;

e) ensure that, from a safety viewpoint, appropriate methods are in place to ensure that individuals assigned with operational safety related tasks meet the applicable provisions of this Requirement Document;

f) report to the Designated Authority all safety events involving engineering and technical personnel and air traffic management equipment approved for operational use; the level of reporting detail to be agreed between the Operating Organisation and Designated Authority;

g) ensure that evidence exists, and is provided to the Designated Authority as required, of the qualification and competence of engineering and technical personnel to perform their operational safety related tasks.

5.3.3 Requirements to be Applied by the Individual Personnel

5.3.3.1 Individuals undertaking operational safety related tasks shall:

a) comply with requirements and schemes of the Operating Organisation to ensure current and ongoing competence;

b) comply with additional conditions that may be applied by the Designated Authority in accordance with section 5.3.1. para. b above;

c) not undertake safety related tasks if they know or suspect that their physical or mental condition renders them unfit to undertake such tasks;

d) ensure that they have sufficient knowledge to enable a sound understanding of:

i) the ATM service(s) they are supporting, and the actual and potential effects of their work on the safety of those service(s);

ii) the appropriate working limits to be applied when performing operational safety related tasks;

e) systematically and consistently report safety occurrences in accordance with the provisions laid down in ESARR 2 para. 5.1.2.and 5.1.3.

5.3.3.2. engineering and technical operational personnel shall initiate appropriate remedial measures, if the requirements laid down in ESARR 5 para. 5.3.3.1.above, are not met.

6. IMPLEMENTATION

The provisions of this requirement are to become effective within three years from the date of their approval by the EUROCONTROL Commission. Accordingly:-

- General Requirements for ATM services personnel laid down in section 5.1, with applicability as stated in section 3.1, shall be implemented by 10.11.2003;
- Requirements for Air Traffic Controllers laid down in section 5.2, with applicability as stated in section 3.2, shall be implemented by 10.11.2003;
- Requirements for Engineering and Technical personnel laid down in section 5.3, with applicability as stated in section 3.3, shall be implemented by 11.04.2005.

7. EXEMPTIONS

With reference to sections 5.2.1.8 a) and 5.2.1.8 b), it is appreciated that there may be circumstances whereby these requirements of ESARR 5 cannot be met. These circumstances shall be evaluated by the Designated Authority, after which a documented exemption may be issued. The exemption shall ensure an equivalent level of safety.

8. ADDITIONAL MATERIAL

8.1 Acceptable Means of Compliance

Acceptable Means of Compliance for ESARR 5 are published in EUROCONTROL Advisory Material 5 (EAM5).

8.2 Definitions

Definitions for certain specific terms used in this requirement document are given in the SRC document SRC DOC 4, and are repeated for ease of reference in Appendix A to this document.

8.3 Guidance Material

a) For air traffic controllers, the European Manual of Personnel Licensing - Air Traffic Controllers (HUM.ET1.ST08), when implemented in association with the application of the EATMP Common Core Content training objectives, is considered to be valuable reference documentation for the implementation of ESARR 5.

b) For other ATM personnel, the EATMP Safety Policy (SAF.ET1.ST01.1000-POL-01-00), with particular reference to the Competency element in the Safety Achievement Principle, when implemented in association with the application of

the ECAC Common Core Content training objectives, is considered to be valuable reference documentation for the implementation of ESARR 5.

c) The following documents may be used as a source of guidance material in the implementation of this requirement

- ***EUROCONTROL / EATMP***

  i) Safety Policy Document (SAF.ET1.ST01.1000-POL-01-00)

  ii) Safety Policy Implementation Guidance Material (SAF.ET1.ST01.1000-GUI-01-00)

  iii) European Manual of Personnel Licensing – Air Traffic Controllers

  iv) EATMP Human Resources Strategy Document

  v) Policy Paper Proposing Acceptance of Basic Harmonised ATC Licensing Scheme

  vi) Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers - Phases I and II

  vii) Air Traffic Controller Training at Operational Units

  viii) Controller Training in the Handling of Unusual Incidents

  ix) Common Core Content and Training Objectives for Basic AIS Training - Phase I AB Initio and Phase II Specialist

  x) Guidelines for a Common Basic Level of Technical Training for ATM Technical Staff

  xi) Specification of Training Tools and Methodology for the Development and Provision of ATC Training

  xii) Guidelines for ATS Upgrade Training

  xiii) CIP - Convergence and Implementation Programme

APPENDIX A

Glossary and Definitions

The Appendix A was introduced to ease the reading of ESARR 5. The following approach has generally been respected in relation to the origin of definitions :

1) where an ICAO definition exists, this definition prevails;

2) where no ICAO definition exists, but an appropriate EUROCONTROL definition exists, reference is made to this definition;

3) where no ICAO or EUROCONTROL definitions exist, reference is made to other sources;

4) where no definition for a term was found to exist, the Requirements' Task Force of the SRC or the SRU developed a definition.

A full reference to the below definitions is to be found in SRC DOC 4 “Glossary of Terms and Definitions and List of Acronyms”.

Intentionally left blank

Accident [Ref.: ICAO Annex 13]	An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which: a) a person is fatally or seriously injured as a result of: - being in the aircraft, or - direct contact with any part of the aircraft, including parts which have become detached from the aircraft, or - direct exposure to jet blast, except when the injuries are from natural causes, self-inflicted or inflicted by other persons, or when the injuries are to stowaways hiding outside the areas normally available to the passengers and crew; or b) the aircraft sustains damage or structural failure which: - adversely affect the structural strength, performance or flight characteristics of the aircraft, and - would normally require major repair or replacement of the affected component except for engine failure or damage, when the damage is limited to the engine, its cowlings or accessories; or for damages limited to propellers, wing tips, antennas, tires, brakes, fairings, small dents or puncture holes in the aircraft skin; or c) the aircraft is missing or is completely inaccessible. *Note 1.-For statistical uniformity only, an injury resulting in death within thirty days of the date of the accident is classified as a fatal injury by ICAO.* *Note 2.- An aircraft is considered to be missing when the official search has been terminated an the wreckage has not been located.*
Air Traffic Controller Licence [Ref.: HRT Licensing Working Group]	A document that identifies a person as a qualified Air Traffic Controller and contains personal, medical and professional qualifications including details of ratings, endorsements and current competence/validity.

Air Traffic Management (ATM) [Ref.: SRC-RTF]	The aggregation of ground based (comprising variously ATS, ASM, ATFM) and airborne functions required to ensure the safe and efficient movement of aircraft during all appropriate phases of operations.
Air Traffic Service [Ref.: ICAO Annex 2 & ICAO ODC 9569]	A generic term meaning variously flight information service, alerting service, air traffic advisory service, air traffic control service (area control service, approach control service or aerodrome control service).
Approved training	Approved training shall ensure an adequate level of personnel competency to carry out designated tasks, including the practical integration of acquired knowledge and skills where appropriate.
Assessment [Ref.: EUROCONTROL Agency]	An evaluation based on engineering, operational judgement and/or analysis methods.
ATC Service [Ref.: ICAO Annex 11 and ICAO DOC 9713]	A service provided for the purpose of: a) preventing collisions: 1) between aircraft and 2) on the manoeuvring area between aircraft and obstructions, and b) expediting and maintaining an orderly flow of air traffic.
ATM equipment approved for operational use [Ref.:ASP-SRC]	All engineering systems, facilities or devices that have been operationally released to be used either by airspace users (e.g. ground navigation facilities) directly, or are used in the provision of operational air traffic management services. *NOTE: These comprise the systems, facilities and devices operated or supervised by the Operating Organisation and serving the purpose of air navigation, regardless of whether the products used to fulfil the tasks involved in air traffic management are generally available on the market or have been specifically developed to air traffic management requirements.*
ATM Service [Ref.: SRC-RTF]	A service for the purpose of ATM.
ATM Services Personnel [Ref.: EUROCONTROL Agency – HEIDI]	Persons assigned to perform duties directly in connection with the provision of Air Traffic Management Services.

ATM Service Provider [Ref.: SRC-RTF]	An organisation responsible and authorised to provide ATM service(s).
Certificate of Competence/Competency [Ref.: SRC Licensing co-ordination - WG derived from ICAO Annex 1]	An expression used in ESARR 5 with the same meaning as the expressions “certificate of competency and license”, “licence or certificate” and “license” used in ICAO Annex 1 and the Convention on International Civil Aviation.
Competence in doubt [Ref.: SRC Licensing Co-ordination WG derived from European Manual of Personnel Licensing – Air Traffic Controllers]	A generic term covering variously situations when controller’s has been involved in an incident or accident where the safety of aircraft was compromised, or is determined by the unit’s competence scheme to be not competent or fails to comply with unit procedures relating to ongoing experience requirements.
Designated Authority [Ref.: SRC-RTF (based on JAR 21]	The competent body designated by State authority, responsible for aviation safety regulation NOTE: In terms of ESARR 5 it is understood that the Designated Authority definition encompass the responsibilities of the currently Licensing Authority defined in ICAO Annex 1.
Endorsement [Ref.: HRT Licensing Working Group]	An entry in an ATC licence indicating the air traffic control unit and the operational positions or sectors at which a controller may exercise the privileges of the valid rating or ratings included in the ATC licence.
Engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks [Ref.:SRC]	Personnel who operate and maintain ATM equipment approved for operational use. *NOTE: this definition is not intended to cover other equipment related functions, such as design, testing, commissioning and institutional training.*
Incident [Ref.: ICAO Annex 13 & ICAO DOC 9713]	An occurrence, other than an accident, associated with the operation of an aircraft, which affects or could affect the safety of operation.
Licence endorsement [Ref.: HRT Licensing Working Group]	An authorisation entered on an air traffic controller licence and forming part thereof , stating a specialist qualification associated with the valid ratings in the licence.
Medicines [Ref.: SRC Licensing Co-ordination WG	Term covering prescription and non-prescription drugs.

On-the-Job Training (OJT) [Ref.: EATCHIP Air Traffic Controller Training at Operational Units, HUM.ET1.ST05.400-GUI-01] modified by ICAO and SRU	The integration in practice of previously acquired job related routines and skills under the supervision of a qualified On-the-Job instructor in a live traffic situation.
Operational Training [Ref.: EATMP Specifications Of Training Tools and Methods ATC – HUM.ET1.ST07.1000-GUI-01]	Training given in the operational work situation and following institutional training. It comprises transition training, pre-OJT and OJT training.
Psychoactive substances [Ref.: ICAO – Annex 1]	Alcohol, opioids, cannabinoids, sedatives and hypnotics, cocaine, other psycho-stimulants, hallucinogens and volatile solvents, whereas coffee and tobacco are excluded.
Rating [Ref.: ICAO – Annex 1 & ICAO DOC 9569]	An authorisation entered on or associated with a licence and forming part thereof, stating special conditions, privileges or limitations pertaining to such licence.
Rating Endorsement [Ref.: HRT Licensing Working Group]	An authorisation entered or associated with a rating and forming part thereof, stating special conditions, privileges or limitations pertaining to such rating.
Safety achievement [Ref.: SRU]	The result of processes and/or methods applied to attain acceptable or tolerable safety.
Safety objective [Ref.: SRU]	A safety objective is a planned safety goal. The achievement of an objective may be demonstrated by appropriate means to be determined in agreement with the safety regulator.
Safety Requirement [Ref.: SRU]	A risk mitigation mean, defined from the risk mitigation strategy that achieves a particular Safety Objective. Safety requirements may take various forms, including organisational, operational, procedural, functional, performance, and interoperability requirements or environment characteristics.
Unit Training Plan [Ref.: SRU/SQS/HRT]	A plan required by the State, created by an operational ATC unit and approved by the Designated Authority, to provide structured objective based training so that personnel may achieve and maintain validation standard thus satisfying the requirements of the unit competence scheme.

***

ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

EUROCONTROL

EXIGENCES RÉGLEMENTAIRE DE SÉCURITÉ EUROCONTROL (ESARR)

ESARR 5

PERSONNEL DES SERVICES ATM

Édition	**:**	**2.0**
Date	**:**	**11-04-2002**
Statut	**:**	**Version autorisée**
Classification:		**Diffusion générale**

FICHE SIGNALÉTIQUE

DESCRIPTION DU DOCUMENT

Intitulé du document

Exigences réglementaire de sécurité – ESARR 5
Personnel des services ATM

RÉFÉRENCE :	**ÉDITION :**	**2.0**
ESARR 5	**DATE :**	**11-04-2002**

Résumé

Le présent document énonce les exigences générales de sécurité applicables à l'ensemble du personnel des services ATM responsable de tâches liées à la sécurité dans le cadre de la fourniture de services ATM dans la zone CEAC, les exigences de sécurité applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne et les exigences de sécurité applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité.

Mots clés

ATM	Licence	Brevet d'aptitude	Autorité désignée
Qualification	Mention	OACI	CEAC

CONTACT :	Bogdan BRAGUTA Antonio LICU	TEL:+32 2 729 9167 TEL:+32 2 729 3480	**DIVISION :**	DGOF/SRU

STATUT ET TYPE DE DOCUMENT

STATUT		CATÉGORIE		CLASSIFICATION	
Avant-projet	☐	Exigence réglementaire de sécurité	☑	Diffusion générale	☑
Projet	☐	Recueil commentaires/ réponses	☐	Diffusion restreinte EUROCONTROL	☐
Version proposée	☐	Document d'orientation	☐	Diffusion restreinte SRC	☐
Version autorisée	☑	Document	☐	Diffusion restreinte SRU	☐

SAUVEGARDE ÉLECTRONIQUE

RÉFÉRENCE INTERNE :	P\SRCREGULATIONS\OFF.PUBLIC.\ESARR5\esarr5ed20ri_fr.doc

SYSTÈME HÔTE	SUPPORT	LOGICIEL(S)
Réseau EUROCONTROL	Type : Disque dur	MS Office Word 7.0/6.0
Date d'impression:29/10/02	Identification du support :	MS WINDOWS NT4.0

LES LIVRABLES DE LA SRC PEUVENT ÊTRE TÉLÉCHARGÉS À PARTIR DU SITE SUIVANT:
www.eurocontrol.int/src

ORGANISATION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE "EUROCONTROL"

- Décisions de la Commission Permanente -

- DÉCISION No 91 -

portant approbation de l'exigence réglementaire de sécurité EUROCONTROL (ESARR 5), Édition 2.0, intitulée "Personnel des Services ATM"

LA COMMISSION PERMANENTE POUR LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION AÉRIENNE ,

Vu la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL", amendée par le Protocole signe a Bruxelles le 12 février 1981, et notamment ses Articles l(c), 2.1 (i), 6.1 et 7.1 ;

Vu le Protocole coordonnant la Convention internationale de coopération pour la sécurité de la navigation aérienne "EUROCONTROL", ouvert a la signature le 27 juin 1997, et notamment l'Article 2.1 (i) de la version consolidée de la Convention, jointe en annexe audit Protocole ;

Vu les Décisions no 71 et 72 du 9 décembre 1997 relatives a la mise en œuvre anticipée de certaines dispositions de la Convention révisée, et notamment le paragraphe 5 de la Décision no 72;

Sur proposition du Conseil provisoire,

PREND LA DÉCISION SUIVANTE :

La Commission approuve, en vue de son intégration effective dans les cadres réglementaires nationaux relatifs a l'ATM des États membres d'EUROCONTROL, l'Exigence réglementaire de sécurité EUROCONTROL (ESARR 5), Édition 2.0, intitulée "Personnel des Services ATM", élaborée par la Commission de réglementation de la sécurité.

La présente Décision prend effet le jour de sa signature.

Fait a Bruxelles, le 11 avril 2002.



L. REKKE

Président de la Commission

RELEVÉ DES MODIFICATIONS

Le tableau ci-dessous retrace la succession des différentes éditions du présent document.

ÉDITION	DATE	MOTIF DES CHANGEMENTS	SECTIONS/ PAGES MODIFIÉES
0.01 Projet G	20.09.1999	Nouvelle pagination du document à la demande de tous les membres du Groupe de travail "Délivrance de licences"	Toutes
0.01 Projet G	20.09.1999	Observations de l'IAA, de la DGAC de la DNA, des autorités suédoises responsables de la sécurité des vols, de la LVNL des Pays-Bas et du SRU	INTRODUCTION 5.1, 5.2, 5.2.1.;5.2.2
0.02 Projet H	03.11.1999	Observations reçues après consultation SRC et HRT	
0.03	14.12.1999	Observations EMEU	Chapitre 3 Champ d'application
0.04	14.02.2000	Observations reçues après deuxième consultation SRC et HRT	Toutes
0.05	07.03.2000	Résolution problèmes propres à la DNA	Modification du 5.2.1.11, insertion d'un nouveau paragraphe 5.2.1.12 et renumérotation de la section 5.2.1., insertion de nouveaux paragraphes 5.2.1.17 ; 5.2.2.1 ; 5.2.2.12 ; 5.2.2.13
0.06	31.03.2000	Observations formulées lors de la consultation du Groupe de travail "Licences" de la SRC au sujet de l'édition 0.05	Section 3 5.2.1.11, 5.2.1.12, 5.2.1.16, 5.2.1.17, 5.2.2.8, 5.2.2.12 , 5.2.2.13 – Note
0.07	17.07.2000	Observations formulées lors de la consultation à l'échelle d'EUROCONTROL, au moment de la diffusion de l'édition 0.06 et après les réunions SRC8 et CMIC 8.	Introduction, Objet, Champ d'application, 5.1.1., 5.2.1.1., 5.2.1.6., 5.2.1.14., 5.2.1.16., 5.2.1.17., 5.2.2.2., 5.2.2.3., 5.2.2.4, 5.2.2.7., 5.2.2.8., 5.2.2.10., 5.2.2.13., 5.2.3.1.f. et g. 5.2.3.2.d., Mise en œuvre, Dispenses, ,Autres documents utiles, Nouvelles définitions
0.10	18.07.2000	Réunion d'examen des observations, tenue le 17 juillet 2000	Introduction, 5.1.1., 5.1.2.,5.2.1.1.,5.2.1.12., Dispenses, 8.1, 8.3
0.11	15.09.2000	Observations formulées lors de la deuxième consultation à l'échelle d'EUROCONTROL	Section 3, 5.1.2., 5.2.1.1, 5.2.1.3., 5.2.1.6., 5.2.1.7., 5.2.1.12, 5.2.1.17, 5.2.2.1., 5.2.2.2., 5.2.2.4., 5.2.2.5, 5.2.2.9, 5.2.2.11, 5.2.2.13, 5.2.3.1., 5.2.3.2., Section 7
1.0	09.10.2000	Création de la version proposée	Toutes
1.0	10.11.2000	Approbation par la Commission EUROCONTROL – version autorisée	Toutes
1.1	01.02.2002	Inclusion des exigences applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité	Synthèse, Section 1 – Objet, Section 3 - Champ d'application, Section 5.3 - Exigences applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité et

			Appendice A
2.0	11.04.2002	Création de la version autorisée âpres l'adoption par le Conseil Provisoire et approbation par la Commission Permanente d'EUROCONTROL	Toutes

TABLE DES MATIÈRES

FICHE SIGNALÉTIQUE **2**

APPROBATION DU DOCUMENT **3**

RELEVÉ DES MODIFICATIONS **4**

TABLE DES MATIÈRES **5**

SYNTHÈSE **6**

STRUCTURE DU DOCUMENT

PERSONNEL DES SERVICES ATM

1. Objet **7**
2. Justification **7**
3. Champ d'application **8**
3.1 Application d'Exigences Générales **8**
3.2 Application d'Exigences aux Contrôleurs de la Circulation Aérienne **8**
3.3 Application d'Exigences au Personnel Technique Exerçant des Tâches Opérationnelles Liées à la Sécurité **8**
4. Objectif de Sécurité **9**
5. Exigences de Sécurité **9**
5.1 Exigences Générales **9**
5.2 Exigences Applicables aux Contrôleurs de la Circulation Aérienne **9**
5.2.1 Obligations de l'Autorité Désignée *10*
5.2.2 Obligations du Prestataire de Services de la Circulation Aérienne *12*
5.2.3 Obligations du Personnel *15*
5.3 Exigences Applicables au Personnel Technique Exerçant des Tâches Opérationnelles Liées à la Sécurité **16**
5.3.1 Obligations de l'Autorité Désignée *17*
5.3.2 Obligations de l'Organisme d'Exploitation *17*
5.3.3 Obligations du Personnel *18*
6. Mise en œuvre **19**
7. Dispenses **19**
8. Autres documents utiles **19**
8.1 Moyens acceptables de conformité **19**
8.2 Définitions **20**
8.3 Éléments indicatifs **20**

APPENDICE A – Glossaire et définitions **22**

SYNTHÈSE

Le présent document a été élaboré par la Commission de Réglementation de la Sécurité (SRC), après consultation des spécialistes des États participants.

Dans sa première édition, il énonce les exigences générales de sécurité applicables à l'ensemble du personnel des services ATM responsable de tâches liées à la sécurité dans le cadre de la fourniture de services ATM dans la zone CEAC, ainsi que les exigences de sécurité applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne.

Les travaux d'EUROCONTROL relatifs au "Manuel européen sur la délivrance des licences au personnel - contrôleurs de la circulation aérienne" ont contribué utilement à l'élaboration des présentes exigences réglementaires de sécurité.

Les exigences réglementaires de sécurité EUROCONTROL relatives aux contrôleurs de la circulation aérienne se fondent sur les prescriptions de l'Annexe 1 de l'OACI.

La Commission de Réglementation de la Sécurité a ensuite élaboré un supplément énonçant les exigences réglementaires de sécurité applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité. Il convient de noter que les SARPs de l'OACI ne comportent, à ce jour, aucune disposition concernant la catégorie de personnel ATM susvisée et que l'ESARR 5 est le premier document réglementaire de sécurité à traiter adéquatement et formellement la compétence du personnel technique de manière harmonisée à l'échelle européenne.

EXIGENCES RÉGLEMENTAIRE DE SÉCURITÉ EUROCONTROL

PERSONNEL DES SERVICES ATM

1. OBJET

Le présent document énonce les exigences réglementaires générales de sécurité applicables à l'ensemble du personnel des services ATM responsable de tâches liées à la sécurité dans le cadre de la fourniture de services ATM dans la zone CEAC, les exigences réglementaires de sécurité applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne et les exigences réglementaires de sécurité applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité.

Depuis la première publication de l'Annexe 1 de l'OACI "Licences du Personnel", le volume de trafic aérien a considérablement augmenté dans toute la zone CEAC. Bien que l'Annexe 1 ait été amendée depuis, les procédures de base applicables en matière de délivrance de licences et de qualifications sont restées inchangées. L'augmentation du trafic, conjuguée à l'avènement des nouvelles technologies, ayant toutefois accru la complexité des procédures ATC, les contrôleurs doivent dorénavant se spécialiser davantage et maîtriser des techniques de contrôle plus évoluées.

Les exigences réglementaires de sécurité EUROCONTROL relatives au Personnel des services ATM visent à compléter les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 1 de l'OACI et à mieux adapter les aspects "sécurité" des qualifications des licences/brevets d'aptitude aux services de la circulation aérienne fournis dans la zone CEAC. Elles doivent également permettre la reconnaissance des aptitudes ATC supplémentaires liées à l'évolution des systèmes de contrôle de la circulation aérienne et des méthodes de contrôle correspondantes.

Un supplément a été mis au point, qui énonce les exigences réglementaires de sécurité applicables au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité. Il convient de noter que les SARP de l'OACI ne comportent aucune disposition concernant la catégorie de personnel ATM susvisée et que l'ESARR 5 est le premier document réglementaire de sécurité à traiter adéquatement et formellement la compétence du personnel technique de manière harmonisée à l'échelle européenne.

2. JUSTIFICATION

La compétence du personnel ATM et, le cas échéant, les exigences médicales auxquelles celui-ci doit satisfaire sont des éléments fondamentaux du niveau de sécurité requis et, par conséquent, de la gestion de la sécurité dans la fourniture des services ATM. L'application, dans ce domaine, des exigences réglementaires de sécurité EUROCONTROL vise à établir des niveaux minima harmonisés de compétence et d'aptitude pour le personnel exerçant des responsabilités spécifiques sur le plan de la sécurité de l'ATM.

Par compétence, il y a lieu d'entendre le niveau requis de connaissances, d'aptitudes, d'expérience et, le cas échéant, de maîtrise de l'anglais pour garantir la sécurité et l'efficacité de la fourniture des services ATM.

3. CHAMP D'APPLICATION

3.1 Application d'Exigences Générales

3.1.1 Les exigences générales s'appliquent aux autorités désignées, aux prestataires de services de la circulation aérienne ainsi qu'à l'ensemble du personnel des services ATM chargé, dans l'exercice de sa (ses) fonction(s), de tâches identifiées comme liées à la sécurité.

3.2 Application d'Exigences aux Contrôleurs de la Circulation Aérienne

3.2.1 Les exigences particulières aux contrôleurs de la circulation aérienne s'appliquent :

- aux autorités civiles désignées, aux prestataires de services civils et au personnel civil fournissant des services de la circulation aérienne aux trafics aériens civil et militaire ;

- aux autorités militaires et à leur personnel fournissant des services de la circulation aérienne aux trafics aériens civil et militaire dans un environnement mixte civil-militaire, sauf lorsqu'existent des exigences militaires équivalentes en matière de délivrance des licences.

3.2.2 Des réglementations nationales similaires s'appliquent aux autorités militaires et à leur personnel fournissant des services de la circulation aérienne aux trafics aériens civil et militaire dans un espace militaire réservé.

3.3 Application d'Exigences au Personnel Technique Exerçant des Tâches Opérationnelles Liées à la Sécurité

3.3.1 Les exigences particulières au personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité s'appliquent :

- aux autorités civiles désignées, aux organismes d'exploitation et aux personnes assurant des services afférents aux équipements ATM homologués pour une utilisation opérationnelle ;

- aux autorités militaires et à leur personnel assurant des services afférents aux équipements ATM homologués pour une utilisation opérationnelle dans un environnement mixte civil-militaire, sauf lorsqu'existe un cadre réglementaire équivalent pour le personnel technique militaire.

4. OBJECTIF DE SÉCURITÉ

L'objectif général de sécurité est de faire en sorte que le personnel des services ATM chargé, dans l'exercice de sa (ses) fonction(s), de tâches liées à la sécurité possède les compétences requises et, le cas échéant, ait été reconnu apte médicalement .

5. EXIGENCES DE SÉCURITÉ

5.1 Exigences Générales

5.1.1 L'autorité désignée veille, par l'application de principes et de procédures réglementaires appropriés, à ce que les organisations et le personnel chargés, dans le cadre ou à l'appui de la fourniture de services de la circulation aérienne, de tâches considérées comme liées à la sécurité du trafic aérien possèdent les compétences requises pour assurer ces tâches, que l'autorité désignée aidera le prestataire de services ATM à recenser.

5.1.2 Le prestataire de services de la circulation aérienne opérant dans un organisme ATS veille, dans le cadre de ses attributions générales en matière de sécurité, à ce que l'ensemble du personnel des services ATM chargé, dans le cadre ou à l'appui de la fourniture de services de la circulation aérienne, de tâches considérées comme liées à la sécurité du trafic aérien possède les compétences requises et satisfasse aux exigences médicales applicables.

5.1.3 La personne chargée, dans le cadre ou à l'appui de la fourniture de services de la circulation aérienne, de tâches considérées comme liées à la sécurité du trafic aérien doit :

a) s'abstenir d'exercer de telles tâches si elle n'a pas été déclarée compétente et n'y a pas été dûment autorisée ;
b) faire l'objet ou prendre l'initiative[1] des mesures nécessaires au maintien de ses compétences ;
c) satisfaire aux exigences médicales qui seraient liées à l'exercice de ces tâches.

5.2 Exigences Applicables aux Contrôleurs de la Circulation Aérienne

Outre les exigences énoncées à la section 5.1, les exigences ci-après s'appliquent aux contrôleurs de la circulation aérienne.

[1] Il convient d'entendre par "prendre l'initiative" le fait d'engager les démarches nécessaires pour satisfaire aux exigences médicales. Pour les contrôleurs de la circulation aérienne, on se reportera au paragraphe 5.2.3.1. e), f) et g).

5.2.1 Obligations de l'Autorité Désignée

L'autorité désignée responsable de la réglementation de sécurité applicable au personnel de contrôle de la circulation aérienne :

5.2.1.1 Délivre une licence ou un brevet d'aptitude ATC à tout candidat qui satisfait aux dispositions obligatoires de la section 4.3[2] de l'Annexe 1 de l'OACI et de la section 5.2 de l'ESARR 5.

5.2.1.2 Délivre une licence ou un brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire à toute personne non détentrice d'une licence de contrôleur ou d'un brevet d'aptitude, pour lui permettre d'assurer un service ATC sous la supervision d'un instructeur sur la position dûment qualifié.

5.2.1.3 Délivre aux contrôleurs de la circulation aérienne qualifiés une mention de licence/de brevet d'aptitude d'instructeur sur la position (OJTI), pour leur permettre de superviser les titulaires d'une licence ou d'un brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou les contrôleurs en formation lorsque ceux-ci assurent un service opérationnel de contrôle de la circulation aérienne sur la position.

5.2.1.4 Agrée les contrôleurs qualifiés qu'elle juge aptes à procéder aux examens ou évaluations requis pour vérifier que les candidats à l'obtention d'une licence ou d'un brevet d'aptitude ATC possèdent les compétences nécessaires et satisfont aux exigences prescrites.

5.2.1.5 Veille à ce que toute licence ou brevet d'aptitude ATC délivré contienne une ou plusieurs des qualifications suivantes :

- Contrôle d'aérodrome à vue
- Contrôle d'aérodrome aux instruments
- Contrôle d'approche aux procédures
- Contrôle d'approche de surveillance
- Contrôle régional aux procédures
- Contrôle régional de surveillance.

NOTE: Pour être valide, une qualification doit être assortie d'une ou plusieurs mentions précisant l'organisme de contrôle de la circulation aérienne et, s'il y a lieu, les positions ou secteurs opérationnels sur lesquels le contrôleur est apte à assurer le service du contrôle de la circulation aérienne, et/ou les types spécifiques de services que le titulaire de la licence ou du brevet d'aptitude ATC est admis à fournir, y compris le type d'équipement de surveillance.

5.2.1.6 Veille, avant de délivrer une licence ou un brevet d'aptitude ATC, ainsi que les qualifications et mentions associées, à ce que le candidat :

a) ait suivi la formation initiale appropriée et passé avec succès tout examen ou évaluation correspondant ;

[2] *Cette exigence s'applique en particulier aux fonctionnaires d'État non titulaires de licences, pourvu qu'ils satisfassent aux mêmes obligations, reconnues par la délivrance d'un brevet d'aptitude équivalent.*

b) ait suivi avec succès le plan de formation de l'organisme qui correspond à la qualification en question ;

c) ait été jugé compétent ;

d) soit en possession d'une attestation médicale de la classe appropriée, en cours de validité.

5.2.1.7 Veille, avant de délivrer une licence ou un brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire, à ce que le candidat :

a) ait suivi la formation initiale appropriée et passé avec succès tout examen ou évaluation portant sur le domaine de qualification dans lequel iI sera autorisé à recevoir, sur la position, une formation de contrôleur de la circulation aérienne sous la supervision d'un instructeur sur la position agréé ;

b) soit en possession d'une attestation médicale de la classe appropriée, en cours de validité.

5.2.1.8 Veille, avant d'autoriser un contrôleur de la circulation aérienne à dispenser une formation en milieu opérationnel en tant qu'instructeur sur la position, à ce que le candidat :

a) justifie d'une expérience d'au moins deux années d'exercice de la qualification considérée ;

b) justifie d'une expérience d'au moins six mois d'exercice de la qualification sur le secteur ou sur la position opérationnel(le) choisi(e) pour l'instruction ;

c) ait suivi une formation appropriée d'instructeur sur la position et subi avec succès toute évaluation correspondante.

5.2.1.9 Impose que la formation ATC initiale soit au minimum conforme aux lignes directrices du programme de formation commun aux États de la CEAC.

5.2.1.10 Impose aux organismes ATC opérationnels de disposer de plans de formation agréés.

5.2.1.11 Met en œuvre des procédures, ou impose aux organismes ATC opérationnels de mettre en œuvre, pour assurer le maintien du niveau de compétence professionnelle de leurs contrôleurs de la circulation aérienne, des procédures agréées, incluant un processus fondé sur l'expérience opérationnelle ou sur un système de contrôle des compétences, ou une combinaison des deux, et permettant de vérifier ou de tester régulièrement les aptitudes des contrôleurs. Ce processus fera l'objet d'une description complète précisant :

a) les modalités d'évaluation des contrôleurs ;

b) les objectifs opérationnels qu'ils sont tenus d'atteindre ;

c) la/les personne(s) chargée(s) de certifier que le processus a été correctement appliqué ;

d) les modalités arrêtées par l'autorité désignée pour notifier au contrôleur et au prestataire de services les résultats de toute évaluation des compétences ;

e) les modalités de consignation et de conservation des évaluations des compétences des contrôleurs.

5.2.1.12 Veille à ce que les procédures d'évaluation des compétences des contrôleurs visées à la section 5.2.1.11 soient soumises à vérification.

5.2.1.13 Fixe, à compter du moment où ont été exercés pour la dernière fois les privilèges d'une qualification, le délai à l'expiration duquel le contrôleur devra avoir exercé à nouveau ces privilèges ou, à défaut, subir une évaluation de nature à déterminer s'il doit suivre une formation préalable avant d'entamer une formation sur la position.

5.2.1.14 Impose aux contrôleurs de la circulation aérienne qui assurent un service de contrôle et aux contrôleurs stagiaires qui assurent un tel service sous supervision d'être en possession d'une attestation médicale en cours de validité.

5.2.1.15 Impose aux prestataires de services de la circulation aérienne de mettre en œuvre, dans les organismes de contrôle, des procédures permettant de déceler l'utilisation abusive de substances psychotropes par les contrôleurs et de conseiller les contrôleurs qui prennent des médicaments.

5.2.1.16 Impose aux prestataires de services de la circulation aérienne de mettre en œuvre, dans les organismes de contrôle, des procédures visant à empêcher le titulaire d'une licence ou d'un brevet d'aptitude d'exercer les privilèges de sa licence ou de son brevet d'aptitude en cas de diminution de son aptitude physique ou lorsqu'il est sous l'influence d'une substance psychotrope susceptible de l'empêcher d'exercer ces privilèges dans de bonnes conditions d'efficacité et de sécurité [3] .

5.2.1.17 Impose aux prestataires de services de la circulation aérienne de mettre en œuvre, dans les organismes de contrôle, des procédures visant à empêcher le titulaire d'une licence ou d'un brevet d'aptitude d'exercer les privilèges de sa licence ou de son brevet d'aptitude en cas de situation ou d'événement de nature à mettre en question son niveau de compétence. Si, après avoir dûment enquêté, l'autorité désignée dispose d'éléments de preuve suffisants, elle suspend ou modifie ladite licence ou ledit brevet d'aptitude.

5.2.2 Obligations du Prestataire de Services de la Circulation Aérienne

Le prestataire des services de la circulation aérienne veille à ce que :

[3] *Des recommandations quant aux méthodes de détection appropriées (tests biochimiques au moment du recrutement, en cas de doutes raisonnables, après accidents/incidents, à intervalles réguliers ou au hasard, par exemple) figurent dans le Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation (Doc. 9654 de l'OACI).*

5.2.2.1 Tout contrôleur de la circulation aérienne opérant dans son (ses) organisme(s) de contrôle :

a) possède une qualification en cours de validité et dispose des mentions de qualification et des mentions d'organisme de contrôle correspondant aux services ATC fournis ;

b) soit en possession d'une attestation médicale de la classe appropriée, en cours de validité.

c) soit compétent pour fournir les services ATC mentionnés sur sa licence ou sur son brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne.

5.2.2.2 Tout contrôleur de la circulation aérienne stagiaire opérant dans son (ses) organisme(s) de contrôle :

a) possède une licence ou un brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité, l'autorisant à fournir le service ATC auquel correspond sa formation sur la position ;
b) soit en possession d'une attestation médicale de la classe appropriée, en cours de validité.

5.2.2.3 Le (ou les) organisme(s) de contrôle dispose(nt) de plans de formation approuvés par l'autorité désignée, précisant les étapes de la formation dispensée à tout contrôleur de la circulation aérienne stagiaire ou contrôleur en formation pour atteindre le niveau de compétence que nécessite un service de contrôle de la circulation aérienne conforme aux exigences de la sécurité.

5.2.2.4 Tout contrôleur de la circulation aérienne stagiaire et/ou contrôleur en formation ai(en)t suivi une formation de transition et une formation pré-requise qui le(s) prépare à la formation sur la position.

5.2.2.5 Tout contrôleur de la circulation aérienne, avant d'être autorisé à dispenser une formation sur la position en tant qu'instructeur :

a) possède une qualification en cours de validité et dispose des mentions de qualification et des mentions d'organisme de contrôle correspondant aux services ATC faisant l'objet de l'instruction/de la formation considérée ;

b) possède une licence ou un brevet d'aptitude d'instructeur sur la position, revêtu d'une mention en cours de validité délivrée par l'autorité désignée conformément aux exigences et conditions énoncées en 5.2.1.8 ;

c) démontre qu'il est compétent pour fournir les services ATC mentionnés sur sa licence ou sur son brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne ;

d) soit en possession d'une attestation médicale de la classe appropriée.

5.2.2.6 Le (ou les) organisme(s) de contrôle dispose(nt) de processus agréés de vérification de la compétence opérationnelle et de l'expérience des contrôleurs. Dans le cadre de ces processus, les contrôleurs seront tenus :

a) d'effectuer un nombre minimum spécifié d'heures de contrôle, pendant une période donnée, sur les secteurs ou sur les positions opérationnel(le)s pour lesquel(le)s ils possèdent une qualification en cours de validité ;

b) de se soumettre à une évaluation du maintien à niveau de leurs compétences ;

c) de suivre périodiquement des stages de rappel des connaissances et des formations aux situations d'urgence ;

d) d'assurer la continuité de leur compétence opérationnelle après de longues périodes d'absence.

5.2.2.7 Le (ou les) organisme(s) de contrôle mette(nt) en œuvre des procédures visant à déceler les cas d'utilisation abusive de substances psychotropes par les contrôleurs et assure(nt) un service de conseil aux contrôleurs qui prennent des médicaments.

5.2.2.8 Le (ou les) organisme(s) de contrôle mette(nt) en œuvre des procédures visant à empêcher le titulaire d'une licence ou d'un brevet d'aptitude d'exercer les privilèges de sa licence ou de son brevet d'aptitude en cas de diminution de son aptitude physique ou lorsqu'il est sous l'influence d'une substance psychotrope de nature à l'empêcher d'exercer ces privilèges dans de conditions satisfaisantes de sécurité et d'efficacité.

5.2.2.9 L'autorité désignée soit avertie lorsque :

a) les compétences d'un contrôleur de la circulation aérienne sont mises en question[4] ;

b) un contrôleur de la circulation aérienne n'est plus jugé apte à assurer le service ATC associé à une qualification en cours de validité ;

c) un contrôleur de la circulation aérienne ou un contrôleur de la circulation aérienne stagiaire a été jugé inapte, sur le plan médical, à assurer un service ATC ;

d) un instructeur sur la position n'est plus jugé apte à dispenser une formation opérationnelle.

5.2.2.10 Tout contrôleur de la circulation aérienne dont les compétences sont mises en question se soumette à toutes les conditions qui lui seraient imposées par l'autorité désignée.

[4] cf. définition à l'Appendice A

5.2.2.11 L'organisme de contrôle règle, au plan interne, les questions liées au non-respect, par tout contrôleur, d'une procédure de maintien à niveau des compétences et rende compte sans tarder à l'autorité désignée.

5.2.2.12 Le processus d'évaluation des compétences fasse l'objet d'une description complète, précisant la méthode d'évaluation utilisée, cette dernière pouvant consister en une évaluation continue, en un examen ou en une combinaison des deux.

5.2.2.13 Dans les cas où l'autorité désignée envisage ou pourrait envisager la suspension, la révocation ou la modification d'une licence ou d'un brevet d'aptitude ATC, d'une (de) qualification(s) et/ou d'une (de) mention(s) associée(s), les contrôleurs de la circulation aérienne visés ne soient pas affectés à des positions opérationnelles sans une supervision adéquate.

5.2.3 Obligations du Personnel

5.2.3.1 Contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence ou d'un brevet d'aptitude

Tout contrôleur de la circulation aérienne titulaire d'une licence ou d'un brevet d'aptitude doit veiller à :

a) posséder une qualification en cours de validité et disposer des mentions de qualification et mentions d'organisme de contrôle correspondant aux services ATC qu'il fournit ;

b) se conformer au processus de vérification des compétences de l'organisme de contrôle et être capable de fournir les services ATC mentionnés sur sa licence ou sur son brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne ;

c) se soumettre à toute condition que pourrait imposer l'autorité désignée lorsque ses compétences sont mises en question ;

d) être en possession d'une attestation médicale de la classe appropriée ;

e) informer[5] la direction de l'organisme de contrôle de toute incapacité médicale à assurer un service de contrôle de la circulation aérienne ;

f) s'abstenir d'assurer un service ATC lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ;

g) s'abstenir d'exercer les privilèges de sa licence ou de son brevet d'aptitude en cas d'altération de son aptitude physique susceptible de l'empêcher d'exercer ces privilèges dans de conditions satisfaisantes de sécurité et d'efficacité.

5.2.3.2 Contrôleur de la circulation aérienne stagiaire

Tout contrôleur de la circulation aérienne stagiaire doit veiller à :

[5] *Les obligations stipulées en 5.2.3.1 e), f) et g) relèvent également de l'obligation générale énoncée en 5.1.3.b).*

a) être titulaire d'une licence ou d'un brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne stagiaire en cours de validité ;

b) se conformer au processus de vérification des compétences de l'organisme de contrôle et être capable de suivre une formation sur la position ;

c) être en possession d'une attestation médicale de la classe appropriée ;

d) informer la direction de l'organisme de contrôle de toute incapacité médicale à assurer un service de contrôle de la circulation aérienne ;

e) s'abstenir de suivre une formation sur la position lorsqu'il est sous l'influence de substances psychotropes ;

f) s'abstenir de suivre une formation sur la position en cas d'altération quelconque de son aptitude physique ou de prise de substances psychotropes susceptibles de l'empêcher d'exercer une telle activité dans de bonnes conditions d'efficacité et de sécurité.

5.3 Exigences Applicables au Personnel Technique Exerçant des Tâches Opérationnelles Liées à la Sécurité

Outre les exigences énoncées à la section 5.1, les exigences ci-après s'appliquent au personnel technique de l'ATM exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité.

NOTE: Pour les besoins des exigences qui suivent :

- *Le personnel technique de l'ATM exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité fait l'objet d'une définition à l'Appendice A et est ci-après dénommé "personnel technique".*

- *Tout organisme d'exploitation placé sous l'autorité de l'instance réglementaire nationale en matière de sécurité dans le domaine ATM et chargé d'assurer des prestations techniques à l'appui de la fourniture de services de gestion du trafic aérien est ci-après dénommé "organisme d'exploitation".*

  En vertu de cette définition, le prestataire de services ATM sera l'organisme d'exploitation lorsqu'il assure son propre appui technique. Si l'appui technique n'est pas assuré par le prestataire de services ATM, l'organisme d'exploitation sera une entité distincte.

- *L'expression "tierces personnes" désigne les personnes qui ne sont pas employées par l'organisme d'exploitation mais qui assurent des prestations en vertu d'autres arrangements tels que la sous-traitance.*

5.3.1 Obligations de l'Autorité Désignée

L'autorité désignée responsable de la réglementation de sécurité applicable au personnel technique :

a) Publie des règlements de sécurité à l'intention du personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité.

b) Assure un contrôle réglementaire adéquat et pertinent du personnel technique chargé par un organisme d'exploitation d'exercer des tâches opérationnelles liées à la sécurité.

c) Pour des motifs raisonnables, déterminés après enquête approfondie, prend les mesures réglementaires utiles à l'encontre de l'organisme d'exploitation et/ou de son personnel technique qui ne satisfait pas aux prescriptions de la présente Exigence.

d) Vérifie que, du point de vue de la sécurité, des méthodes appropriées sont mises en place pour garantir que les tierces personnes désignées pour exercer des tâches opérationnelles liées à la sécurité satisfont aux prescriptions applicables de la présente Exigence.

5.3.2 Obligations de l'Organisme d'Exploitation

L'organisme d'exploitation :

a) Veille à ce que le personnel technique possède la formation et les qualifications nécessaires à l'exercice des tâches qui lui sont confiées.

b) Veille à ce que le personnel technique :

i) possède et entretienne des connaissances lui conférant un niveau de compréhension adéquat du ou des services ATM qu'il appuie ainsi que des incidences réelles et potentielles de son action sur la sécurité de ce ou ces services ;

ii) possède et entretienne une connaissance suffisante des contraintes à respecter dans l'exécution des tâches liées à la sécurité.

c) Veille, en ce qui concerne le personnel technique, à ce que des éléments de preuve existent, soient dûment consignés et puissent être communiqués, sur demande, à l'autorité désignée, quant à l'adéquation des modalités de gestion du personnel ainsi que des qualifications de ce dernier pour l'exercice des tâches liées à la sécurité, l'accent étant mis sur :

i) l'existence d'un niveau de compétence suffisant du personnel affecté à des tâches opérationnelles liées à la sécurité, et le respect des dispositions réglementaires visées au paragraphe b) de la section 5.3.1 ;

ii) la politique et les mécanismes de qualification appliqués par l'organisme d'exploitation ;

iii) les compétences, le degré de spécialisation et la validité opérationnelle (''récence'') du personnel de l'organisme d'exploitation ;

iv) la politique et les plans de formation du personnel de l'organisme d'exploitation ;

v) les informations relatives à la formation dispensée au personnel de l'organisme d'exploitation ;

vi) les arrangements pris par l'organisme d'exploitation en matière de supervision du personnel non qualifié.

d) Prend toutes mesures utiles pour empêcher un membre du personnel technique d'exercer les tâches opérationnelles liées à la sécurité qui lui sont assignées si elle est en possession d'éléments tendant à démontrer que l'intéressé présente une condition physique ou mentale qui le rend inapte à l'exercice de ces tâches.

e) Veille, sur le plan de la sécurité, à mettre en place des méthodes propres à garantir que les personnes désignées pour exercer des tâches opérationnelles liées à la sécurité satisfont aux prescriptions applicables de la présente Exigence.

f) Rend compte, à l'autorité désignée, de tous les événements touchant à la sécurité impliquant du personnel technique et des équipements ATM homologués pour une utilisation opérationnelle, le niveau de détail de ces comptes rendus étant laissé à l'appréciation conjointe de l'autorité désignée et de l'organisme d'exploitation.

g) Veille à ce que des éléments de preuve quant aux qualifications et compétences du personnel technique pour exercer les tâches opérationnelles liées à la sécurité qui lui sont confiées existent et soient communiqués en tant que de besoin à l'autorité désignée.

5.3.3 Obligations du Personnel

5.3.3.1 Les membres du personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité sont tenus de :

a) se conformer aux exigences et procédures définies par l'organisme d'exploitation pour assurer le maintien à jour des compétences ;

b) se soumettre aux conditions supplémentaires fixées par l'autorité désignée en application des dispositions du paragraphe b) de la section 5.3.1 ;

c) s'abstenir d'exercer des tâches liées à la sécurité s'ils sont en possession d'éléments tendant à démontrer que leur condition physique ou mentale les rend inaptes à l'exercice de ces tâches ;

d) posséder un bagage leur conférant un niveau de compréhension adéquat :

i) du ou des services ATM qu'ils appuient ainsi que des incidences réelles et potentielles de leur action sur la sécurité de ce ou ces services ;

ii) des contraintes à respecter dans l'exécution des tâches liées à la sécurité ;

e) notifier les événements liés à la sécurité de manière systématique et cohérente, conformément aux dispositions des paragraphes 5.1.2 et 5.1.3 de l'ESARR 2.

5.3.3.2. Les membres du personnel technique sont tenus de prendre les mesures correctives qui s'imposent lorsque les exigences définies au paragraphe 5.3.3.1 ne sont pas respectées.

6. MISE EN ŒUVRE

Les présentes exigences réglementaires prendront effet dans les trois ans suivant leur approbation par la Commission EUROCONTROL. En conséquence :

- les exigences générales concernant le personnel des services ATM telles qu'énoncées à la section 5.1, et dont la section 3.1 spécifie le champ d'application, prendront effet d'ici au 10.11.2003 ;

- les exigences particulières aux contrôleurs de la circulation aérienne telles qu'énoncées à la section 5.2, et dont la section 3.2 spécifie le champ d'application, prendront effet d'ici au 10.11.2003 ;

- les exigences particulières au personnel technique telles qu'énoncées à la section 5.3, et dont la section 3.3 spécifie le champ d'application, prendront effet d'ici au 11.04.2005.

7. DISPENSES

Dans certaines circonstances, il pourrait s'avérer impossible de satisfaire aux conditions visées aux paragraphes 5.2.1.8 a), 5.2.1.8 b) de l'ESARR 5. Ces circonstances sont laissées à l'appréciation de l'autorité désignée, qui pourra, le cas échéant, accorder une dispense motivée. L'octroi d'une dispense doit être sans effet sur le niveau de sécurité.

8. AUTRES DOCUMENTS UTILES

8.1 Moyens Acceptables de Conformité

Les moyens acceptables de conformité pour l'ESARR 5 sont publiés dans le document intitulé "EUROCONTROL Advisory Material 5" (EAM5).

8.2 Définitions

Les définitions de certains termes spécifiques utilisés dans les présentes exigences figurent dans le document SRC DOC 4 et sont reproduites, pour plus de commodité, à l'Appendice A du présent document.

8.3 Éléments Indicatifs

a) En ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne, le Manuel européen sur la délivrance des licences au personnel – contrôleurs de la circulation aérienne (HUM.ET1.ST08), lorsqu'il est mis en œuvre compte tenu des objectifs du programme commun de formation de l'EATMP, constitue un document de référence utile pour la mise en œuvre de l'ESARR 5.

b) En ce qui concerne les autres catégories de personnel ATM, le document "EATMP Safety Policy" (SAF.ET1.ST01.1000-POL-01-00) - en particulier, ses exigences relatives aux compétences énoncées dans le Principe d'obtention du niveau de sécurité – constitue un document de référence utile pour la mise en œuvre de l'ESARR 5 lorsqu'il est mis en œuvre compte tenu des objectifs du programme de formation commun aux États de la CEAC.

c) Les documents suivants peuvent être utilisés comme documents de référence pour la mise en œuvre des présentes exigences :

- ***EUROCONTROL/EATMP***

  i) Safety Policy Document (SAF.ET1.ST01.1000-POL-01-00)

  ii) Safety Policy Implementation Guidance Material (SAF.ET1.ST01.1000-GUI-01-00)

  iii) European Manual of Personnel Licensing – Air Traffic Controllers

  iv) EATMP Human Resources Strategy Document

  v) Policy Paper Proposing Acceptance of Basic Harmonised ATC Licensing Scheme

  vi) Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers - Phases I and II

  vii) Air Traffic Controller Training at Operational Units

  viii) Controller Training in the Handling of Unusual Incidents

  ix) Common Core Content and Training Objectives for Basic AIS Training - Phase I AB Initio and Phase II Specialist

  x) Guidelines for a Common Basic Level of Technical Training for ATM Technical Staff

  xi) Specification of Training Tools and Methodology for the Development and Provision of ATC Training

  xii) Guidelines for ATS Upgrade Training

  xiii) CIP - Convergence and Implementation Programme

APPENDICE A

Glossaire et définitions

Le présent Appendice A a été inséré dans le souci de faciliter la lecture de l'ESARR 5. En ce qui concerne l'origine des définitions, on a retenu les principes suivants :

1) lorsqu'il existe une définition de l'OACI, celle-ci prévaut ;

2) lorsque, à défaut d'une définition OACI, il existe une définition EUROCONTROL appropriée, il est fait référence à cette dernière ;

3) lorsqu'aucune définition OACI ou définition EUROCONTROL n'existe, il est fait référence à d'autres sources ;

4) lorsqu'aucune définition n'a pu être trouvée pour un terme, c'est l'Équipe spéciale chargée de l'élaboration des exigences (RTF) de la SRC ou le SRU qui en a formulé une.

Les définitions qui suivent figurent toutes dans le document SRC DOC 4 intitulé "Glossary of Terms and Definitions and List of Acronyms".

(Espace laissé blanc intentionnellement)

Accident [Ref.: ICAO Annex 13]	Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, et au cours duquel : a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve : - dans l'aéronef, ou - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou - directement exposée au souffle des réacteurs, sauf en cas de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ; ou b) l'aéronef subit des dommages ou un rupture structurelle : - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol, et - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible. *Note 1. – A seule fin d'uniformiser les statistiques, l'OACI considère comme mortelle toute blessure entraînant la mort dans les 30 jours qui suivent la date de l'accident.* *Note 2. – Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée*.
Licence de contrôleur de la circulation aérienne (Air Traffic Controller Licence) [Ref.: HRT Licensing Working Group]	Document désignant une personne comme contrôleur de la circulation aérienne qualifié et précisant ses aptitudes personnelles, médicales et professionnelles, notamment ses qualifications, les mentions associées et leur limite de validité.

Gestion du trafic aérien (ATM) (Air Traffic Management) [Ref.: SRC-RTF]	Ensemble des fonctions "sol" (comprenant ATS, ASM et ATFM) et des fonctions "air" nécessaires pour assurer un écoulement sûr et efficace des aéronefs pendant toutes les phases d'exploitation correspondantes.
Service(s) de la circulation aérienne (Air Traffic Service(s)) [Ref.: ICAO Annex 2 & ICAO ODC 9569]	Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).
Formation homologuée (Approved training)	Formation devant conférer au personnel le niveau de compétence requis pour exécuter les tâches assignées ; elle englobe, si nécessaire, l'intégration pratique des connaissances et aptitudes acquises.
Évaluation (Assessment) [Ref.: EUROCONTROL Agency]	Appréciation fondée sur des avis et/ou des méthodes d'analyse à caractère technique et opérationnel.
Service ATC (ATC Service) [Ref.: ICAO Annex 11 and ICAO DOC 9713]	Service assuré dans le but : a) de prévenir : 1) les abordages entre aéronefs ; 2) les collisions, sur l'aire de manœuvre, entre les aéronefs et des obstacles ; b) d'accélérer et de régulariser la circulation aérienne.
Équipements ATM homologués pour une utilisation opérationnelle (ATM equipment approved for operational use) [Ref.:ASP-SRC]	Ensemble des systèmes, installations et dispositifs techniques homologués en vue de leur utilisation opérationnelle par les usagers de l'espace aérien eux-mêmes (par ex. installations de navigation au sol), ou dans le cadre de la fourniture de services opérationnels de gestion du trafic aérien. *NOTE: Ces équipements englobent les systèmes, installations et dispositifs exploités ou supervisés par l'organisme d'exploitation aux fins de servir les besoins de la navigation aérienne ; les produits utilisés pour exécuter les tâches inhérentes à la gestion du trafic aérien peuvent, indifféremment, être des produits du marché ou avoir été spécifiquement mis au point pour répondre aux nécessités de la gestion du trafic aérien.*
Service ATM (ATM Service) [Ref.: SRC-RTF]	Service assuré pour les besoins de la gestion du trafic aérien.

Personnel des services ATM (ATM Services Personnel) [Ref.: EUROCONTROL Agency – HEIDI]	Personnes affectées à l'exécution des tâches directement liées à la fourniture des services de gestion du trafic aérien.
Prestataire de services ATM (ATM Service Provider) [Ref.: SRC-RTF]	Organisation dûment mandatée, chargée d'assurer un (des) service(s) ATM.
Brevet d'aptitude (Certificate of Competence/Competency) [Ref.: SRC Licensing co-ordination - WG derived from ICAO Annex 1]	Expression utilisée dans l'ESARR 5 et qui a la même signification que les expressions "brevet d'aptitude et licence", "licence ou brevet" et "licence" employées dans l'Annexe 1 de l'OACI et la Convention relative à l'aviation civile internationale.
Mise en question de la compétence (Competence in doubt) [Ref.: SRC Licensing Co-ordination WG derived from European Manual of Personnel Licensing – Air Traffic Controllers]	Expression générique désignant, selon le cas, des situations où le contrôleur est impliqué dans un incident ou un accident ayant compromis la sécurité de l'aéronef, est jugé ne pas être compétent dans le cadre du processus de vérification des compétences de l'organisme de contrôle ou ne se conforme pas aux procédures dudit organisme en matière de formation continue.
Autorité désignée (Designated Authority) [Ref.: SRC-RTF (based on JAR 21]	Organisme compétent désigné par une autorité nationale, chargé de la réglementation de la sécurité de l'aviation. *NOTE: Dans le cadre de l'ESARR 5, il est entendu que la définition de l'autorité désignée englobe les attributions du Service de délivrance des licences, tel que défini dans l'Annexe 1 de l'OACI*.
Mention (Endorsement) [Ref.: HRT Licensing Working Group]	Inscription sur une licence ou un brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne indiquant l'organisme de contrôle et les positions opérationnelles ou secteurs sur lesquels le contrôleur peut exercer les privilèges de la (des) qualification(s) en cours de validité mentionnée(s) sur ladite licence ou ledit brevet d'aptitude.
Personnel technique exerçant des tâches opérationnelles liées à la sécurité (Engineering and technical personnel undertaking operational safety related tasks) [Ref.:SRC]	Personnel chargé du fonctionnement et de la maintenance des équipements ATM homologués pour une utilisation opérationnelle. *NOTE: Cette définition n'est pas destinée à couvrir d'autres fonctions liées aux équipements telles que la conception, les essais, la mise en service et la formation théorique.*

Incident [Ref.: ICAO Annex 13 & ICAO DOC 9713]	Événement, autre qu'un accident, liée à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.
Mention de licence (Licence endorsement) [Ref.: HRT Licensing Working Group]	Autorisation figurant sur une licence ou un brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne et formant partie intégrante de celle-ci/celui-ci, indiquant une qualification spécialisée associée aux qualifications en cours de validité de la licence ou du brevet d'aptitude.
Médicaments (Medicines) [Ref.: SRC Licensing Co-ordination WG	Terme désignant les produits pharmaceutiques, prescrits ou non.
Formation sur la position (On-the-Job Training (OJT)) [Ref.: EATCHIP Air Traffic Controller Training at Operational Units, HUM.ET1.ST05.400-GUI-01] modified by ICAO and SRU	Mise en pratique d'un savoir-faire préalablement acquis, sous la supervision d'un instructeur qualifié et en conditions d'exploitation réelles.
Formation opérationnelle (Operational Training) [Ref.: EATMP Specifications Of Training Tools and Methods ATC – HUM.ET1.ST07.1000-GUI-01]	Instruction dispensée en milieu opérationnel et faisant suite à l'instruction théorique. Elle comprend la formation de transition, la formation pré-requise et la formation sur la position.
Substances psychotropes (Psychoactive substances) [Ref.: ICAO – Annex 1]	Alcool, opioïdes, dérivés de cannabis, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psycho-stimulants, hallucinogènes et solvants volatils, à l'exclusion du café et du tabac.
Qualification (Rating) [Ref.: ICAO – Annex 1 & ICAO DOC 9569]	Autorisation inscrite sur une licence ou un brevet d'aptitude de contrôleur de la circulation aérienne ou associée à celle-ci/celui-ci, formant partie intégrante de cette dernière/ce dernier, qui indique les conditions particulières, privilèges ou restrictions associés à cette licence ou à ce brevet d'aptitude.
Mention de qualification (Rating Endorsement) [Ref.: HRT Licensing Working Group]	Autorisation inscrite sur une qualification ou associée à celle-ci, formant partie intégrante de cette dernière, qui indique les conditions particulières, privilèges ou restrictions associés à cette qualification.

Obtention du niveau de sécurité (Safety achievement) [Ref.: SRU]	Résultat des processus et/ou méthodes appliqué(e)s pour atteindre un niveau de sécurité acceptable ou tolérable.
Objectif de sécurité (Safety objective) [Ref.: SRU]	Objectif planifié en matière de sécurité. La réalisation d'un objectif donné peut être démontrée à l'aide de moyens appropriés à convenir avec l'instance de réglementation chargée de la sécurité.
Exigence de sécurité (Safety Requirement) [Ref.: SRU]	Mesures d'atténuation des risques, définies à partir de la stratégie d'atténuation des risques, qui permettent d'atteindre un objectif de sécurité. Les exigences de sécurité peuvent revêtir diverses formes : exigences organisationnelles, opérationnelles, procédurales, fonctionnelles, de performance et d'interopérabilité ou caractéristiques environnementales.
Plan de formation de l'unité (Unit Training Plan) [Ref.: SRU/SQS/HRT]	Plan imposé par l'État, élaboré par une unité opérationnelle de contrôle de la circulation aérienne et approuvé par l'autorité désignée, qui vise à dispenser une formation structurée par objectifs permettant au personnel d'atteindre et de maintenir le niveau de validation qu'exige le processus de vérification des compétences arrêté par l'unité.

***