

*Handwritten initials in red ink.*

# MANUEL DU PILOTE EXAMINATEUR AGREE



Approuvé par le Directeur Général

*Handwritten signature of Pierre Tankam*

Le 3 DEC 2019

Ingénieur Général

## Avant-propos

Le présent manuel contient les politiques, les procédures et les lignes directrices qui se rapportent au programme de pilote examinateur agréé (PEA) : il s'adresse aux inspecteurs en vol (IEV) et aux PEA.

Le Directeur Général de la Cameroon Civil Aviation Authority agréé les PEA et les autorisent à faire subir des contrôles de compétence pilote (CCP) et/ou des contrôles en ligne. Dans le cadre de leurs fonctions, les PEA agissent à titre de délégués du Directeur Général conformément au paragraphe 4.3(1) de l'arrêté n° sur I. Ils doivent respecter les politiques et les procédures qui figurent dans le présent manuel.

Les IEV doivent également se soumettre aux politiques et aux procédures portant sur l'agrément et la surveillance des PAA ainsi que sur la tenue des CCP.

Lorsque le DG est d'avis qu'il en va de l'intérêt public et qu'une modification ne devrait vraisemblablement pas nuire à la sécurité aérienne, la CCAA peut exempter un exploitant de certaines parties du présent manuel. La DSA produira une évaluation des risques, versera tous les dossiers pertinents dans le Système de gestion des dossiers, des documents et de l'information.

## Abréviations

AC	- Aviation commerciale
AFM	- Manuel de vol de l'aéronef
MIA	- Manuel d'information aéronautique
AOM	- Manuel d'utilisation de l'aéronef
ATC	- Contrôle de la circulation aérienne
ATPL	- Licence de pilote de ligne
CCAA	- Cameroon Civil Aviation Authority
CCP	- Contrôle de compétence pilote
CPL	- Licence de pilote professionnel
IAP	- Procédure d'approche aux instruments
MAP	- Point d'approche interrompue
PEA	- Pilote Examineur agréé
RAC	- Règlement de l'aviation camerounais
SID	- Départ normalisé aux instruments
SOP	- Procédures d'utilisation normalisées
STAR	- Arrivée normalisée en région terminale.

## Définition

**Action vitale** : mesure que doit prendre l'équipage de conduite afin de corriger une situation susceptible de compromettre la sécurité du vol. Cette mesure doit être prise en temps voulu conformément aux dispositions de l'AOM ou des SOP, selon le cas. [*Vital action*]

**AOM (Manuel d'utilisation de l'aéronef)** : manuel de pilotage, guide d'utilisation, manuel destiné à l'équipage de conduite ou manuel préparé par l'exploitant aérien destiné à guider les membres d'équipage de conduite dans l'utilisation des aéronefs de cet exploitant. [*Aircraft Operating Manual (AOM)*]

**CCP en simulateur** signifie CCP effectué dans un simulateur FSS. [*Simulator PPC*]

**CCP en vol** signifie partie d'un contrôle de compétence pilote (CCP) qui s'effectue à bord de l'aéronef, après que le candidat a réussi la partie du CCP qui se déroule en simulateur. [*Airborne PPC*]

**CCP scénarisé** signifie un document qui établit les événements présentés aux candidats au cours d'un CCP effectué dans un simulateur. Le scénario fournit un plan d'exécution détaillé des événements obligatoires. [*Scripted PPC*]

**CCP** signifie un CCP(IFR) ou un CCP(VFR). [*PPC*]

**CCP sur aéronef** signifie contrôle de compétence pilote (CCP) qui est effectué à bord d'un aéronef en vol. [*Aircraft PPC*]

**CCP(IFR)** signifie contrôle de compétence pilote effectué pour répondre aux exigences d'une qualification aux instruments. [*PPC/IFR*]



**CCP(VFR)** signifie contrôle de compétence pilote effectué pour répondre aux seules exigences du vol VFR. [PPCVFR]

**Certificat** signifie certificat de transporteur aérien. [Certificate]

**Compatibilité professionnelle** signifie volonté avérée de travailler en équipe avec la CCAA dans le but de soutenir les principes de la sécurité aérienne. [Professional suitability]

**Contrôle en ligne** signifie contrôle en vol effectuée conformément au chapitre 9 de l'annexe à l'arrêté 731), et ce, à la fin de l'entraînement en ligne et sur une base annuelle par la suite. [Line check]

**Contrôle en vol** signifie CCP ou contrôle en ligne. [Flight check]

**Effectuer** signifie participer activement à toutes les phases d'un contrôle en vol, ce qui comprend les préparatifs du vol, l'exposé, le contrôle et le déroulement des diverses étapes de l'évaluation de la contrôle en vol de la prestation du candidat, le compte rendu après vol et le traitement adéquat des documents requis, y compris la certification des licences du candidat. [Conduct]

**Employé de la compagnie** signifie personne qui est employée à temps partiel ou à temps complet, ou encore qui est employée à contrat de façon saisonnière. [Company Employee]

**Exploitant** signifie titulaire d'un certificat de transporteur aérien. [Operator]

**Formation d'avancement** signifie une formation suivie par un pilote pour devenir commandant de bord. [Upgrade training]

**FVEA** signifie base de données des services de Formation en vol et éducation aéronautique, qui est tenue à jour par la CCAA

**Inspecteur en vol (IEV)** signifie inspecteur de la CCAA formé et autorisé à faire des opérations de vérification et de surveillance en vol. [Flight Safety Inspector]

**IPE** signifie inspecteur principal de l'exploitation

**Personne autorisée** signifie personne à qui a été délégué le pouvoir de délivrer des qualifications de type et/ou des qualifications de vol aux instruments en signant la rubrique des privilèges supplémentaires à l'endos de la licence du candidat ou en remplissant une fiche d'attestation conférant des privilèges supplémentaires. [Authorized person]

**Personne qualifiée** signifie, dans le cas d'un simulateur,

- soit un pilote détenant un CCP valide (ou son équivalent étranger) pour le même type d'aéronef que celui utilisé par l'autre candidat pendant la vérification,
- soit une personne qui a été recommandée en vue d'un contrôle en vol sur ce type d'aéronef,
- soit un pilote d'entraînement qualifié sur le même type d'aéronef que celui utilisé par le candidat pendant la vérification si ce dernier est jugé acceptable tant par l'exploitant que par le candidat au CCP. [Qualified person]

**Pilote d'entraînement** signifie pilote d'entraînement qui répond aux exigences du RAC et signifie commandant de bord aux fins de l'entraînement en ligne. [*Training pilot*]

**Pilote de sécurité** signifie, dans le cas d'un équipage à deux, pilote d'entraînement ou pilote détenant un CCP valide pour le même type d'aéronef que celui utilisé par le candidat pendant la vérification. [*Safety pilot*]

**PEA de type A** signifie pilote examinateur agréé (PEA) autorisé à effectuer des contrôles de compétence pilote (CCP) et, dans le cas d'opérations régies par l'arrêté 731, des vérifications en ligne.

**PEA de type B** signifie pilote examinateur agréé (PEA) autorisé à effectuer des vérifications en ligne (uniquement pour l'arrêté 731). [*AEP Type B*]

PEA signifie pilote examinateur agréé.

**SOP** signifie procédures d'utilisation normalisées préparées par un exploitant afin de permettre aux membres d'équipage de conduire d'utiliser un aéronef dans les limites fixées par le manuel de vol de l'aéronef, le manuel d'utilisation de l'aéronef et/ou le manuel d'exploitation de la compagnie. [*SOPs*]

**Surveiller un PEA** signifie, pour un inspecteur de la CCAA, observer passivement la façon dont un PEA effectue un contrôle en vol, évalue les résultats et s'occupe de la documentation nécessaire. [*AEP Monitor*]

### **Registre des modificatifs**

L'exemple ci-dessous, illustre la façon d'utiliser le registre des modifications. Inscrire le numéro de la rubrique appropriée, la date à laquelle elle a été rédigée et la date à laquelle elle a été modifiée pour préciser la date à laquelle la modification a été inscrite et l'auteur de celle-ci.

Numéro de la rubrique	Date de rédaction	Date de modification	Auteur de l'inscription
2.2.3 a) <i>Commandant de bord</i>	20 mai 2001	1 <sup>er</sup> juin 2002	John Smith



## Chapitre 1 - Délégation et responsabilités

### 1.1 Description du programme

### 1.2 Pilote examinateur agréé (PEA)

### 1.3 PEA uniquement sur simulateur (sans certificat médical)

### 1.4 Personne autorisée

### 1.5 Pouvoirs des PEA

### 1.6 Critères de nomination des PEA

#### 1.6.1 Exigences générales

#### 1.6.2 Connaissances

#### 1.6.3 Expérience

#### 1.6.4 Aptitudes

#### 1.6.5 Rendement insatisfaisant

### 1.7 Délégation de PEA

#### 1.7.1 Lettre de délégation

#### 1.7.2 Durée de la délégation

#### 1.7.3 Renouvellement de la délégation

#### 1.7.4 Révocation administrative de la délégation de pouvoirs de PEA

#### 1.7.5 Annulation, suspension, refus de renouvellement ou refus de délivrance

#### 1.7.6 Requête en révision

#### 1.7.7 Rétablissement de la délégation de pouvoirs d'un PEA

### 1.8 Responsabilités des PEA

#### 1.8.1 Service

#### 1.8.2 Transmission rapide des rapports de test en vol

#### 1.8.3 Normalisation

#### 1.8.4 Limites des pouvoirs des PEA pendant les CCP

#### 1.8.5 CCP des PEA

#### 1.8.6 Dossiers des PEA

#### 1.8.7 Responsabilités des PEA en matière d'avis

#### 1.8.8 Surveillance périodique

#### 1.8.9 Responsabilité - Agents délégués

#### 1.8.10 Conflit d'intérêts

---

## 1.1 DESCRIPTION DU PROGRAMME

Le DG est responsable de la conduite de tous les contrôles de qualification en vol pour les besoins de la délivrance des licences au personnel. Il peut autoriser toute personne, individuellement ou au titre de son appartenance à une entreprise, à exercer, sous réserve des restrictions et conditions qu'il précise. Le programme de Pilote examinateur agréé (PEA) permet à une personne d'effectuer des contrôles en vol sans avoir à se préoccuper de la disponibilité des inspecteurs en vol de la CCAA (IEV).

La délégation des pouvoirs de PEA est une autorisation officielle permettant d'effectuer des CCP qui est conditionnelle à la qualification de la personne et au maintien de l'exigence quant à l'aide apportée pour exercer les pouvoirs, les tâches et les fonctions du DG. Cette délégation est donnée à des personnes

qualifiées qui ont complété la formation requise pour diriger un type de CCP particulier. Par la suite, le PEA a l'obligation de continuer à satisfaire aux exigences de sa délégation.

Un PEA peut être autorisé à effectuer des contrôles en vol sur tous les aéronefs exploités en aviation commerciale sur lesquels il possède une qualification de type, le cas échéant. Tous les avions terrestres monomoteurs et multimoteurs de classe, sont considérés comme étant « un seul type ». Le DG se réserve le droit de limiter le nombre de types d'aéronef apparaissant sur la délégation de pouvoirs d'un PEA, ou de limiter les modèles d'un type ou d'un groupe donné, et ce, pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

a. automatisation et technologie;

*À titre d'exemple, on peut citer les modèles d'aéronef d'un certain type faisant appel à des systèmes comme les systèmes de gestion de vol (FMS), les EFIS, à des systèmes de navigation comme le GPS, ou à tout autre moyen technologique, pour lesquels le candidat PEA n'a pas une expérience suffisante lui permettant de bien évaluer le rendement d'un pilote ou d'un équipage se servant de tels systèmes.*

b. les types et la complexité des opérations aériennes des compagnies clientes.

*Les opérations aériennes devenant de plus en plus complexes, l'utilisation de SOP occupe une place sans cesse croissante, ce qui oblige les PEA à avoir une connaissance complète des procédures utilisées par les équipages en train d'être évalués.*

Le nombre de PEA ainsi que le nombre de contrôles en vol qu'ils effectuent sont surveillés de près par la CCAA et restent à l'entière discrétion du DG. Tous les contrôles en vol dont il est question dans le présent manuel peuvent être effectués par un IEV, et tout IEV peut surveiller un PEA en train d'effectuer un contrôle en vol.

Les contrôles en vol effectués par des IEV à l'étranger seront assujettis aux principes de recouvrement des coûts.

## 1.2 Pilote examinateur agréé (PEA)

Un PEA est un pilote autorisé à effectuer, au nom du DG, des CCP/IFR, des CCP/VFR ou des contrôles en ligne des pilotes qui sont des employés de la compagnie. Quel que soit son statut d'employé par rapport à l'exploitant, le PEA doit être autorisé par l'exploitant à effectuer des CCP.

## 1.3 PEA UNIQUEMENT SUR SIMULATEUR (SANS ATTESTATION MEDICALE)

Si l'attestation médicale d'un PEA est périmé ou que sa prorogation (renouvellement) est suspendue ou refusée par le DG, celui-ci peut être autorisé à continuer à exercer les fonctions de PEA, mais uniquement en simulateur, sous réserve de l'envoi à la Direction de la Sécurité Aérienne (DSA) du formulaire demandant une telle autorisation.

Un PEA ayant seulement le pouvoir d'effectuer des CCP en simulateur et n'ayant aucune attestation médicale :

- a. doit avoir été titulaire d'une licence de pilote de ligne (ATPL) valide, d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de type pertinente;



- b. doit avoir de l'expérience à titre de pilote de ligne pour le compte d'un exploitant;
- c. doit totaliser au moins 100 heures sur le type d'aéronef visé pour le compte d'un exploitant.

Un PEA qui a reçu des pouvoirs de CCP (simulateur uniquement) doit maintenir ses compétences :

- a. en assistant à un cours de formation périodique de PEA une fois tous les trois ans;
- b. en subissant un vol de surveillance annuel effectué par un IEV;
- c. en étant suffisamment exposé à des opérations en ligne pour pouvoir faire subir des CCP.

#### 1.4 PERSONNE AUTORISEE

Le Programme de formation de personne autorisée destiné aux PEA est mis sur pied pour alléger le processus de délivrance des licences ; il autorise les PEA à annoter les documents d'accréditation d'un pilote et permet ainsi à ce dernier d'exercer les avantages d'une qualification de type (nouvelle ou renouvelée) ou d'une qualification de vol aux instruments dès le respect de toutes les exigences afférentes dans l'attente des documents officiels.

Un PEA acquerra la compétence pour être une personne autorisée à la fin d'un cours de PEA (initial ou périodique). La délégation de personne autorisée se fera par la délivrance d'une délégation de pouvoirs de PEA, et celle-ci sera automatiquement prorogée/renouvelée au terme d'un cours de PEA (périodique).

Les pouvoirs de personne autorisée sont valides jusqu'au premier jour du 37 mois suivant la date à laquelle a eu lieu la partie théorique d'un cours (initial) approuvé de PEA ou à laquelle a eu lieu un exposé fait par un inspecteur.

Pour que les pouvoirs de personne autorisée soient renouvelés, il faut suivre un cours ou un atelier de formation périodique approuvé de PEA ou recevoir un nouvel exposé donné par un inspecteur.

Une prolongation de la période de validité du cours de PEA prolonge automatiquement les pouvoirs de personne autorisée à la même date, la nouvelle période de validité étant calculée de la même manière.

#### 1.5 POUVOIRS DES PEA

Les PEA de type A peuvent être autorisés à effectuer des CCP(IFT) ou des CCP(VFR), y compris, le cas échéant, des CCP en vol.

Les PEA de type B peuvent uniquement effectuer un contrôle en ligne dans le cas d'opérations régies par l'annexe à l'arrêté n° 731.

Voici un sommaire des types de pouvoirs des PEA :

Types de pouvoirs des PEA	Type A	Type B
PPC/IFT	X	
PPC/VFR	X	
PPC/IFT (simulateur uniquement)	X	
Vérifications en ligne (731 uniquement)	X	X



Le contrôle de compétence pilote (CCP) est réputé répondre à toutes les exigences en matière d'habiletés et de connaissances requises pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments.

Les PEA de type A sont autorisés à délivrer une qualification de vol aux instruments. Ils sont également autorisés à délivrer des qualifications de type à un candidat qui a suivi un programme de formation approuvé et qui a réussi à un CCP.

Le PEA a le pouvoir de proroger/renouveler une qualification IFR et, dans certains cas, de délivrer une qualification IFR initiale à un pilote actuellement employé en vertu de l'arrêté 731. Aucune différence n'est faite en fonction du type d'avion que le pilote utilise. Si l'exploitant estime qu'une qualification IFR est nécessaire le PEA peut proroger/renouveler la qualification IFR.

Dans le cas d'une qualification IFR expirée, le PEA peut faire un contrôle en vol menant à une qualification IFR initiale dans les quatre cas ci-après : un second pilote qui obtient une promotion, un pilote mis à pied provisoirement qui est rappelé au travail, un pilote qui revient au travail après un congé de maladie et, enfin, un pilote qui passe d'une exploitation VFR à une exploitation IFR.

Lorsqu'un PEA fait subir un contrôle en vol menant à une qualification IFR initiale à un candidat n'ayant encore jamais détenu de qualification aux instruments, la méthode consiste à faire subir un CCP au candidat. Si le pilote n'est pas tenu de subir un CCP sur un type d'aéronef précis mais qu'il doit néanmoins subir un contrôle en vol menant à une qualification IFR, le PEA va faire subir un contrôle en vol comme s'il s'agissait d'un CCP complet.

## 1.6 CRITÈRES DE NOMINATION DES PEA

### 1.6.1 Exigences générales

Le candidat PEA doit :

- a. détenir une licence valide de pilote professionnel ou de pilote de ligne – Avions ou Hélicoptères, selon le cas;
- b. détenir, le cas échéant, une qualification valide de vol aux instruments;
- c. détenir une qualification de type pour tout type d'aéronef, si ce type d'aéronef exige une qualification de type individuelle;
- d. être titulaire d'un CCP valide sur au moins un type d'aéronef indiqué;
- e. être ou avoir été employé à titre de commandant de bord, au type d'opérations commerciales dont il est question et dans la même catégorie et la même classe d'aéronefs que ceux intéressant les pouvoirs de contrôle recherchés;
- f. avoir une qualification de pilote instructeur ou avoir démontré des connaissances et des aptitudes équivalentes
- g. montrer une connaissance approfondie du manuel d'exploitation, des spécifications d'exploitation et des SOP de l'exploitant ainsi que des manuels de vol et d'exploitation des aéronefs pertinents;
- h. avoir l'expérience de vol suivante, compte tenu des pouvoirs recherchés :
  - i. 3 000 heures au total;
  - ii. 1 500 heures à titre de commandant de bord;
  - iii. 500 heures sur des appareils multimoteurs (le cas échéant);
  - iv. 300 heures de vol aux instruments (le cas échéant) dont 150 heures dans des conditions réelles de vol aux instruments;
- i. avoir un bon dossier de pilote en ce qui a trait aux accidents et aux incidents;

- j. par rapport au domaine de l'aviation, avoir un dossier personnel ne comportant ni l'un ni l'autre des éléments suivants :
  - i. une condamnation aux termes de la *Loi portant régime de l'aviation civile*,
  - ii. deux condamnations ou plus à la suite d'infractions commises séparément lors d'événements distincts relevant du *Règlement de l'aviation camerounais*;

### 1.6.2 Connaissances

Toute personne qui demande à être PEA doit avoir réussi à un cours approuvé de formation initiale de PEA au cours des 12 mois précédant sa nomination

Le cours (périodique) de PEA doit être suivi dans les 12 mois suivant la délivrance d'une délégation de pouvoirs de PEA.

L'exposé de l'IEV évaluera les connaissances du candidat PEA sur les points suivants :

- a. les procédures et les techniques servant à effectuer un contrôle en vol;
- b. les techniques et les normes servant à juger et à évaluer un vol;
- c. les procédures et les exigences relatives à l'exposé avant le vol et au compte rendu après le vol;
- d. la façon de remplir les formulaires de contrôle en vol;
- e. le contenu et l'interprétation des publications suivantes, selon qu'elles s'appliquent au type de contrôles en vol à effectuer :
  - i. la réglementation sur les redevances;
  - ii. la réglementation sur les licences du personnel aéronautique;
  - iii. les réglementations sur l'exploitation techniques des aéronefs, selon les cas;
  - iv. le Manuel du Pilote examinateur agréé;
  - v. le Programme de formation de personne autorisée destiné aux PEA;
  - vi. le Manuel de procédures de vol aux instruments;
  - vii. le Manuel d'information aéronautique
  - viii. la licence, le certificat de transporteur aérien et les spécifications d'exploitation, les SOP et le ou les AOM de l'exploitant, le cas échéant;
  - ix. l'annexe pertinente des contrôles de compétence pilote;
  - x. les Circulaires de l'Aviation commerciale.

### 1.6.3 Expérience

Le PEA doit avoir complété avec succès un programme de normalisation afin d'assurer qu'il a les compétences pour exercer les avantages de sa délégation de pouvoirs de PEA. La formation pratique d'un PEA se déroule en deux phases.

La formation de PEA portant sur les CCP devrait toujours être dispensée avec le consentement du pilote candidat et, le cas échéant, de l'exploitant. L'IEV dispensant la formation, en collaboration avec la DSA, peut modifier les exigences relatives à la formation. Une fois l'IEV convaincu que le PEA en formation a atteint un rendement de contrôles en vol d'un niveau acceptable, une recommandation sera faite au DG comme quoi le PEA en formation devrait recevoir la délégation pertinente de pouvoirs de PEA.

**Phase 1 :** le PEA doit observer au moins deux CCP dirigés par un inspecteur de la CCAA ou par un PEA qualifié. Ces CCP doivent avoir lieu à bord d'un aéronef ou d'un simulateur de niveau A ou supérieur;

**Phase 2 :** le PEA doit diriger au moins un CCP sous la supervision d'un IEV. Au cours de cette phase, le PEA en formation dirige le contrôle en vol surveillée en tant que PEA. À la fin du CCP, en l'absence du candidat au test en vol, le PEA en formation donne à l'inspecteur un compte rendu. S'ils s'entendent tous deux sur le résultat du CCP, le PEA en formation donnera au candidat au test en vol un exposé



après vol conforme aux dispositions de la rubrique 4.16 du présent manuel. Si l'inspecteur n'approuve pas l'évaluation faite par le PEA en formation, il doit lui-même donner ce compte rendu. La formation du PEA se poursuivra jusqu'à ce que celui-ci atteigne le niveau de compétence

Les deux phases précédentes sont considérées réussies lorsqu'un PEA en formation termine un cours (initial) approuvé de PEA.

#### 1.6.4 Aptitudes

En plus des exigences relatives à l'expérience mentionnées à la rubrique 1.6.3 ci-dessus, le PEA doit, à des fins d'assurance de la qualité, *effectuer un vol de surveillance initial de PRA effectué par un IEV*. Pendant le vol de surveillance d'un PEA, celui-ci doit *démontrer* qu'il a les connaissances, les aptitudes et les qualités personnelles pour agir à titre de PEA en effectuant la contrôle en vol appropriée (CCP ou vérification en ligne) sur le ou les types d'aéronef ou de simulateur indiqués sur sa demande de PEA.

L'IEV doit surveiller un PEA de type A proposé pendant qu'il effectue un CCP dans le type d'aéronef (aéronef ou simulateur, selon le cas) pour lequel le candidat cherche à obtenir un agrément. Les PEA possédant des pouvoirs de CCP(VFR) qui cherchent à obtenir des pouvoirs de CCP(IFT) doivent montrer qu'ils sont capables d'effectuer des CCP(IFT).

L'IEVC doit surveiller un candidat pilote examinateur de type B proposé pendant qu'il effectue une contrôle en ligne dans le type d'aéronef pour lequel le candidat cherche à obtenir un agrément.

Lorsque le candidat proposé aux fonctions de PEA désire obtenir des pouvoirs visant plus d'un type d'aéronef, il doit démontrer son aptitude à effectuer une contrôle en vol sur au moins l'un des types d'aéronef pour lequel il cherche à obtenir un agrément de PEA. *Le type d'aéronef choisi pour le vol de surveillance initial du PEA sera laissé à la discrétion de la DSA.*

Une fois le contrôle ou les contrôles initiaux du PEA effectués avec succès, l'IEV signera le rapport pertinent de contrôle en vol et joindra une copie du ou des rapports de vol de surveillance de PEA à la demande de PEA.

#### 1.6.5 Rendement insatisfaisant

Si, après la formation et la surveillance, un candidat aux fonctions de PEA ne peut atteindre une norme satisfaisante établie par l'IEV, ledit candidat recevra un exposé sur les points qu'il devra améliorer avant de faire une nouvelle demande d'évaluation. Tout candidat qui se voit refuser une délégation sera mis au courant de son droit de faire appel en vertu de la rubrique 1.7.6 du présent manuel.

### 1.7 DELEGATION DE PEA

#### 1.7.1 Lettre de délégation

La DSA peut émettre une lettre de délégation de pouvoirs lorsque le candidat a terminé avec succès sa formation de PEA. Cette lettre permet au PEA d'agir au nom du ministre, sous certaines conditions. La lettre énumérera ces conditions comme suit :

- a. le type d'agrément de PEA (type A ou B, y compris CCP/IFT, CCP/VFR, CCP sur simulateur uniquement et contrôles en ligne, selon le cas);
- b. le RAC en vertu de laquelle le PEA est autorisé à effectuer des contrôles en vol;

- c. les types d'aéronef pour lesquels le PEA est autorisé à effectuer des contrôles en vol;
- d. que la personne comprend que la délégation de PEA peut être révoquée ou suspendue pour non-respect d'une condition de délivrance, pour une raison administrative ou pour toute autre raison stipulée dans le *Règlement de l'aviation camerounais*;
- e. que la personne comprend qu'elle doit être titulaire d'une licence valide et de la qualification requise, lorsqu'elle se prévaut des avantages qui lui confère la délégation;
- f. que la personne comprend, accepte et exécute les privilèges, devoirs et fonctions du DG de :
  - i. s'assurer qu'un candidat au CCP satisfait aux conditions préalables en vertu de la réglementation applicables;
  - ii. s'assurer que les aéronefs utilisés pour les contrôles en vol satisfont aux exigences liées aux:
    - *Limites d'utilisation des aéronefs* – utilisé conformément aux limites d'utilisation qui sont précisées dans l'AFM, les limites d'utilisation et le type de vol (jour/nuit/VFR/IFR) et à toutes autres données approuvées qui s'appliquent à la licence ou à la qualification recherchée;
    - *Normes et état de service de l'équipement d'aéronef* – l'aéronef et l'équipement requis sont conformes aux normes de navigabilité applicables, sont en état de service et, lorsque exigé par les circonstances opérationnelles, sont en état de fonctionnement;
  - iii. exercer toutes les mesures raisonnables pour assurer la sécurité d'un vol en intervenant ou en prenant les commandes d'un aéronef lorsqu'une action ou une inaction d'un candidat compromet la sécurité;
  - iv. évaluer le rendement du candidat au CCP conformément aux normes de qualification requises;
  - v. effectuer des contrôles en vol conformément aux techniques et aux procédures applicables énoncées dans le Manuel du Pilote examinateur agréé;
  - vi. travailler en harmonie avec le public et éviter toute action susceptible de discréditer la CCAA;
  - vii. répondre à toutes les exigences administratives telles qu'elles sont énoncées dans le *Manuel du Pilote examinateur agréé*.
- g. le pouvoir de délivrer des qualifications de type et des qualifications de vol aux instruments en tant que personne autorisée;
- h. l'autorité d'initier la suspension ou le refus de délivrance des privilèges d'une qualification pour laquelle un candidat au CCP n'a pas réussi à satisfaire aux exigences de qualification ;
  - i. toute autre condition de délivrance appropriée;
  - j. la date d'expiration de la lettre de délégation de pouvoirs.

Les conditions mentionnées aux alinéas a) à h) seront incluses dans la lettre de délégation de pouvoirs.

### 1.7.2 Durée de la délégation

Toute délégation de pouvoirs initiale de PEA expirera à la fin du 1<sup>er</sup> jour du 13<sup>e</sup> mois suivant la date de délivrance. Toute prorogation de délégation expirera à la fin du 1<sup>er</sup> jour du 37<sup>e</sup> mois suivant la date du renouvellement.

### 1.7.3 Prorogation de la délégation

Le PEA est responsable de demander la prorogation de sa délégation avant qu'elle ne soit expirée. La DSA, doit recevoir par écrit une demande de prorogation de la délégation du PEA 90 jours avant sa date d'expiration, indiquant si l'accréditation de PEA doit être renouvelée.



Pour obtenir la prorogation de sa délégation, le PEA doit satisfaire aux exigences suivantes :

- a. assister à un cours périodique de PEA une fois tous les trois ans à partir de la date de fin du cours de PEA initial. Le cours périodique de PEA doit être l'un ou l'autre des éléments suivants :
  - i. la partie « théorique » d'un cours approuvé de PEA initial;
  - ii. un cours approuvé de formation périodique de PEA dispensé par un organisme agréé de formation des PEA;
- b. réussir au renouvellement de CCP annuel;
- c. réussir à un vol de surveillance annuel effectué par un IEV.

Le PEA doit se qualifier de nouveau de la façon indiquée ci-dessous, dans le cas où une accréditation est demeurée non valide :

- a. pendant moins de deux ans, il doit réussir à un vol de surveillance;
- b. pendant au moins deux ans sans dépasser trois ans, il doit suivre un cours de formation périodique de PEA et réussir à un vol de surveillance;
- c. pendant plus de trois ans, respecter les exigences initiales (c.-à-d. suivre un cours approuvé de formation initiale de PEA) et réussir à un vol de surveillance.

Si aucune demande n'est reçue, la CCAA conclura que le PEA ne souhaite pas renouveler sa délégation de pouvoirs.

Toutes les prorogations de délégation sont soumises aux exigences suivantes :

- a. continuer à respecter les exigences de l'accréditation initiale;
- b. avoir respecté les conditions de délivrance de la délégation au cours de la période de délégation précédente;
- c. avoir effectué les contrôles en vol conformément aux conditions stipulées dans la lettre de délégation;
- d. avoir suivi avec succès un cours périodique de PEA tous les trois ans.

#### **1.7.4 Révocation administrative de la délégation de pouvoirs de PEA**

Le DG peut envoyer une lettre de révocation au PEA lorsque ce dernier avise la CCAA qu'il n'a plus besoin de ces pouvoirs ou lorsque la CCAA juge que ces pouvoirs de PEA ne sont plus requis. Il est prévu que la présente disposition ne soit utilisée que lorsque la révocation des pouvoirs de PEA ne fait pas l'objet d'un litige.

#### **1.7.5 Annulation, suspension, refus de prorogation ou refus de délivrance**

Le DG peut, annuler les pouvoirs d'un PEA en matière d'administration des tests en vol pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

- a. un dossier d'infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure en vertu de la *Loi sur portant régime de l'aviation civile*, ou deux condamnations ou plus à la suite d'infractions commises séparément lors d'événements distincts en vertu du *Règlement de l'aviation camerounais* ;
- b. des preuves de mauvaise pratique ou d'une utilisation frauduleuse de sa désignation.



Le DG peut suspendre, refuser de proroger ou refuser de délivrer les pouvoirs d'un examinateur en matière d'administration des tests en vol pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

- a. sur demande écrite du PEA;
- b. lorsque les services du PEA ne sont plus requis;
- c. un dossier d'infraction au *Règlement de l'aviation camerounais* entraînant l'une ou l'autre des sanctions suivantes, ou les deux :
  - i. une sanction administrative imposée conformément aux articles de la *Loi portant régime de l'aviation civile*;
  - ii. la suspension d'un document d'aviation camerounais.
- d. le défaut d'assister à un cours de formation périodique obligatoire de PEA;
- e. le défaut de tenir à jour une qualification de vol aux instruments, sauf dans les cas où cela permis;
- f. un rendement inacceptable dans une phase des tâches ou responsabilités du PEA, notamment l'incapacité d'accepter ou de mettre à exécution les directives des inspecteurs principaux est chargés de la surveillance;
- g. le besoin de directives répétées quant au bon déroulement et à l'administration de tests en vol;
- h. le défaut d'effectuer des tests en vol conformément aux directives, aux techniques et aux procédures établies dans le *Manuel du Pilote examinateur agréé*, le guide de test en vol ou l'annexe des CCP;
- i. tout autre motif que l'le DG juge pertinent et d'intérêt public.

Lorsqu'il a été allégué qu'un PEA a agi d'une manière énoncée à la rubrique ci-dessus, La DSA doit, avant de prendre une décision finale, veiller à ce que

- a. l'IEV ayant fait enquête au sujet de l'affaire ait soumis un rapport complet à son attention;
- b. le PEA et, s'il y a lieu, l'entreprise concernée aient eu l'occasion de répondre officiellement aux allégations, verbalement ou par écrit.

Si le DG décide de suspendre ou d'annuler les pouvoirs d'un PEA, ou qu'il refuse de délivrer tels pouvoirs, un avis de suspension ou d'annulation doit être envoyé à ce dernier.

#### 1.7.6 Requête en révision

Les quatre motifs distincts d'exercice de pouvoirs de PEA sont les suivants :

- a. suspension ou annulation pour infraction à l'une des dispositions de la Loi ou à la réglementation établie en vertu de la Loi [*Règlement de l'aviation camerounais*(RAC)];
- b. suspension en raison de l'existence ou de la probabilité d'une menace immédiate à la sécurité aérienne;
- c. suspension, annulation ou refus de renouvellement pour l'un ou l'autre des motifs suivants :
  - i. incompétence;
  - ii. non-respect des qualifications ou des conditions d'émission du document;
  - iii. raisons d'intérêt public;
- d. suspension ou refus de renouvellement en raison du non-paiement d'amendes pour lesquelles le Tribunal a émis un certificat de non-paiement.

Si le DG décide de suspendre ou d'annuler les pouvoirs d'un PEA, ou qu'il refuse de délivrer tels pouvoirs, un avis de suspension ou d'annulation doit être envoyé à ce dernier.

### **1.7.7 Rétablissement de la délégation de pouvoirs d'un PEA**

Le DG peut envisager de rétablir, à tout moment jugé opportun, une délégation de pouvoirs suspendue lorsqu'il en relève de l'intérêt du public. Les critères relatifs à la délégation initiale doivent être respectés.

## **1.8 RESPONSABILITES DES PEA**

### **1.8.1 Service**

Un PEA est un professionnel expérimenté qui est entraîné à évaluer les performances d'un pilote par rapport à un référentiel national et qui s'assure que toute personne faisant une demande de licence ou de qualification de pilote pour laquelle un contrôle en vol est requise, satisfait aux exigences propres aux aptitudes et aux connaissances.

Les PEA sont nommés dans le but d'offrir un service rapide de contrôles en vol à tous les candidats qui satisfont aux exigences d'expérience et qui ont été recommandés par une personne qualifiée. Si un PEA annule un contrôle en vol sans en planifier un autre, il doit recommander un autre PEA ou demander au candidat de communiquer avec la DSA (Service des licences et des personnels aéronautiques).

Le PEA doit diriger la partie orale du contrôle en vol dans un lieu privé, exempt de distractions. Il doit accorder toute son attention au candidat lors du contrôle en vol et s'assurer que toute discussion portant sur les résultats du contrôle en vol avec le candidat se déroule en privé, à moins qu'à la suite d'entente mutuelle, une personne autre que le candidat ne soit présente, par exemple le pilote en chef ou un responsable de la DSA en charge de contrôle en vol.

### **1.8.2 Transmission rapide des rapports de test en vol**

L'original des rapports (de test en vol (réussi ou échoué) doit être transmis rapidement à la SDNV (Service des Licences et des Personnels Aéronautiques) dans les cinq jours ouvrables suivant le contrôle en vol. Une copie du rapport doit être conservée dans un dossier tenu à jour par le PEA et conservé pendant au moins 24 mois suivant la date du contrôle en vol. Ce dossier peut être consulté par les IEV et doit être accessible dans un délai raisonnable.

Dans le cas d'un échec à la contrôle en vol, le PEA donnera au candidat une copie du rapport du test en vol du CCP effectué.

### **1.8.3 Normalisation**

Les PEA doivent diriger tous les tests en vol conformément à l'annexe des contrôles de compétence pilote et au guide de test en vol des qualifications de type d'aéronef appropriés. Un PEA ne doit pas laisser ses préjugés personnels nuire à l'évaluation objective des aptitudes d'un candidat.

Les PEA sont tenus de faire un exercice périodique de formation avec documentation et de suivre un cours périodique de PEA portant sur la normalisation. La période de validité d'un cours de PEA expire le premier jour du 37e mois suivant celui pendant lequel le cours de PEA a eu lieu. Une note attestant de la réussite de ce cours sera envoyée à la CCAA afin d'être placée dans le dossier du PEA.



Si un cours de PEA est renouvelé dans les 90 derniers jours de sa période de validité, ladite période est prolongée de 36 mois.

Le DG peut prolonger la période de validité d'un cours de PEA d'au plus 90 jours. Si la période de validité d'un cours de PEA a été prolongée et que le cours de PEA est renouvelé après la date d'expiration initiale, sa période de validité est prolongée de 36 mois à partir de la date où le cours de PEA a eu lieu.

#### **1.8.4 Limites des pouvoirs des PEA pendant les CCP**

Un PEA ne doit pas effectuer un CCP dans le cadre d'un vol commercial.

Un PEA peut effectuer un test de reprise à un CCP à condition que la CCAA en soit informé.

Un PEA ne doit pas effectuer le CCP d'un candidat à qui il a dispensé la formation initiale ou d'avancement sur simulateur ou la formation en vol sur aéronef. Cependant, un PEA peut effectuer tant la formation périodique que la contrôle en vol périodique du même candidat, mais il doit obtenir au préalable l'autorisation du DG fondée sur des raisons justifiées. Dans les deux cas, la justification écrite doit être versée au dossier du candidat, et ce, à des fins d'inspection et de contrôle. Lorsque cette situation se produit, le prochain CCP périodique doit être effectué par un autre PEA ou, si aucun n'est disponible, par un IEV.

Un PEA ne peut effectuer le CCP d'un IEV à moins que l'le DG ne lui ait donné le pouvoir de le faire.

#### **1.8.5 CCP des PEA**

S'il y a lieu, le CCP d'un PEA doit être effectué à la fréquence indiquée par l'entreprise à laquelle il est associé. Un PEA peut effectuer le CCP d'autres PEA.

Si un PEA possède un CCP sur plus d'un type d'aéronef, le choix du type d'aéronef sur lequel porte le CCP est laissé à la discrétion de la CCAA.

#### **1.8.6 Dossiers des PEA**

Il incombe au PEA de s'assurer que ses pouvoirs sont valides avant d'effectuer un contrôle en vol. À cette fin, il doit tenir, s'il y a lieu, des dossiers qui indiquent :

- a. la dernière date à laquelle le PEA a suivi un cours de PEA et la date à laquelle le prochain cours de PEA (périodique) doit être suivi;
- b. la dernière date à laquelle le PEA a suivi un programme de formation périodique approuvé de l'exploitant (au sol et en vol);
- c. la dernière date à laquelle le PEA a renouvelé son CCP;
- d. la dernière date à laquelle un PEA a effectué un CCP sous la surveillance d'un IEV et la date à laquelle le prochain vol de surveillance de PEA doit avoir lieu;
- e. la liste des contrôles en vol effectués par le PEA.

Tous les dossiers des PEA doivent être conservés pendant au moins deux ans et la CCAA doit pouvoir les consulter facilement à des fins d'inspection et de vérification.



### 1.8.7 Responsabilités des PEA en matière d'avis

Un PEA doit aviser la CCAA lorsqu'il ne répond plus aux exigences relatives aux pouvoirs de PEA ou qu'il n'aura pas à exercer de tels pouvoirs au cours des 24 prochains mois.

Il incombe au PEA de fournir à la SDNV (Service des Licences et des Personnels Aéronautiques) un programme mensuel des contrôles en vol qu'il doit effectuer. Ce programme doit arriver au moins sept jours avant la date prévue du premier contrôle. Sauf autorisation contraire, le formulaire présenté à l'annexe B doit être utilisé.

Si la date de prorogation du CCP de PEA (selon le cas) ou si la date du vol de surveillance du PEA arrive, ce dernier doit aviser la SDNV et prendre les dispositions qui s'imposent pour réserver une date à laquelle le vol pourra avoir lieu. *Si le PEA prévoit un retard ou un problème quant à la tenue du CCP ou du vol de surveillance avant la date d'expiration, il devrait téléphoner immédiatement la SDNV concerné afin de prendre d'autres dispositions.*

### 1.8.8 Surveillance périodique

La surveillance périodique vise à normaliser la tenue des CCP, l'application des exigences de rendement et la méthode d'évaluation des aptitudes des candidats. La période de validité d'un contrôle de PEA de type A expire le premier jour du treizième mois suivant le mois au cours duquel le contrôle de PEA a eu lieu. Si un vol de surveillance de PEA de type A est prorogé dans les 90 derniers jours de sa période de validité, ladite période est prolongée de 12 mois.

Le DG peut prolonger la période de validité d'un vol de surveillance de PEA d'au plus 60 jours. Lorsque la période de validité d'un vol de surveillance de PEA a été prolongée et que le vol de surveillance de PEA est effectué après la date d'expiration initiale, sa période de validité doit être prolongée de 12 mois à partir de la date où le vol a eu lieu.

Les PEA doivent communiquer avec un IEV pour effectuer un vol de surveillance de leurs aptitudes de PEA. Si un PEA est autorisé à effectuer des CCP sur plus d'un type d'aéronef, le choix du type d'aéronef sur lequel porte le contrôle est laissé à la discrétion de la CCAA. Sauf indication contraire émanant de la CCAA, un vol de surveillance couvrira tous les types d'aéronef.

Avant d'organiser un vol de surveillance de PEA, la DSA doit examiner les questions entourant la demande du candidat proposé en vertu de la rubrique 1.6.1j) du présent manuel. L'IEV et le PEA doivent se rencontrer avant le vol de contrôle afin de discuter du rendement du PEA au cours de l'année antérieure en se servant des données recueillies dans la base de données de la CCAA. Cette rencontre permettra également d'établir la séquence des procédures devant faire l'objet d'une démonstration et de préciser jusqu'où pourront aller les interventions de l'IEV.

Pendant un vol de surveillance de PEA, l'IEV doit s'assurer que :

- a. les rapports de contrôle en vol du PEA sont complets, exacts et pertinents;
- b. le cas échéant, les procédures administratives concernant le PEA en matière de délivrance d'une qualification de type et/ou de vol aux instruments sont conformes aux exigences prévues;
- c. le contrôle en vol du PEA couvre les séquences exigées dans l'annexe pertinente des CCP;
- d. la manière dont le PEA effectue le CCP est juste et conforme aux normes et procédures décrites dans le présent manuel;

e. le PEA n'outrepasse pas les limites de ses pouvoirs.

Aux termes de la partie en vol du CCP, l'IEV et le PEA doivent se rencontrer en privé afin de se mettre d'accord sur les résultats de la vérification. Lorsque l'évaluation du PEA ne correspond pas à celle de l'IEV, c'est cette dernière qui prévaut et qui sera retenue pour le compte rendu de vol. L'évaluation de l'IEV peut être utilisée pour le compte rendu après vol du candidat.

Après chaque vol de surveillance de PEA, l'IEV doit remplir un rapport de surveillance de PEA et doit s'assurer qu'une copie dudit rapport est fournie au PEA et qu'une autre est versée au dossier du PEA à la CCAA.

La DSA doit veiller à ce que les dossiers du PEA soient mis à jour en tenant compte de la date du dernier rapport de surveillance de PEA.

Pendant des vols de surveillance périodique de PEA, l'IEV doit également vérifier l'utilisation des PEA faite par l'exploitant aérien.

Lorsqu'un PEA échoue à l'évaluation de ses aptitudes effectuée pendant le vol de surveillance, le vol de surveillance du PEA doit être considéré comme caduc en vertu de la rubrique 1.7.5 du présent manuel. Les avantages de PEA sont alors suspendus jusqu'à ce que la formation corrective déterminée par La DSA ait été suivie et que le PEA ait réussi à un autre vol de surveillance. La rubrique 1.7.6 (Demande de révision) du présent manuel s'applique également.

La DSA peut prendre les mesures qui s'imposent et les documenter si un PEA :

- a. démontre une tendance à ne pas évaluer conformément au contrôle de compétence pilote et au(x) guide(s) de test en vol des qualifications de type d'aéronef, ce qui peut inclure entre autres :
  - i. des notes de passages continuellement au-dessus ou en dessous de la moyenne nationale;
  - ii. des CCP dont la durée est continuellement plus courte ou plus longue que les moyennes nationales;
  - iii. des remarques concernant les CCP ne justifiant pas la note attribuée; le fait d'être l'objet d'une plainte justifiée du public concernant ses compétences ou l'administration d'un CCP;
- b. est impliqué dans un accident, un incident ou une infraction en vertu de la *Loi portant régime de l'aviation civile*.

Si un vol de surveillance indique une anomalie dans la conduite d'un CCP ou dans l'application des règlements, l'inspecteur chargé de la supervision notera la carence et documentera les mesures de formation et de rattrapage prises pour remédier à la situation. La suspension des pouvoirs du PEA, si elle est envisagée, doit être approuvée par la DSA.

### **1.8.9 Responsabilité – Agents délégués**

Les PEA reçoivent l'autorisation d'exercer leurs pouvoirs au nom du Directeur Général, au moyen d'un document de « délégation de pouvoirs ». Ils sont considérés comme agents externes de la CCAA lorsqu'ils agissent au nom du Directeur général.



La CCAA indemnifiera un pilote-examineur pour tout acte ou toute omission résultant de l'exécution de ses fonctions et ne lui adressera aucune réclamation basée sur cette responsabilité (concernant les dommages pour lesquels l'état doit payer), si le pilote-examineur a agi dans les limites de ses fonctions, honnêtement, sans intention de nuire, et s'il a accompli ses obligations comme l'aurait fait toute autre personne raisonnable engagée dans la même activité.

#### 1.8.10 Conflit d'intérêts

Par conflit d'intérêts, on entend tout lien, familial, financier ou autre, qui pourrait influencer, consciemment ou non, les décisions du PEA de manière que la sécurité des pilotes ne constitue plus la première ou la principale priorité.

Tous les PEA se retrouvent par la force des choses en situation de « conflit d'intérêts apparent » puisque, dans l'exercice de leurs fonctions de vérification, ils sont à la fois employés d'une compagnie et délégués du Directeur Général. Afin d'éviter un « conflit d'intérêts réel », il est donc primordial que les PEA respectent à la lettre les politiques et les lignes directrices contenues dans le présent manuel. Le non-respect de ces dernières risque d'entraîner la suspension ou l'annulation des pouvoirs délégués au PEA.

Voici quelques exemples (parmi d'autres) de situations qui risquent d'amener un PEA en éventuel conflit d'intérêts entre ce qu'il représente lui-même et les pouvoirs qui lui ont été délégués :

- a. le niveau des intérêts financiers du PEA dans l'entreprise;
- b. la participation directe du PEA à titre de propriétaire de l'entreprise;
- c. le fait que le PEA possède un nombre important d'actions de l'entreprise donnant droit de vote;
- d. le degré de participation du PEA dans un syndicat ou dans une association de pilotes;
- e. la relation qui existe entre le PEA et le candidat qui subit le contrôle en vol;
- f. le fait que le PEA ait des liens de parenté avec les propriétaires de l'entreprise;
- g. les privilèges ou les faveurs qui pourraient influencer le jugement du PEA dans l'exercice de ses fonctions.

Afin d'établir s'il y a apparence ou réalité de conflit d'intérêts chez un candidat, il est indispensable que tout candidat déclare sur son curriculum vitae (lequel doit être joint à son formulaire de demande) toute situation de conflit d'intérêts dont il a connaissance et qu'il soit prêt à discuter par la suite, à chaque vol de surveillance annuel, de tout changement qui aurait pu survenir en la matière. Qui plus est, une entreprise doit revoir périodiquement le statut de tous ses PEA afin de s'assurer qu'ils ne sont pas en situation de conflit d'intérêts.

S'il arrive qu'un PEA se retrouve dans ce qui semble être une situation de « conflit d'intérêts réel », un compte rendu complet détaillant les circonstances doit être envoyé sans attendre à La DSA afin qu'elle en prenne connaissance.

C'est la DSA qui devra décider en dernier ressort s'il existe une situation de conflit d'intérêts susceptible d'empêcher un PEA d'effectuer des contrôles en vol avec toute l'impartialité voulue. L'existence d'intérêts dans une entreprise n'élimine pas automatiquement un candidat qui cherche à obtenir des pouvoirs de PEA. La DSA se penchera sur la situation, et ce, à la lumière des circonstances propres à chaque cas.

Il importe de souligner que tout effort déployé par un exploitant ou un organisme faisant appel à un PEA dans le but d'influencer ou de gêner celui-ci, de quelque façon que ce soit, dans le cadre de ses obligations envers le Directeur Général, se traduira par une invalidation des contrôles en vol effectués par ledit PEA.